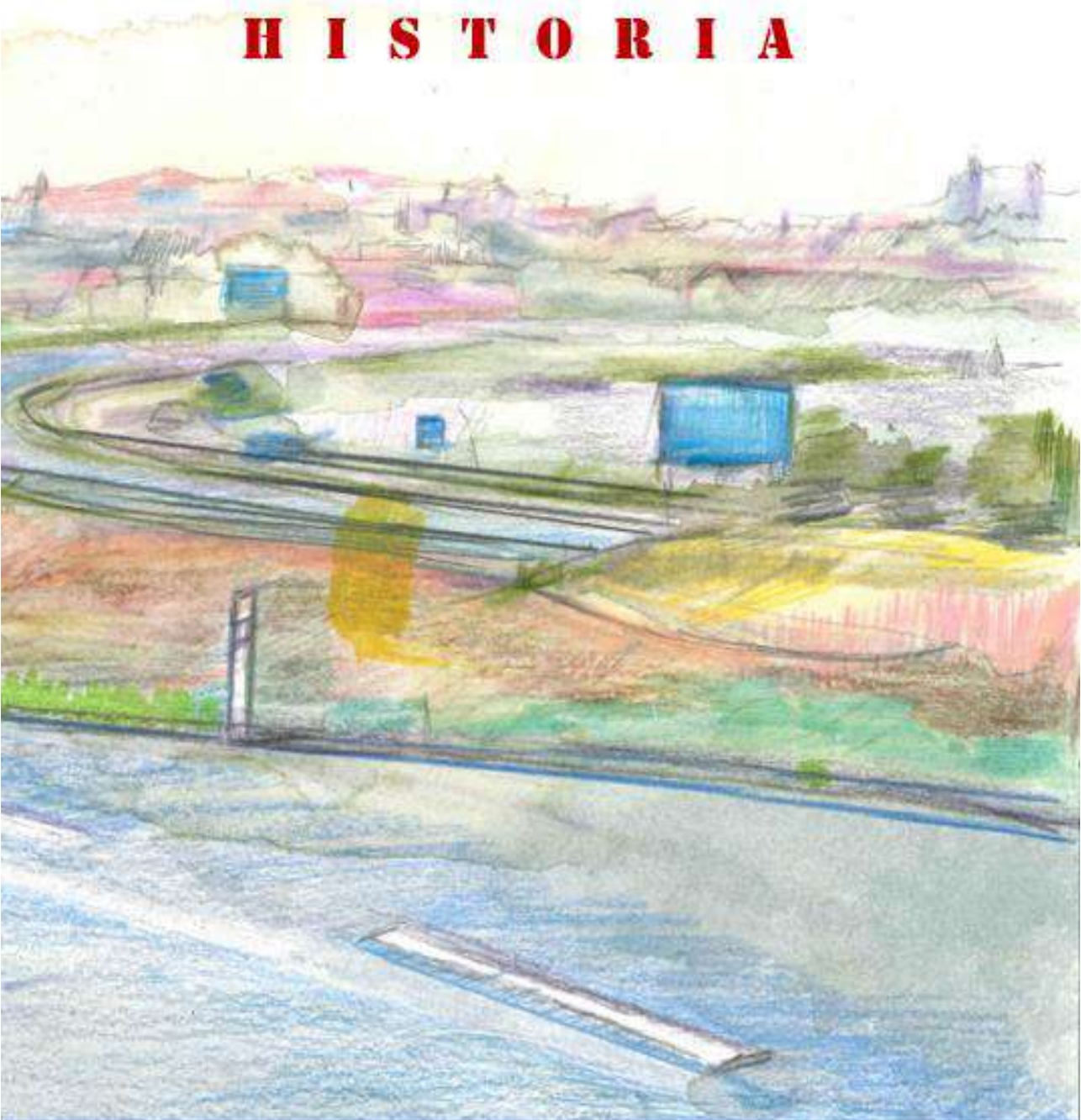


LAS COMUNICACIONES EN LA HISTORIA



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

LAS COMUNICACIONES EN LA HISTORIA

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

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:

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 | |
| <hr/> | |
| <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 |

PRESENTACIÓN

Ángel Bernal Estévez

Doctor en Historia Medieval. Presidente de la Asociación Histórico-Cultural Maimona
angelbernalestevéz@gmail.com



Sra. alcaldesa, dignísimas autoridades, sras. y sres. del público en general, buenos días a todos. Estoy aquí gracias a la invitación que me ha hecho el profesor doctor don Felipe Lorenzana de la Puente para proceder a la inauguración de estas Jornadas de Historia, invitación que deduzco se produce más por la amistad que nos une que por los méritos que yo pueda tener para inaugurar tan brillante encuentro historiográfico. Gracias Felipe por esta invitación de la que espero no defraudar.

Porque es una gran responsabilidad enfrentarse a unas Jornadas que alcanzan con esta su vigésima segunda edición pues, sin demérito de las anteriores y como ocurre con el vino, cuanto más vieja sea la añada, mayor es su poso y en general mejor su calidad.

Pues bien, Fuente de Cantos se sitúa en una posición señera en cuanto a la organización de Jornadas de historia local, no hay paralelismo en Extremadura con la excepción de los Coloquios Históricos de Trujillo, si es que ambos eventos pueden ser comparables, y de las magníficas Jornadas de historia en Llerena, que van por su 23ª edición, si bien no son propiamente Jornadas de Historia Local sino de Historia en Llerena. Ustedes me entienden.

Es verdad que, tras la senda de Fuente de Cantos, hay otros encuentros históricos que transitan por la misma vía, como ocurre en Almendralejo, en Los Santos de Maimona o en Jerez de los Caballeros, encuentros que se circunscriben al área sur de la provincia de Badajoz y que ¿casualmente?, no, casualmente no, siguen la estela de los encuentros que se celebran en esta localidad. Si ustedes reflexionan sobre ello podrán llegar pronto a la conclusión de que el siglo XXI llegó para esta zona con una enorme fertilidad en cuanto a los estudios de historia local y si la vida nos diera la posibilidad de verlo retrospectivamente

dentro de cincuenta años, como lo verán los que en aquellas fechas nos conti-núen, podrá valorarse en toda su amplitud la efervescencia cultural de esta época, cuando el paso del tiempo permita ver con reposo y mesura lo que en la actualidad está aconteciendo. Lo que sería una mirada histórica para ponernos más en contexto.

Y hablando de contexto no quiero dejar pasar la ocasión de ponderar la importancia de la historia local individualmente considerada, porque merece la pena detenerse en esta corriente historiográfica, que lejos de ser considerada una hermana menor de la historia con mayúsculas, es una faceta más de los estudios históricos que, afortunadamente, goza de muy buena salud. El gran mosaico de la historia se fragmenta en Historia local, Historia regional, Historia nacional e Historia general. Sin embargo, las partes sólo deberían cobrar pleno sentido y significado como elementos del conjunto al que pertenecen y en el caso de la historia local implica una modificación sustancial del punto de mira, puesto que la historia ya no se observa solo de arriba a abajo, desde lo general a lo particular, sino también de abajo a arriba, analizando la manera de hacer participar lo local en la historia general.

Y no es que la historia local sea un invento de las últimas décadas, no. Desde la antigüedad ha sido centro de atención de los estudiosos y eruditos.

La Historia local, tradicionalmente en manos de los llamados historiadores locales, no siempre ha estado científicamente abordada y, a veces, se ha planteado en exceso como anecdótica o erudita, incluso mítica; y en buena parte de su dilatada trayectoria se ha desplegado más como Crónica que como Historia; más como relato detallado de acontecimientos, que como análisis interpretativo de hechos acaecidos. Hay que decir que desde hace unos años estos planteamientos se han modificado gracias al trabajo de los historiadores.

Como cualquier tendencia historiográfica, la historia local debe responder a los métodos rigurosos de la ciencia histórica, sin embargo todavía incluye con frecuencia trabajos realizados por aficionados poco entrenados en los requisitos de la profesión de historiador.

Además de centrar su estudio en un espacio limitado del que a menudo proviene el historiador aficionado, la historia local ha recurrido y recurre a un enfoque mucho más flexible y narrativo, alejado de los modelos universitarios. Además, tiene la particularidad de haber sido y de ser en parte obra de profe-

sionales cualificados (notarios, banqueros, médicos, juristas, etc.) u otros aficionados que ponen sus conocimientos prácticos al servicio de la comprensión del pasado.

Desde hace un cierto tiempo, algunas décadas, lo local, en el más amplio sentido, se ha consolidado como ámbito de investigación en el conjunto de las ciencias sociales. Quizás esta decantación se debe a que ofrece la triple ventaja de su limitada escala espacial, que permite controlar plenamente la cuestión que se estudia; del fácil acceso y manejo de las fuentes fundamentales, en general más asequibles y verificables y finalmente que ambas anteriores visiones propician el recurso a la interdisciplinariedad, con lo que se enriquecen los resultados alcanzados.

La Historia local por el apego al lugar propio y por la mayor facilidad de acceso a las fuentes, ha constituido, desde antiguo, una corriente historiográfica de amplio arraigo en España. Su despliegue, sin embargo, ha sido bastante discontinuo, presentando significativos cambios en su concepción y maneras de hacerse. En el siglo XVIII hay ya un cambio importante pues se consigue despojar a la historia de la fábula.

En el siglo XIX, siglo en el que la historia local vive una época dorada, sobre todo en el llamado periodo del positivismo, algunos historiadores insisten en esta actitud crítica.

En años recientes la Historia local se ha convertido en una muy utilizada y consolidada línea de investigación, ampliamente abordada por historiadores profesionales, que han aportado novedosos planteamientos epistemológicos y metodológicos. Cabe decir que su progresiva renovación ha conducido a lo que podríamos llamar la nueva Historia local que, como se ha señalado, por el instrumental y las técnicas que ahora emplea, metodológicamente, no se diferencia de la Historia nacional o general. La clave de la distinción entre ellas se encuentra únicamente en el ámbito territorial.

Este reciente y creciente proceso de desarrollo, en especial a partir de la década de los setenta, se ha debido básicamente a tres razones: el desarrollo autonómico, que ha conducido al interés por el conocimiento de la historia propia; el aumento del número de universidades, que ha propiciado un incremento de profesionales de la historia y la tendencia a los estudios de tipo regional y por ende local y, en fin, el apoyo también de las instituciones locales a este tipo de estudios.

La variable fundamental es, pues, el ámbito espacial de estudio. Así considerada, la Historia local forma parte de lo que el profesor Aróstegui denomina historias territoriales: éstas pueden tener un contenido general, y en este caso agrupan todos los aspectos y componentes de la actividad social y su desenvolvimiento en el tiempo, o bien un enfoque sectorial, que se ocupa de elementos parciales de la realidad (economía, sociedad, formas de vida, política, cultura, mentalidades, etc.). Lo distintivo es que su centro de atención se sitúa, repito, en un específico escenario territorial.

la Historia local presenta tres características distintivas básicas: pretende conocer la realidad histórica de unas gentes que quedan habitualmente diluidas y anónimas en el estudio de los procesos generales; puede servir para corroborar la concordancia de elementos locales en los de fenómenos generales, o bien para mostrar la existencia de divergencias, matices o excepciones en los mismos; y debe ser un paso previo necesario que contribuya a alcanzar las síntesis más amplias, regionales o nacionales.

Y ello para su adecuado entendimiento y explicación, ya que las cuestiones analizadas localmente adquieren su verdadera dimensión y significado histórico al situarlas en el marco más general (regional y nacional) en el que se sitúan. Se evita de esta forma un empobrecedor localismo, que puede conducir, al descontextualizar el análisis, a valoraciones equivocadas, resultado de la corteidad del enfoque.

Sin el estudio concreto de los sucesos individuales (relacionados con su contexto), no se puede entender la verdadera dimensión del desarrollo del conjunto de los sucesos históricos. Es interesante una descripción histórica a gran escala, pero igual de importante es ver cómo se desarrollan las sociedades a través de hechos cotidianos y aparentemente intrascendentes, pero que expresan los desarrollos histórico-sociales de cada momento. Esta sería la realidad profunda de la historia, y por eso es importante la microhistoria, siguiendo el método de integración de distintas disciplinas iniciado por Fernand Braudel.

Por tanto, en el marco de la Historia local cabe situar la corriente conocida como microhistoria, de interesante presencia en la segunda mitad del siglo XX.

Porque esta corriente de la microhistoria, muy emparentada a la historia local hasta el punto de que en ocasiones tiende a confundirse con ella, aunque cada una tenga su propio espacio, nos hace descender o nos transporta a las formas de vida de los individuos anónimos que conforman la comunidad y nos pueden permitir avanzar en el conocimiento de la cotidianeidad, que sería su

último objetivo, plasmar el día a día de cómo se resuelve la subsistencia y se da respuesta a los problemas cotidianos y relacionar los individuos con las estructuras y los procesos sociales.

El conocimiento de la historia local es importante también para encontrar datos de tipo genealógico, especialmente familias, personajes diversos y acontecimientos varios.

En fin, que creo que estamos en el camino adecuado, que la historia local goza, como ya dije, de muy buena salud y que hay que fomentar sus estudios para profundizar en las formas de vida de las gentes y contribuir a dar sentido a la historia más general.

Por todo lo dicho y por todo lo que cabrían aun decir, quiero terminar esta disertación deseando unos fructíferos resultados de este evento historiográfico que hoy nos reúne aquí alrededor de las Comunicaciones en la Historia, que es el tema propuesto para estas Jornadas en las que van a intervenir un buen número de especialistas.

Así pues, por el honor que me ha sido concedido, declaro inauguradas las vigésimo segundas Jornadas de historia de Fuente de Cantos.

Muchas gracias.

Ángel Bernal Estévez

LA CN-630 EN EXTREMADURA, UNA CARRETERA CON HISTORIA

J. Agustín Sánchez Rey

Asociación Cultural del Ministerio de Transportes (Madrid)
sanchezrey1@yahoo.es

RESUMEN: La carretera N-630, eje estructurante de Extremadura, tiene una larga historia cuyos antecedentes se remontan a la Vía de la Plata romana y que durante siglos permitió la comunicación de la región extremeña con Andalucía y Castilla la Vieja. Camino de herradura durante siglos, fue posteriormente habilitada como camino de ruedas a partir del siglo XVIII y más tarde como carretera, transformación que se produjo durante el siglo XIX, hasta que en el siglo XX fue paulatinamente dotada de las características que tiene en la actualidad a través de adaptaciones y mejoras contempladas en sucesivos planes de carreteras hasta la aparición de la moderna autovía A-66 ya en los comienzos del siglo XXI.

J. Agustín Sánchez Rey

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

Comisión Lucerna Historia, 2023

Pgs. 15-64

ISBN: 978-84-09-51293-5



Puede decirse que la carretera, como las ciudades o cualquier otro ente de su naturaleza creado por los hombres, tiene vida en sí misma pero también y sobre todo la tiene porque en torno suyo se ha desarrollado la vida de muchas generaciones, influyendo en la de tantas y tantas personas.

Las vías de comunicación siempre han desempeñado un papel muy importante en el devenir histórico de la humanidad. Han sido el cauce a través del cual se han producido invasiones y han sido posibles asentamientos, han permitido el intercambio cultural y comercial entre los pueblos y han sido esenciales para el desarrollo de la humanidad. Un buen ejemplo de ello es la carretera de cuya historia trata este relato, tan vinculada a Fuente de Cantos, población cuya historia probablemente sería muy distinta si no hubiera llegado a existir esta vía. Me refiero a la carretera nacional N-630, que con sus más de 800 km es la de mayor longitud de nuestra red viaria, seguida por la N-340.

I. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Sus antecedentes históricos remotos, Vía de la Plata, son bien conocidos y por ello no es preciso extenderse aquí en ellos. No ocurre lo mismo con los relativos a la carretera tal y como hoy la conocemos. Debe únicamente recordarse que las vías X (de Hispalis a Emerita) y parcialmente la XXIV (de Emerita a Cesaraugusta) del Itinerario de Antonino coincide básicamente con su trazado, como ocurre también con su competidora en longitud, la citada N-340, coincidente en esencia con la vía Augusta o Heráclea, también de la red viaria romana. Ambas estaban orientadas en sentido Norte-Sur, cuando aún estaba muy lejano el esquema radial de la red viaria peninsular que se impondría siglos después, ya en el siglo XVIII.

Geográficamente el trazado de la Vía de la Plata no pudo estar más justificado, pues aparte de enlazar algunas de las poblaciones más importantes de la Hispania Romana, de la Bética y la Lusitania: Hispalis, Itálica, Emérita, Castra Cecilia, Salmantica, Asturica,..., era el menos complicado orográficamente para asegurar la comunicación entre la meseta central y la depresión bética, salvando las estribaciones de Sierra Morena y evitando el paso por el Muradal (Despeñaperros), en una rivalidad de itinerarios mantenida durante siglos para las comunicaciones del centro de la península con las ricas tierras del Sur.

Parece oportuna una pequeña digresión sobre la denominación de la Vía de la Plata, la cual ha dado lugar a muchas teorías, desde la que la hace derivar de la vía lata romana, o de la vía lapidata hasta la que deduce su nombre de la denominación árabe de balata, o “empedrada”, que defendida primeramente en el siglo XIX por el historiador e ingeniero Saavedra es hoy la más extendida, sin olvidar la que alude a ser esta vía la utilizada para transportar la plata americana desembarcada en los puertos de Andalucía, Cádiz y Sevilla principalmente, poniéndola en relación con la sevillana localidad de Almadén de la Plata, por la cual discurre, en la que no se conoce ningún yacimiento del preciado metal. Todas son justificables, pero cabe señalar que la procedencia de su designación romana como lata con referencia a su amplitud, fue la que Antonio Ponz consideró plausible ya en el siglo XVIII, anticipándose en el tiempo a todas las demás.

No procede extenderse aquí sobre la historia de la gran predecesora de nuestra carretera, pero si debe recordarse que fue la vía utilizada por los vándalos y suevos en sus desplazamientos de Emérita a Hispalis, y posteriormente para la penetración de los musulmanes hacia el interior de la península, en las campañas victoriosas de Muza en el 712 para llegar a Mérida, si bien es cierto que posteriormente siguieron también otros itinerarios. Fue asimismo el utilizado por Alfonso X el Sabio para trasladar en 1279 desde Burgos a la catedral de Sevilla el cuerpo incorrupto de su madre Beatriz de Suabia, fallecida 40 años antes, para que reposara junto a los restos de su esposo San Fernando. Tanto Saavedra como Sánchez Albornoz señalan el itinerario a través de Fuente de Cantos, cerca de Contributa Iulia. Durante siglos también la Mesta se sirvió ampliamente de la vía para la trashumancia del ganado, como se venía haciendo desde tiempo inmemorial, siguiendo la Cañada Real Leonesa Occidental. Y ya más recientemente fue utilizada para los desplazamientos de los ejércitos napoleónicos por el mariscal Soult, para las expediciones del general carlista Gómez o para el avance hacia Badajoz y Madrid de la columna del general Yagüe en agosto de 1936, que partiendo de Sevilla el día 7 llegó a Mérida el día 11.

Pero hemos de dar un salto adelante en el tiempo si queremos volver al objeto de nuestro relato, que es la CN-630, particularmente en su travesía extremeña, más concretamente en la provincia de Badajoz y sobre todo en su vinculación con Fuente de Cantos, la antigua Lacunis o Contributa Iulia latina (en la cercana Medina de las Torres) o la musulmana Alqant o LeKant. Pero antes de continuar debe aclararse que nuestra protagonista empezó a designarse como CN-630 sólo a partir del llamado Plan Peña (del nombre del entonces ministro Peña Boeuf), en 1940, poco después de finalizada la guerra civil.

Permítaseme también un pequeño comentario con respecto a esa denominación. Las carreteras tienen su nombre sujeto a reglas. Cuando a mediados del siglo XIX se empezó a racionalizar la denominación de las carreteras se numeraron las radiales que partían de Madrid según las agujas del reloj, comenzando por la I, a Burgos e Irún, la II sería la de Zaragoza y Barcelona, la III la de Valencia, la IV la de Andalucía, la V la de Extremadura (Badajoz) y la VI la de La Coruña, numeración que heredaron las denominadas carreteras convencionales y las autovías muy posteriormente, desde la A1 a la A6. El primer dígito, en nuestro caso el 6, corresponde a uno de los seis sectores del imaginario círculo que tendría su centro en el lugar de la Península en el que la vía tuviera su origen. Pues bien, el origen de la carretera Gijón- Sevilla, que es su denominación completa, está ubicado en el sector del mapa de España que siguiendo las agujas del reloj se sitúa a partir de la N-VI de Madrid a La Coruña. El siguiente dígito, el 3, se debe a que su origen, Gijón, está en la corona circular con centro en la Puerta del Sol de Madrid, que incluye los puntos a más de 300 kilómetros del kilómetro cero. Finalmente, el último dígito ordena las carreteras del mismo sector y corona, asignándole un número par (el cero se considera par) si son sensiblemente transversales e impar si son radiales.

La nacional CN-630 en su tramo extremeño está fundamentalmente constituida por la carretera que en el siglo XIX empezó a denominarse como “de La Cuesta de Castillejo (hoy Castilleja de la Cuesta) a Badajoz” hasta llegar a los Santos de Maimona y a partir de este punto por la carretera que procedente de Salamanca hacia Béjar, Plasencia, Cáceres y Mérida da continuidad hacia el Norte al itinerario antes citado. El tramo desde Los Santos a Badajoz forma parte actualmente de la CN- 432.

Después de la época de esplendor del imperio romano y más tarde de su utilización por los musulmanes, la Vía de la Plata perdió bastante importancia, como en general le sucedió a todo el viario peninsular. Fueron siglos de escasa relevancia por lo que a este aspecto se refiere. La construcción de caminos y puentes así como su conservación estaba encomendada durante la Edad Media y la época de los Austrias a los Señores, civiles o eclesiásticos, del territorio por donde discurrían, así como a los concejos o ayuntamientos, sin que el poder central tuviera una intervención notable, salvo en los casos de realengo, excepto la de fijar los repartimientos de la financiación del camino, sobre todo de los puentes, en aquellos casos en los que aquel sirviera a varias poblaciones.

Al declive posterior a la dominación romana durante la época visigoda, musulmana y de la Reconquista siguieron muchos años en los que poco o nada

se hizo en materia viaria. Es cierto que los desplazamientos eran también reducidos y la vida tenía un marcado carácter local. Ferias y mercados, peregrinaciones religiosas, desplazamientos de los monarcas y conflictos bélicos no exigían por lo general redes viarias como las actuales. El Camino de Santiago, con el desplazamiento de miles de peregrinos, constituye una excepción, pero en general los desplazamientos eran de escaso recorrido. Por lo demás siguieron utilizándose las vías construidas por los romanos, amén de las cañadas que servían a la trashumancia ganadera y poco más. En el resto del territorio lo usual eran senderos o caminos de herradura, utilizados a pie o en caballerías y en escasas ocasiones en literas o sillas cuando se trataba de personas de importancia. Y nada que ver con el rigor técnico de las construcciones llevadas a cabo durante la época romana. No podía hablarse de afirmado, pues sólo el paso de los transeúntes y los ganados permitía la circulación en mínimas condiciones.

Los repertorios de caminos de Villuga y Meneses, así como la *Cosmología de Hernando Colón*, reflejan claramente esos caminos. En la *Descripción y Cosmografía de España*, de este último, hijo del Descubridor, obra iniciada en 1517, se contienen infinidad de datos geográficos que permiten establecer una serie de itinerarios o caminos. Entre ellos está el de Mérida a Sevilla, por Almendralejo, Fuente de Cantos, Monesterio, Castilblanco, Alcalá del Río y La Rinconada (Fig. 1).

Esos itinerarios, repertorios o guías de caminos nos permiten constatar que los tramos iniciales del camino predecesor de la N-630 en su tramo extremo eran ya utilizados para los desplazamientos a distancia durante los siglos XVI y XVII. Tanto en el *Repertorio de caminos* de Pero Juan de Villuga, publicado en 1546, como en el de Alonso de Meneses, publicado en 1576, se incluye el de Valladolid a Sevilla, que en la parte que nos interesa pasa por Cáceres, Mérida, Almendralejo, Fuente de Cantos, Monesterio, Almadén de la Plata y Alcalá del Río hasta Sevilla (Fig. 2). De 1616 es el "Itinerario de postas de tutto il mondo" publicado por Ottavio Cottogno, lugarteniente del Correo Mayor de Milán, en el que se incluyen 66 trayectos referidos a España, de un total de 388, y entre ellos el de Sevilla a Mérida coincidente con el de Meneses (Fig.3).

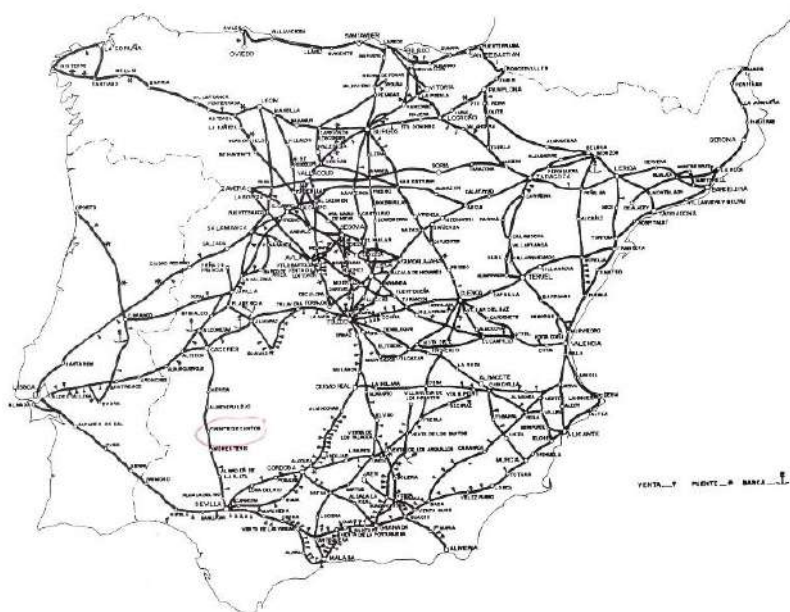


Fig. 1:
Repertorio
de caminos
de Villuga
(1546) (s.
Uriol)

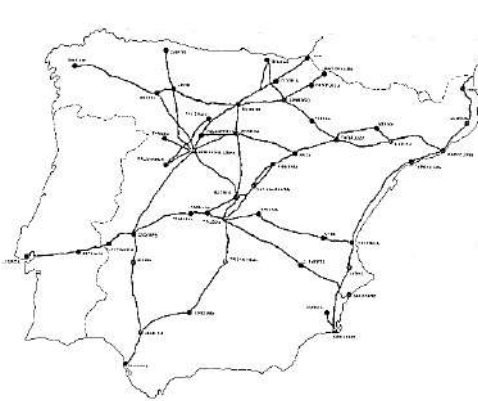


Fig. 2. Itinerarios de postas de Cottogno
(1608) (s. Uriol)

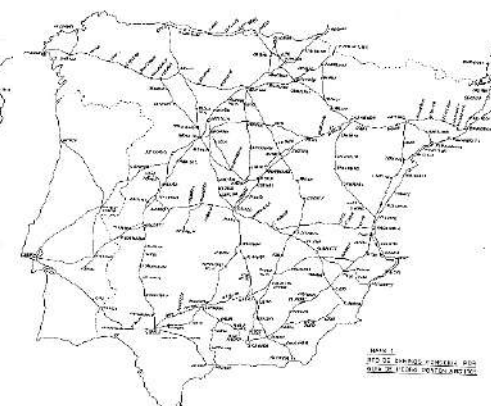


Fig. 3: Guía de caminos de Pedro Pontón
(1705) (s. Madrazo)

Aunque menos conocida merece también citarse la guía, publicada en 1705, de la que es autor Pedro Pontón que incluye 52 caminos y que en su mayor parte coincide con los itinerarios de Villuga y Meneses. El tramo desde

Sevilla a Cáceres pasa por Alcalá del Río, Almadén de la Plata y entra en Extremadura por Monesterio, Fuente de Cantos, Almendralejo y Mérida, si bien de Cáceres a Plasencia se desvía por Almaraz, probablemente para cruzar el Tajo por el puente de dicha localidad, que fue construido en 1537.

Años más tarde, ya en 1720, en el *Reglamento General expedido por S. M. el Rey el 23 de abril para la dirección y gobierno de los oficios de Correo Mayor y Postas de España en los viajes que se hicieren* (parte II, capítulo XIII), debido al marqués de Grimaldi, se detalla la “Carrera de Badajoz a Sevilla”, con un total de 37 leguas y 9 postas, indicándose las leguas entre las sucesivas postas que cubrían el camino. El primer tramo (Badajoz-Lobón-Almendralejo-Zafra) no nos interesa para nuestro relato, pero sí a partir de Zafra, en el que se indica que dista cinco leguas de Fuente de Cantos, otras tres desde aquí a Monesterio y que con los siguientes, ya en territorio andaluz, totalizan 23 leguas desde la posta de Fuente de Cantos a la capital andaluza (Fig. 4).

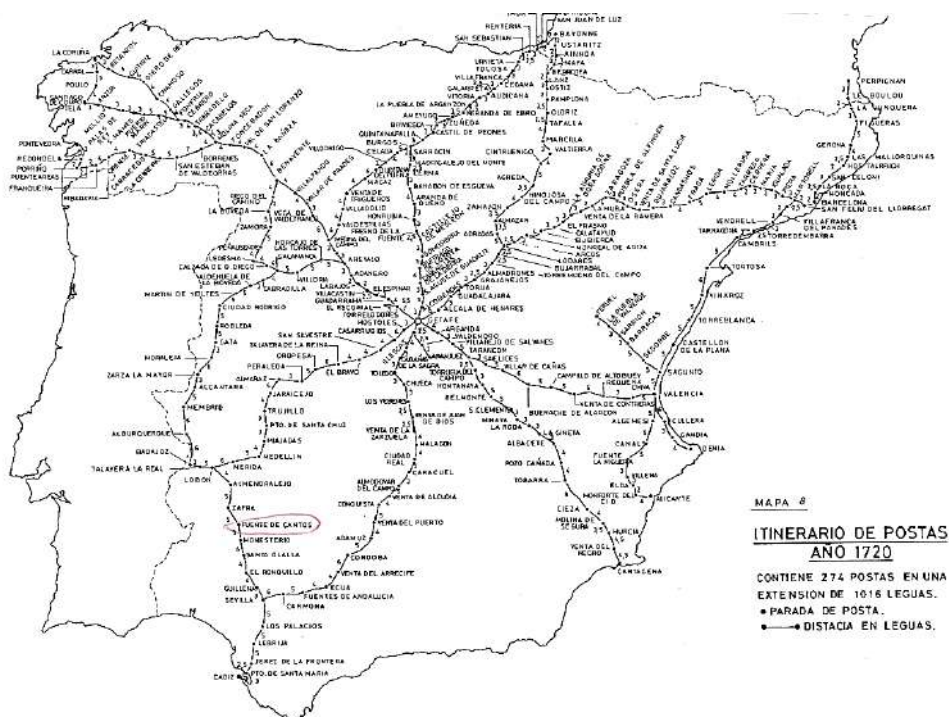


Fig. 4: Itinerarios de postas (1720) (s. Uriol)

A partir del siglo XVIII, con el advenimiento de la dinastía Borbón, y sobre todo en la segunda mitad de aquél, se constató la necesidad de fomentar el comercio, la agricultura y la industria y se comprendió la necesidad de contar con adecuadas vías de comunicación, caminos y canales, si bien estos últimos estuvieran más adaptados a las condiciones de otras latitudes europeas, aunque también se hicieran algunos notables intentos de nuestro país. Si hasta entonces los caminos y los puentes estaban a cargo de los señoríos o municipios por los que discurrían, a partir de entonces comenzaron también a promoverse por la Corona. La tendencia centralizadora de los Borbones y su afán por crear un estado moderno van a significar la transformación de las instituciones de los siglos anteriores y a partir de ese momento se produce un cambio sustancial en la red viaria española cuyos protagonistas serán Bernardo Ward, Campomanes, Jovellanos y Floridablanca. El primero de ellos, en su *Proyecto Económico*, ya marca las directrices a seguir: “Necesita España –dice- de seis caminos grandes, desde Madrid a La Coruña, a Badajoz, a Cádiz, a Alicante y a la raya de Francia, así por la parte de Bayona como por la de Perpiñán; y de estos se deben sacar al mismo tiempo para varios puertos de mar y otras ciudades principales...”. Es el comienzo de la modernización de España y de la adecuación de sus instituciones a las necesidades de un mundo que ha experimentado cambios notables.

Fernández de Mesa, en su *Tratado legal y político de caminos públicos y possadas* (1755), describe la situación hasta entonces existente, relatando con tintes sombríos y seguramente exagerados las experiencias o más bien tribulaciones de los viajeros por la España de la época, naturalmente aplicables a los caminos de Extremadura:

“... Aún nos está llamando el eco de la suave voz de la madre, y consorte, y el llanto de los pequeños hijos, quando ya llega a nuestros oídos el aviso del mal passo, y más allá las quejas, y reniegos del Caminante que se atascó. Y aún esto es nada, pues no lexos de allí nos vemos obligados a ponernos en arma, para disputar en un estrecho donde se encontraron dos carruajes, cuál es el que ha de cejar, o retroceder por ventura más de media legua: teniendo tanto riesgo, y perjuicio en volver atrás, por la calidad del Camino, o de las Cavallerías, como en forzar al competidor a que desista de su empeño. A otro el ladrón le quita a pocas leguas el dinero, con que pensaba gananciar, y algunas vezes la vida; y a los demás la noticia de este escarmiento les haze andar azorados, y sin sosiego. A este un arroyo se le lleva, y al otro un río le detiene, o le arrebatata un precipicio.

El que se libra de estos males, empieza a cansarse luego entre tantos sustos e incomodidades; apriétale el hambre, porque el mismo exercicio del cuerpo, y fatiga del espíritu ayuda a consumir la substancia que se llevó de su casa, y no halla possada quando quiere y ha menester. Llega al fin al lugar donde la

encuentra, aunque tal vez fuera mejor no encontrarla, pues no por eso mejora de suerte, antes le assaltan más seguros los mismos enemigos.

En los mesoneros y sus criados halla ladrones, que le asesinen, y roben. En los atrios el cieno, que le atasca. En los platos la inmundicia, que le ofende. En los quartos el tufo, que le ahoga. En los lechos si: *Camas de campo, campo de batalla*. Donde lucha, y pelea con mil esquadrones de insectos abominables. Potro y ecúleo, donde es atormentado sepulcro, donde es mordido de sabandijas, y gusanos: y en fin halla por todas partes, no que comer, sino quien le coma: no el abasto necesario, sino bastante y sobrada necesidad”.

A mediados del siglo XVIII Fernando VI ordenó a los Intendentes provinciales cuidar de que los caminos públicos y los puentes se encontraran en perfecto estado “y que no permitan a los labradores que entren en ellos, y a este fin pongan sus fitos o mojones”, además:

“... obligarán a los Justicias de su distrito a que en todos los sitios donde se junten uno, dos o más caminos principales hagan poner un poste de piedra levantado proporcionalmente con un letrero que diga: CAMINO PARA TAL PARTE, advirtiendo y distinguiendo los que fueren para carruaje y los de herradura, y cuidarán de que se conserven siempre dichos postes y de renovarlos cuando fuere necesario”.

El verdadero punto inicial de la red viaria de nuestro país hay que encontrarlo en el reinado de Carlos III, que promulga el “Real Decreto expedido para hacer caminos rectos, y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia”, sin duda inspirado por las ideas de Bernardo Ward, a las que antes se aludió.

En 1769 se dan instrucciones para señalar los caminos reales, estableciendo que a cada legua...

“... se diesen 8.000 varas castellanas de Burgos¹; que las leguas se contasen desde Madrid, y puerta que más en derechura se dirigiese a la línea del camino, señalándolas con unos pilares altos de piedra en cuyo frontis se esculpiese con letras romanas la inscripción siguiente: a Madrid una legua, 2 leguas, 3 leguas, etc. Y que las medias leguas se señalasen con pilares menores de la misma figura, poniendo en ellos el número que denote la distancia de este modo: 1/2, 1 y 1/2, 2, 2 y 1/2, etcétera”.

En 1772 se establecen normas para la circulación, orientadas a una mejor conservación de los caminos. Sólo podrían circular por ellos los carros, galeras, coches, calesas y demás carruajes con ruedas de llanta ancha, lisa, de tres pulgadas y sin clavos que resalten. Se exceptúan “los carros recalzados de madera,

¹ Las varas castellanas de Burgos estaban divididas en tres pies o cuatro palmos y equivalían a 83,59 cm. La legua correspondía a 20.000 pies, equivalentes a 5.572,7 m.

como son los de las carretas de cabañas², y otras que no solo no perjudican los caminos, sino que los hacen beneficio, pues con sus huellas anchas aprietan más los rellenos y suavizan el tránsito”.

II. EL ORIGEN DE LA N-630.

De 1758 es el *Itinerario español o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más importantes de España y para ir de unas ciudades a otras, y a algunas Cortes de Europa*, de Matías Escribano. Incluye como caminos de ruedas (afirmación demasiado optimista como luego se verá) los itinerarios de Plasencia a Salamanca, de Mérida para Salamanca y de Sevilla para Mérida, todos ellos ahora integrados en la N- 630. Por lo que a nuestra historia importa, el itinerario de Mérida a Sevilla pasa por Almendralejo, Fuente de Cantos, Santa Olalla, Castilblanco y Alcalá del Río. En el *Itinerario de las carreras de posta de dentro y fuera del Reyno* de Pedro Rodríguez Campomanes de 1761 se incluye el de Badajoz a Sevilla, con 37 leguas y 9 postas (Fig. 5).



Fig. 5: Casa de postas de El Gordo (Cáceres)

Por su parte, el inglés Darlymple relata que hizo el recorrido desde Badajoz a Sevilla en seis jornadas, dos hasta Fuente de Cantos y cuatro desde ésta a Sevilla, indicando que “...hemos seguido nuestro camino sin otra indicación que las huellas de los coches, que nos han llevado a Castilblanco”. Alude a la peligrosidad de este camino: “... oímos también relatos de robos y asesinatos; incluso nos dijeron que habían matado a un hombre entre el sitio que estábamos y Sevilla. Dos campesinos me pidieron permiso para hacer el camino conmigo al día siguiente y consentí en ello con gusto...” Tanto Ponz, en 1784, como Darlymple, en las narraciones de sus viajes por Extremadura, indican que era un camino de ruedas y tanto uno como otro aluden también a su peligrosidad debido a la

² Alude a las Cabañas, como la Cabaña Real de Carreteros, asociaciones de transportistas de la época.

presencia de salteadores. Según Ponz "... hacia la mitad de este camino -de Badajoz a Sevilla- hay un paraje, que llaman el Puerto de los Ladrones, y me pareció que no le faltan circunstancias para llamarse así, según los lances que me han contado".

De Talavera la Vieja a Plasencia, Ponz llegó en dos días, pasando por Valdehúcar, Belvis, Almaraz, Toril y Malpartida, narrando su itinerario con detalle, que ilustra con un dibujo del puente de Almaraz. En otro pasaje relata su viaje desde Plasencia a Trujillo, describiendo también minuciosamente el puente del Cardenal sobre el Tajo. Y en otro refiere su viaje desde Plasencia, pasando por Baños, hacia Béjar, señalando el pésimo estado del camino, "donde hasta las caballerías corren el riesgo de romperse las patas al menor descuido", si bien indica que "Floridablanca ha ordenado su reparación, así como la de otros caminos de Extremadura". Finalmente, otros viajes que describe son los de Cáceres a Salamanca, siguiendo la que llama "vía lata" -de la Plata-, pasando en barca al lado de las ruinas del puente de Alconétar, y después por Plasencia, así como el de Cáceres a Mérida por Aljucén.

Ponz señala en su relato el mal estado del camino entre Baños de Montemayor a la salida en dirección a Salamanca:

"... había una penosísima subida, no tanto por su rapidez, como por el indigno piso que tiene hasta llegar a lo alto. Ni el exemplo de la famosa calzada de los romanos, que atravesaba por aquí a Salamanca, y aun sirve en tal qual trecho, ni el ser éste uno de los caminos reales más pasajeros, entre Castilla y Extremadura, ni el indecible trabajo de los caminantes, y continuo riesgo de romperse las piernas las caballerías, es bastante para que se componga".

En otro pasaje de su libro, Ponz describe sus andanzas, procedente de Barcarrota y Jerez de los Caballeros, desde Cala a Santa Olalla, ya en tierras andaluzas. A esta última villa -dice- "... sale el camino carretero, y de coches, que viene de Extremadura, y pasa esta serranía por las villas de Monasterio y Fuente de Cantos, la primera distante quatro leguas de Santa Olalla, y la segunda siete". Finalmente, cabe citar la alternativa de itinerario que indica Ponz, de Badajoz a Sevilla pasando por La Albuera, Santa Marta, Zafra, Bienvenida, Villagarcía, Llerena, etc.

De lo anterior podemos extraer como conclusiones que ya en el siglo XVIII y anteriores Fuente de Cantos era uno de los pocos lugares citados repetidamente en el itinerario de Sevilla a Badajoz y que el camino era apto para la circulación de carros y carruajes, afirmación que debe matizarse, porque al carecer de afirmado el camino era en muchas zonas intransitable en épocas de lluvias.

Como antes se indicó, 1761 es la fecha que marca el comienzo de la toma en consideración del papel fundamental que las comunicaciones tienen en el progreso del país, al ordenarse la creación de una red de caminos, con estructura radial, desde la Corte. Y es a partir de entonces cuándo empieza a alborear de forma muy incipiente, eso sí, el origen de la vía que nos ocupa, que aún no puede considerarse carretera en el sentido actual porque es preciso que pasen bastantes años hasta que pueda hablarse en propiedad de una vía pavimentada. Las primeras carreteras, como tales, de nuestro país fueron algo anteriores: la de Reinosa a Santander en 1741 y la travesía del puerto de Guadarrama en la sierra de Madrid, solo transitable en caballerías hasta la construcción de los 16 km que salvaban el puerto de El León, posteriormente denominado de Los Leones a partir de la guerra civil. Fue una obra iniciada en 1749 y concluida en un año. A finales del siglo XVIII Agustín de Betancourt, Inspector de caminos, al cual se debe la creación del correspondiente Cuerpo de Ingenieros, señalaba la escasez de los recursos financieros y técnicos que serían necesarios para llevar a cabo el ambicioso programa de vías de comunicación que necesitaba el país.

Según Madrazo, a principios del siglo XIX había en España alrededor de 2.000 km de carreteras pavimentadas. La técnica empleada para su construcción consistía básicamente en una fase de desmonte si era necesario, aunque de altura forzosamente limitada por la precariedad de los medios a utilizar, con posterior explanación del terreno, seguida por un afirmado con base de zahorra, piedra machacada de mediano tamaño, sobre la cual se extendía piedra de un tamaño inferior asentada con tierra y apisonada manualmente o años después mediante rodillos tirados por caballerías, dándole el bombeo necesario para asegurar el drenaje y dotándola de guardacantones laterales en las zonas de cierto riesgo. Fernández de Mesa hace una detallada descripción del firme empleado en la primera carretera moderna de España, la de Reinosa a Santander, así como en las de décadas siguientes:

“Su fábrica tiene 28 pies castellanos de ancho, a saber 21 de camino, y tres y medio de pared seca bien arreglada a un lado y otro, con buenas aparejadas losas, que la sirven de cobija; entre cuyas paredes se rellenaron los vacíos de piedra calcar hasta seis pulgadas, antes de enrasar de una pared a otra, que se le echava una piedra menuda a propósito, donde se encontraba por naturaleza, superando al nivel de las paredes 18 pulgadas, dándole un lomo suave, o arco, de modo que los carruajes van con la comodidad de no ladearse, y sin el mayor traqueo, y las aguas no se detienen en la superficie del Camino. A esta piedra se le mezcló con arena, o tierra de la mejor calidad que se conseguía en las inmediaciones, para que uniéndose todo formasse un cuerpo abstracto de lodo, y piso suave en todo tiempo, sirviendo esta mezcla para que no se uniesse totalmente por razón de las eladas, con las que resvalaría mucho el ganado

mular, si no hubiera algo superficialmente movido. En los sitios donde las paredes son muy altas, se han puesto unos guarda ruedas; piedras de 4 pies de largo y 2 introducidos en la tierra, y lo restante elevadas, para evitar que los carros arruinen las paredes y ellos no se despeñen. Y en todos los parages donde se ha podido hazer, y han sido necesarios, tiene el camino sus fosos a cada lado, o desaguaderos, de 6 palmos de ancho y la altura correspondiente”.

Además de las correspondientes obras de drenaje transversal: alcantarillas, tajeas, pontones, etc., para salvar los ríos de cierta entidad, cuando no podían vadearse y no existían puentes de épocas anteriores no había más remedio que construir nuevos puentes, si bien los barcajes siguieron existiendo hasta prácticamente el final de siglo XIX. La técnica del afirmado fue poco a poco perfeccionándose utilizándose granulometrías más cuidadas, como las difundidas por el británico MacAdam o el francés Treseguet. Periódicamente debía llevarse a cabo el recargo o recebo del pavimento, muy afectado por el paso de carros y carruajes aparte de las inclemencias meteorológicas: lluvia, nieve, hielo, etc. Naturalmente se levantaba una gran polvareda al paso de los vehículos, que sólo pudo evitarse cuando muchos años después empezaron a aplicarse asfaltos naturales o alquitrán de hulla y ya en el siglo XX asfaltos procedentes de la destilación de crudos en las refinerías de petróleo. Durante el siglo XIX las carreteras estaban diseñadas para el paso de carros y carretas fundamentalmente, el firme de macadam, los radios de las curvas de 8 o 10 metros, y pendientes de hasta 10 o 12 por ciento, para compensar en lo posible desmontes y terraplenes con minoración de costes de construcción.

En 1812 Santiago López publica la *Nueva Guía de Caminos*, caminos de rueda, en la que sigue apareciendo el itinerario de Sevilla hacia Cáceres y Plasencia pasando por Santa Olalla, Fuente de Cantos, Almendralejo y Mérida.

El 31 de diciembre de 1815 se publica la Instrucción que regula las atribuciones de personal encargado de los caminos adscritos administrativamente a la Dirección General de Correos, Postas y Caminos, con comisarios, ingenieros, ayudantes y celadores, encargados estos últimos de controlar el trabajo de los peones camineros y demás operarios

Las inversiones en carreteras en el quinquenio 1814 a 1818 fueron de 35,5 millones de reales, según indica el ingeniero Francisco Xavier Barra, en su *Memoria sobre la construcción del pavimento o firme de los caminos*, publicada en 1826. De los datos que aporta se deduce que la construcción de una legua de 20.000 pies costaría aproximadamente 1.640.000 reales. Según Alzola, de las inversiones en carreteras del periodo 1814-1819 por el total citado de 35,5

millones de reales, en las de Madrid a Cádiz y de Sevilla a Badajoz, sin desglosar, se invirtieron 8 millones.

La primera mención escrita o documental oficial que hemos podido encontrar a nuestra carretera se remonta a 1821, es decir al finalizar el primer año del llamado Trienio Liberal o Constitucional y es en el *Correo General de Madrid*, en el que se publica un Decreto de 29 de noviembre de ese año en el que se indican las sumas destinadas a la conservación de puentes, caminos y canales, a propuesta de las Cortes, “a ejecutar entre el 1 de noviembre de 1820 y fin de junio de 1821”. Pues bien, a la carretera -así la denomina- “que va de Badajoz a Sevilla” se dedican 147.251 reales de vellón para trabajos de conservación urgentes, ya que según se indica, “conviene se ejecuten en este invierno”. Para el total de la red entonces existente se destinan 1.200.000 reales a la conservación ordinaria de “unas 600 leguas -red equivalente a unos 3.350 km -, en la mayor parte de las cuales hay peones camineros permanentes, y para ocurrir al remedio de los accidentes imprevisibles, muy frecuentes en los inviernos, por la rotura de puentes, alcantarillas o derrumbes de trozos de caminos”. Nada se presupuesta en nuestro camino ni para “obras nuevas”, ni para “recomposiciones urgentes de puentes y barcas”, que son las otras rúbricas presupuestarias. Debe señalarse que, en cuanto a construcción, en cambio, se destinan 743.789 reales para hacer “en la carretera de Irún por Somosierra varios trozos de camino nuevo, y otros que se van a remontar, entre ellos algunas cuestas de la Sierra, que deben rehacerse por ser peligrosas”. Y en la misma carretera se presupuestan dos puentes pequeños, el uno junto a Gumiel de Izán y el otro entre Lerma y Burgos, con un coste para ambos cifrado en 488.750 reales. De un total general de 69.363.155 reales el presupuesto para caminos, incluyendo gastos de personal, fue de 19.970.000 reales, que era la partida más importante, seguida de la de Correos, con 13.656.665 reales, y la de “gobierno político”, con 11.217.746 reales.

En la publicación *Miscelánea de Comercio, política y literatura* del 24 de junio de 1821 se dan las cifras del presupuesto a ejecutar a partir de junio de ese año. En la parte destinada a la financiación para la construcción de carreteras y caminos, al “camino transversal” -no carretera, como se la denominaba en el presupuesto anterior - de Badajoz a Sevilla se dedican 150.000 reales, que es la consignación más pequeña de la relación, pues por ejemplo, a la “carretera”- esa sí denominada como tal- de Barcelona a Zaragoza se destinan 8.200.000 reales, a la de Madrid a Ocaña, 1.800.000, a la de Ocaña a Valencia 1.200.000 y cifras por el estilo a las demás. El único al que se denomina camino es el de

Badajoz a Sevilla, a los demás se les llama carreteras. A la “conservación ordinaria, de más de 600 leguas, en las cuales hay empleados unos 40 celadores y más de 500 peones, sueldos de ingenieros y demás facultativos, establecimiento y gastos de la Escuela de caminos y canales y para casos fortuitos de rotura de puentes, alcantarillas y avenidas de río, hundimiento de terrenos, etc.,” se destinan 2.500.000 reales.

A partir de 1825 y hasta 1831, en plena *Década ominosa*, la Dirección General de Correos y Caminos facilitó información sobre las obras realizadas en las carreteras a su cargo. Entre ellas, aparte de la carretera de Madrid a Badajoz, que no es de nuestro interés en esta ocasión, figura la de Sevilla a Badajoz, cuyos datos son los siguientes:

Obras de conservación y reparación llevadas a cabo:

- Año 1825, se actuó en 34 leguas de camino, 4 alcantarillas y 2 puentes.
- Año 1826, en 34 leguas, 8 alcantarillas y 3 puentes.
- Año 1827, en 34 leguas y 2 puentes.
- Año 1828, en 34 leguas y 2 alcantarillas.
- Año 1829, en 39 leguas, 2 alcantarillas, 1 puente y 1 casa (supuestamente de camineros).
- Año 1830, en 39 leguas, 1 alcantarilla y 2 casas.
- Año 1831, en 39 leguas y 2 alcantarillas.

Y por lo que se refiere a obras de construcción y reedificación:

- 1825, 1 legua y 2.102 varas (equivalentes a 7,33 km), 1 alcantarilla.
- 1826, 2.300 varas (1,92 km).
- 1827, nada.
- 1828, 1 legua y 1.942 varas (1,62 km), 1 alcantarilla.
- 1829, 1 legua y 4.373 varas (9,22 km).
- 1830, nada.
- 1831, 4.890 varas (4,08 km).

Lo cual indica que en el periodo indicado se construyeron como media anual 3,45 km de nuestra carretera.

Las actuaciones indicadas tuvieron los costes totales siguientes:

- 1825: 407.420 reales con 17 maravedíes (mrs).
- 1826: 401.894 reales con 17 mrs.

- 1827: 417.556 reales con 24 mrs.
- 1828: 368.332 reales con 17 mrs.
- 1829: 355.103 reales.
- 1830: 141.609 reales con 6 mrs.
- 1831: 185.957 reales.

Lo cual supone una media de 325.410 reales con 10 maravedíes por año en el periodo considerado.

En 1830 Francisco Xavier de Cabanes publica la *Guía general de correos postas y caminos*, en la cual de nuevo aparece la “carrera de postas” que enlaza Sevilla y Badajoz, de 35 leguas, por Guillena, El Ronquillo, Santa Olalla, Monesterio, Fuente de Cantos, Zafra, Almendralejo y Lobón. Indica que la vía estaba habilitada en toda su longitud de 35 leguas, aunque en buena parte careciera de afirmado y de obras de drenaje, lo que la hacía intransitable en épocas de lluvias.

En 1833 en el diccionario de Canga-Argüelles, tomo I, citado por Alzola, se indica que “el camino de Madrid a Badajoz es excelente, no así los transversales”, entre los que se encuentra nuestro itinerario.

Fallecido Fernando VII en 1833, en la exposición presentada a las Cortes Generales del Reino por el secretario de estado y del despacho del Ministerio del Interior en agosto de 1834, se informa sobre el estado de las carreteras de él dependientes. En ella se afirma sobre la de Sevilla a Badajoz que “es de 39 leguas, está concluida y aunque desde el principio se construyó mal, se sostiene en un estado regular, cuidando su conservación”³. En el conjunto de la red afirma- “... El número de leguas de las carreteras construidas es de 740,5, faltando todavía 108, cuyo coste, comprendiendo los puentes correspondientes, puede valuarse en 71 millones de reales, aproximadamente”. Entre los caminos de segundo orden, se cita entre otros “el que se ha abierto, por el Puerto Pico (sic), cerca de Ávila, para la comunicación de Castilla con Extremadura”.

También se informa de que la carretera de Madrid a Badajoz “... de 69 leguas, está concluida, excepto algunos trozos que se hicieron mal desde el principio, y se han de renovar para que sirvan en invierno. Urje la reedificación del puente de Almaraz, cuya falta causa graves perjuicios por lo que dificulta o entorpece la comunicación entre ambas orillas del Tajo”. Se informa también del restablecimiento de la Escuela de Caminos y Canales, clausurada en 1823.

³ *Anales Administrativos*, 21 de agosto de 1834.

ocupa en relación con el total nacional. Según la Memoria publicada en 1856 por Montesinos, entre 1841 y 1846 se invirtieron en el conjunto de la red de 11 a 12 millones por año; de 1847 a 1852, 41 millones por año; de 1853 a 1854, 52 millones y en 1855, 61 millones, construyéndose una media anual de 171 kms de carreteras en el periodo 1833 a 1855. Es fácilmente constatable el gran crecimiento experimentado en el período, gracias a los empréstitos suscritos por entonces para la financiación de los caminos (Fig. 7).



Fig. 7: Asalto en el Puerto de Miravete (Manuel Barrón y Carrillo, 1858, Museo C. Thyssen, Málaga)

En septiembre de 1841 y en relación con el empréstito de 17 millones suscrito para las carreteras a Valencia y La Coruña, *El Eco del Comercio*, de signo liberal, del día 1 aludía a la necesidad y conveniencia de que el país dispusiera de mejores caminos, entre otras cosas, decía...

“... para conseguir que pronto se pueda viajar en posta con carruajes cómodos y decentes por todos los caminos generales, siendo así que ahora en muchos de ellos no hay más que galeras y carros, por la imposibilidad de que los coches atravesasen algunas leguas sin quedar inutilizados o estancados en lo mejor del viaje. Tenemos entendido que tan luego como se repare lo más preciso de la carretera de Badajoz y Lisboa, correrá por ella un coche de los nuevos de la Dirección de Correos, llevando la correspondencia pública y algunos viajeros; porque hoy no hay medio de ir a Extremadura y Portugal, a no ser con los ordinarios a paso de tortuga, exceptuando las primeras veinte leguas de ese camino hasta Talavera, para cuyo punto se ha establecido una diligencia de calesas, que llega en un día”⁴.

⁴ Como curiosidad relativa a Fuente de Cantos se transcribe la noticia publicada en *El Constitucional* del 12 de enero de 1841: “El jefe político de Badajoz da cuenta de que se trasladaba a la villa de Fuente de Cantos para hacer cumplir la ley y que recayese el merecido castigo sobre los perturbadores del acto solemne de las elecciones; y que en los demás pueblos de la provincia ha tenido lugar esta operación con el decoro, libertad y orden que tanto tiene recomendada la Rejencia”.

El 30 de diciembre de 1841, *El Eco del Comercio* da cuenta de las obras de carreteras. Entre las obras emprendidas cita la terminación de “la carretera del Puerto del Pico, que conduce a Extremadura” y entre las “proyectadas y que deben realizarse desde luego” varias obras en los partidos de Badajoz, Almendralejo, Jerez, Llerena y Fuente de Cantos, en este último “seis puentes, dos alcantarillas, la reedificación de un puente antes construido en el río Viar y la construcción de varios trozos de calzada”. En el partido de Almendralejo, entre otras obras se cita un puente sobre el río Matachel y una calzada de un cuarto de legua a la salida de este pueblo en dirección a Los Santos. También un puente junto al pueblo de La Ribera del Fresno y una calzada de 500 varas a la salida de este pueblo hacia Almendralejo.

Durante algún tiempo se utilizaron presos en obras de carreteras. Por ejemplo, la Dirección General de Presidios publicaba en 1843 los datos correspondientes a los presidios de toda España. Por lo que se refiere al de Badajoz, en el que había un total de 204 reclusos, “se han ocupado 25 individuos en obras públicas, a los cuales se han dado 44 mrs por día que han trabajado, de los cuales 22 se ingresaban en un “fondo económico” y 11 en caja de ahorros, entregándoseles por tanto 11 mrs. Otros presidiarios del mismo centro se emplearon en fortificaciones y otros finalmente “en los baños medicinales de Alange”⁵ (Fig. 8).



Fig. 8: Presidiarios trabajando en carretera (Foto de J. Laurent, 1849)

En 1853 el ingeniero Cipriano Montesinos, poco después director general, se refería con desdén y como “desventaja notoria” a la incorporación de presidiarios a las obras públicas. Por Real orden del 23 de febrero de ese año se

⁵ *El Espectador*, 20 de febrero de 1843.

señalaba que con cargo a los presupuestos de las obras en que fueran empleados los presidiarios se abonara un real diario a cada soldado, cabo y sargento de la escolta encargada de su custodia. En 1844 la Diputación Provincial de Badajoz se dirigía a la reina solicitándole, en un escrito ampuloso y adulator, que entre las obras acometidas con cargo a los 17 millones del reciente empréstito para carreteras (entre las cuales sí que estaba la de Madrid a Badajoz) se incluyese la construcción de ocho leguas de carretera entre Mérida y Los Santos -que cabe suponer que eran las únicas que faltaban del itinerario actual de la N-630, a excepción de la travesía de las estribaciones de Sierra Morena, al Sur de Monesterio- argumentando que...

“... la línea de Madrid a Badajoz apenas tiene uso mientras sólo sirva para una provincia aislada. Ya pues que se han gastado en ella cuantiosos millones, désela una aplicación utilísima enlazándola con la otra línea de Sevilla a Badajoz, para lo cual falta únicamente la construcción de las ocho leguas de camino indicadas, y entonces será de inmensas ventajas para toda la Monarquía, pudiendo la Corte comunicarse con el Mediodía por dos líneas diferentes, siendo la de Extremadura la más corta y económica. Si ella hubiera existido en 1843 se habría evitado a la invicta Sevilla dos días de bombardeo⁶, y en 1836, cuando la expedición de Gómez, habría tenido el gobierno de Madrid comunicaciones rápidas de que careció por mucho tiempo”⁷.

El 22 de junio de 1847 el Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas publicaba la lista de las obras de nueva construcción y reparación “que se ejecutan con los fondos del empréstito de 200 millones de reales” suscrito con el marqués de Salamanca. Entre las muchas obras relacionadas está la de la carretera de Madrid a Badajoz, a costear en su totalidad por el Estado, así como la de Trujillo a Cáceres, pero nada se destinaba con cargo a dicho empréstito a la carretera de Mérida a Sevilla o de Badajoz a Sevilla. Tampoco figuraban obras en estas carreteras entre las pendientes de subasta ni entre las que se habrían de costear con fondos del Estado y de las provincias⁸.

El 14 de enero de ese año se expidió real orden para que el ingeniero Pedro Cortijo girara visita de inspección a las obras de las carreteras de Madrid a Badajoz, que estaban en curso de ejecución, y de Cáceres a Trujillo, ya terminadas, sobre las cuales emitió informe favorable, con algunas observaciones. En cuanto a la de Badajoz a Sevilla informó el 5 de febrero que “no hay ninguna obra contratada” (Fig. 9).

⁶ Se refiere al bombardeo por parte del regente Espartero del 16 al 23 de julio de 1843 para sofocar la sublevación ocurrida en la capital andaluza.

⁷ *El Tiempo*, 30 de junio de 1844.

⁸ *El Español*, 22 de junio de 1847.

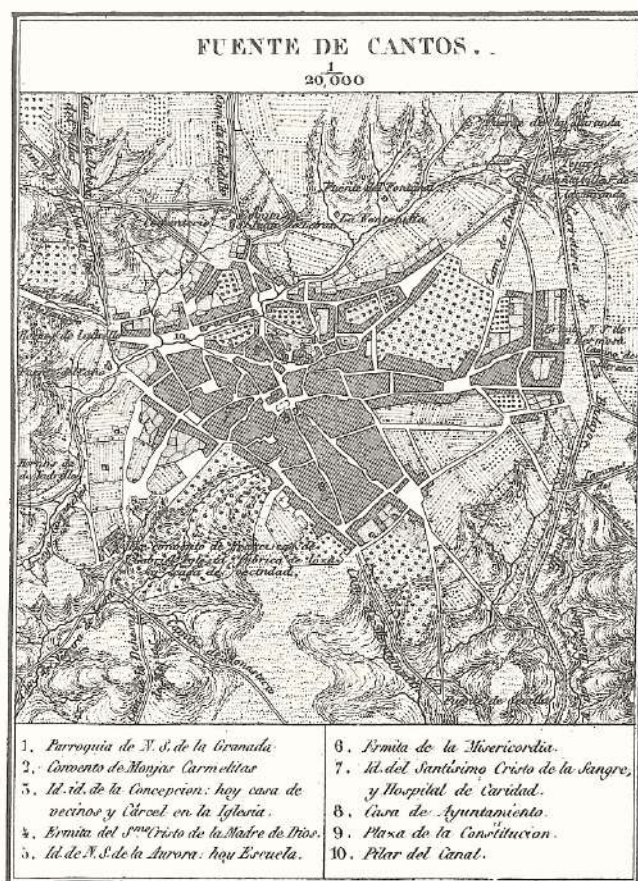


Fig. 9: Plano de Fuente de Cantos (Coello, h. 1850). A la derecha puede observarse la carretera Sevilla-Badajoz

Sobre el mal estado de los caminos de segundo y tercer orden, un artículo de *El Clamor público* de 16 de abril de 1848 es muy revelador, pues se refería a ellos diciendo que...

“... no son, por lo general otra cosa más que campos abiertos al arbitrio de los moradores ya por tierras o arenales, sin firmes de ninguna clase, alcantarillas y demás requisitos que constituyen los verdaderos caminos reales, ora sean generales, de segundo o tercero, ora correspondan a la clase de vecinales. Y si por fin estos caminos, llamados impropiaemente tales, guardasen alguna regla en su latitud y curso, al menos en las estaciones de verano y otoño pudiera transitarse por ellos con carruajes; mas no sucede así, porque en la mayor parte de las carreteras de segundo orden los carruajes tienen que quedarse a medio camino por no existir desde la mitad de su término más que veredas por las cuales sólo es dable transitar con caballerías, y los demás caminos sólo cuentan de trecho en trecho con algunos trozos abiertos y a medio construir, causa por la que los carruajes y no pocas veces las caballerías transitan con el mayor riesgo”.

Entre estas carreteras de segundo orden el artículo incluía la de Sevilla a Badajoz, que describía así:

“...corre este camino de Sur a Norte con un poco de inclinación al Oeste. Pasa por Ronquillo, Santa Olalla, Monasterio, Fuente Cantos (sic), Santa Marta y La Albuera. Atraviesa la cordillera llamada de Andévalo y pasa el rio Guadalquivir al salir de Sevilla”.

El 21 de junio de 1850 el periódico *El Bien Público* se refería al mal estado de los caminos de Extremadura, quejándose del abandono en que se encontraban:

“... mientras que los de otras provincias reciben muy importantes mejoras. Entre Mérida y Badajoz había no mucho unos atascaderos en tiempos de barros donde se hundían las mulas, y entre Miajadas y Trujillo unos trozos de carretera endiablados, especialmente al paso y salida de algunos pueblos; entre Albuquerque y Badajoz hay una ribera sin puente ninguno, que en invierno los deja incomunicados y de consiguiente cortada también la comunicación con Alcántara, y Ciudad Rodrigo, etc. (...) Es verdad que los extremeños son dignos de mejor suerte que la que tienen viviendo aislados y como si no existieran en el universo, así es que no hay una diligencia de la Corte allí ni de allí a Sevilla, ni a Lisboa y sus comunicaciones con Castilla la Vieja están igualmente paralizadas. Un camino de hierro que facilitase el transporte de sus granos a Sevilla y Lisboa sería muy ventajoso para la provincia, pues, así como en Ávila, tienen allí los cosecheros en sus silos el grano almacenado de tres y cuatro cosechas”.

El 7 de mayo de 1851 se aprobaba una ley (Ley Arteta por el nombre del ministro proponente) sobre clasificación -y también sobre su modo de financiación- de carreteras, que trataba de poner orden en el conjunto viario de nuestro país, carente de sistematización racional hasta entonces, aunque no sin que algunos (como Montesinos) la criticasen, por dar lugar a imprecisiones y vaguedades. Las carreteras se clasificaban en generales, transversales, provinciales y locales. Las generales, que se dirigen desde Madrid a las capitales de provincia, departamentos de Marina y aduanas de gran movimiento mercantil y habilitadas para el comercio extranjero, así como sus ramales, serían costeadas en su totalidad por el Estado. Las transversales, que cortan o enlazan a dos o más de las generales pasando por alguna o algunas capitales de provincia o centros de mayor población y tráfico, serían costeadas por el Estado entre la tercera parte y la mitad de su coste y por las provincias por las que discurriesen. Las provinciales serían a financiar por las provincias, fijando el Gobierno el reparto de su coste si fueran más de una, y con ayuda del Estado en algunos casos, y finalmente las locales habrían de costearse por los municipios.

Sin embargo, incluso antes de la denominación establecida en la ley indicada ya se hablaba de carreteras transversales. Por ejemplo, el diario *La Época* de 17 de noviembre de 1850 informaba de que...

“... por una real orden se ha mandado que se proceda al estudio de una carretera transversal que partiendo desde Salamanca ha de pasar por Béjar, Plasencia, Cáceres, Mérida y Los Santos. Se dirá que hasta ahora no se han visto resultados ciertamente; pero no es menos cierto que los ingenieros respectivos están formando los planos y algunos los han concluido ya, lo cual debe dar fundadas esperanzas de que estos trabajos no serán ineficaces”.

En 1852 la prensa se hacía eco de una real orden por la cual se declaraba a la carretera de Sevilla a Badajoz comprendida en la clase de transversales, disponiendo que se costease por mitad entre los fondos generales de caminos y los que consignasen en sus presupuestos las provincias de Sevilla y Badajoz⁹. No faltaron críticas a esta disposición en cuanto a la financiación citada. Por ejemplo, el marqués de Valdecórnera, diputado por Sevilla y que años más tarde sería ministro de Fomento, en el debate sobre la ley de clasificación de carreteras de 1851, sostuvo que la carretera de Sevilla a Badajoz, clasificada como transversal, beneficiaba mucho a la provincia de Huelva pero no interesaba a las cuatro quintas partes de la de Sevilla, por lo que le parecía injusto que ésta pagase más disfrutando menos¹⁰.

El estado de los caminos de Extremadura era penoso en 1854. Así los describía un periódico de diciembre de dicho año:

“Hemos visto que lo mismo en la provincia de Cáceres que en la de Badajoz los caminos están intransitables, que, a excepción de la carretera de Badajoz a Sevilla, mala y trabajosa en muchas partes, no hay un solo camino transversal; hemos visto los carros atollados, las caballerías muertas y abandonadas entre los lodazales donde se hundieron y el comercio parado y sin vida a pesar de los esfuerzos para sostenerse. ¿Y qué datos nos suministra esto que hemos visto y examinado por nosotros mismos? Los bastantes para que nuestra voz se alce rotunda y poderosa reclamando para nuestras provincias los beneficios de que otras disfrutaban; los bastantes para que nadie se atreva a contradecirnos ni a negar la justicia de nuestras quejas; no es hoy el escritor público que demanda desde su gabinete el remedio de estas necesidades, es el viajero que entre las incomodidades de una marcha pesada y trabajosa describe de noche al abandonar al carruaje las incomodidades que ha vivido durante el día. Desde Cáceres a Mérida no tienen cuenta los pantanos que se encuentran y que a muy poco coste podrían remediarse; desde este último punto a la raya de Andalucía la carretera es un mal camino y los carreteros y ordinarios tienen que volverse sin portes, porque traerlos sería matar los animales; la diligencia

⁹ *El Clamor Público*, 27 de julio de 1852.

¹⁰ *La Nación*, 25 de febrero de 1851.

de Sevilla a Badajoz no tiene hora fija para llegar a las paradas ni los viajeros día seguro para sus negocios”¹¹.

El mismo periódico, en su número del 25 de marzo de 1854, solicitaba que el gobierno llevase a cabo la construcción de las ocho leguas necesarias para unir la capital de Cáceres con Los Santos, estando ya abierta la carretera entre esta localidad y Mérida. Allí enlazaría con la carretera general de Badajoz a Sevilla:

“Mientras en Galicia se abren carreteras y caminos, en Cataluña se aumentan y mejoran los existentes y en Granada se continua la carretera que ha de unirla con Motril, en la provincia de Cáceres, a excepción del trozo que va desde este punto a Trujillo y algunas leguas en la carretera general, nada se hace por cuenta del gobierno, para el que no sería de gran coste la construcción del trozo que demandamos”.

En enero de 1855 un diario de Madrid abogaba por la construcción de una carretera entre Villafranca y Llerena, argumentando la tardanza que, procedente de la Corte, sufría la correspondencia, la cual llegaba a Badajoz y de allí se tenía que dirigir a Fuente de Cantos, desde donde se encaminaba a Llerena. Eso suponía, además de las dos paradas en Badajoz y Fuente de Cantos, que se producía un rodeo de 19 leguas y un retraso en el correo de 24 horas. El correo se hacía a caballo y su coste era de 11.000 reales anuales, cifra insignificante según el periódico “en proporción a los ingresos que pudiera tener la renta de correos si se hiciera ese trozo de carretera”¹² (Figs. 10 y 11).

En la sesión de Cortes del 12 de enero de 1856 el diputado por Badajoz Sr. Bueno interpelaba al Gobierno sobre el mal estado de la carretera de Badajoz a Sevilla. A lo cual contestaba el ministro de Fomento, Sr. Alonso Martínez:

“El estado de ese camino es en verdad deplorable, se necesitan gastar sumas de consideración para repararlo, porque en rigor no exige una reparación, sino una nueva construcción. El camino es fatal y aseguran los facultativos que no tiene apenas las condiciones facultativas para poderse clasificar como camino. Se han destinado varias cantidades el año 52 y 54 a la reparación de esa carretera; pero no siempre, ya por unas causas, ya por otras no han podido invertirse (...) De todos modos resulta que el ministerio de Fomento, comprendiendo la importancia de la carretera de Sevilla a Badajoz ha consignado algunas cantidades, por desgracia insuficientes, para su reparación, y continuará atendiéndola en lo posible”¹³.

¹¹ *El Clamor Público*, 19 de diciembre de 1854.

¹² *El Clamor Público*, 27 de enero de 1855.

¹³ *El Clamor Público*, 13 de enero de 1856.



Fig. 10: Estado de la Red en 1855 (Mapa Itinerario de España, D.G. Obras Públicas)

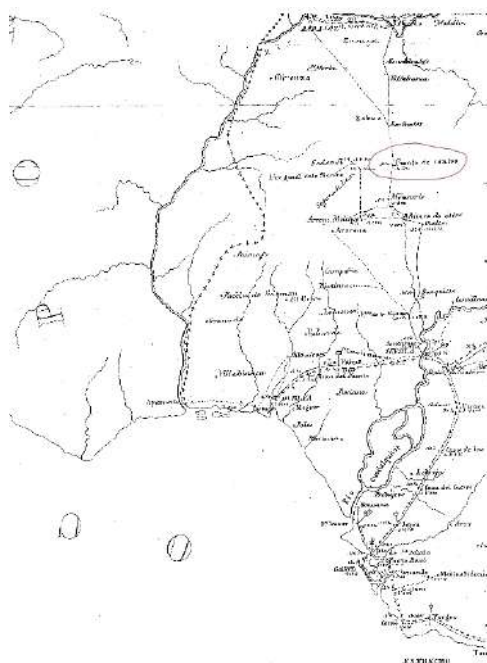


Fig. 11: Detalle de la carretera Sevilla-Badajoz en 1855

En otra interpelación en Cortes el diputado Sr. Gaminde se refería a las escasas cantidades empleadas en la conservación de caminos, a lo que el Director General Sr. Montesinos le daba en parte la razón, pero argumentando curiosamente que “hoy se están gastando en carreteras cantidades que no deberían gastarse debido a que en todas las provincias se envían los hombres a trabajar en las carreteras porque no hay otros puntos en que ocuparlos, sin tener en cuenta si tienen la fuerza y aptitud necesaria”¹⁴ (Fig. 12).

El 2 de febrero de 1856 se informa de que iba a “establecerse inmediatamente correo diario entre Sevilla y Badajoz, debiendo emplear solo 28 horas en recorrer la distancia que media entre ambas capitales”¹⁵.

El 4 de abril de ese mismo año y en relación con diversos proyectos de ferrocarril desde el centro de la Península hacia Portugal solicitados al Congreso, en el mismo periódico se señalaba que...

¹⁴ El Clamor Público, 30 de enero de 1856.

¹⁵ *La Iberia*, 2 de febrero de 1856

“... los caminos que de Extremadura conducen a Sevilla están continuamente llenos de caballerías y de carros cargados de mercancías; en los almacenes y en la alhóndiga de Sevilla generalmente no se ven más que granos extremeños; los efectos coloniales, los estancados y muchos otros nacionales que necesita Extremadura, solo los recibe por el puerto de Sevilla; la carretera mixta que se está formando hace ocho años y que parte de Salamanca atravesando de Norte a Mediodía las provincias de Cáceres y Badajoz...”¹⁶.



Fig. 12:
Red de carreteras
en 1855
(Tramos
construidos,
s. Uriol)

El 23 de abril se informaba en *La Nación* de que iba a “establecerse correo diario entre Mérida y Los Santos, en Extremadura, pasando por los pueblos de Torremegía, Almendralejo y Villafranca”. Entretanto, las obras de carreteras proseguían, aunque no sin incidentes, como el que narra la prensa del 4 de diciembre de 1856:

“El 25 y 27 del pasado mes hubo algún movimiento entre los trabajadores de la carretera que desde Badajoz se dirige a Sevilla. Según parece pedían aumento de jornales, a pesar de recibir diariamente cinco reales y un pan, cuyo valor es de dos reales y medio aproximadamente. Adoptáronse con este motivo algunas precauciones militares, pero fueron inútiles, pues al poco rato se restableció el orden entre los trabajadores”¹⁷ (Fig. 13).

¹⁶ Ese mismo día otro periódico, *La España*, informaba de que “las cartas y periódicos de Sevilla dan cuenta del descubrimiento hecho por varios individuos de aquella capital de una mina de galena argentífera, titulada Saturnina y situada en Las Palomas, término de Fuente de Cantos, provincia de Badajoz. Los resultados parece que son en alto grado satisfactorios”.

¹⁷ *El Clamor Público*, 4 de diciembre de 1856.

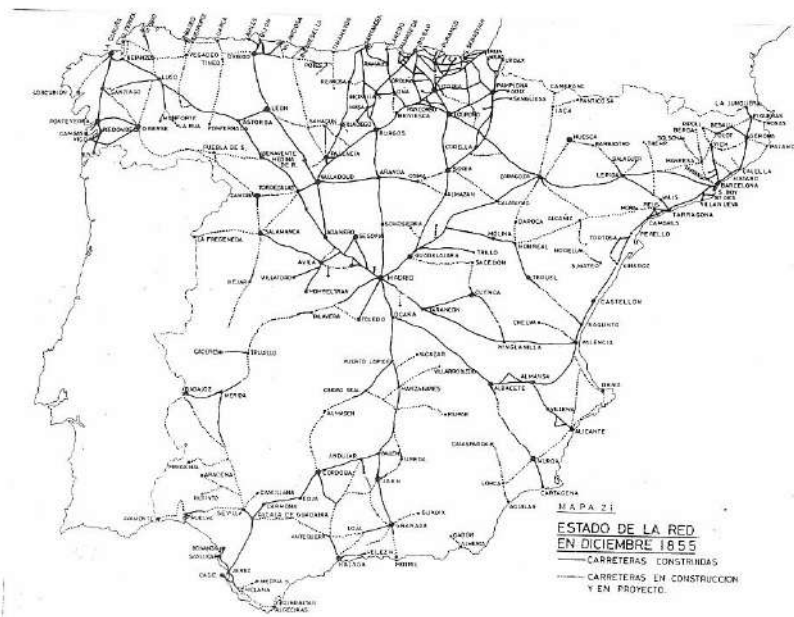


Fig. 13: Red de carreteras en 1855 (s. Mardrazo)

El 14 del mismo mes otra publicación, *La Gaceta de los caminos de hierro*, en relación con la carestía de los alimentos y el paro, consecuencia de malas cosechas, y la necesidad por ello de dar empleo en obras de carreteras, informaba que la carretera de Sevilla, “que entretiene a unos 3.000 operarios, no ha evitado a la autoridad de Badajoz hacer un repartimiento de jornales entre los pueblos.”

Según la *Memoria sobre el estado de las obras publicas en España en 1856*, en la carretera de Sevilla a Badajoz, con 215,63 km de longitud total, estaban concluidos 20,61 km; en ejecución 16,71 km; sin empezar aún otros 178,31 km; pero sin embargo “está habilitada toda ella”, empleándose en su conservación 60.000 reales mensuales. En la carretera de Mérida a Los Santos, de 60,29 km de longitud total, estaban concluidos 21,73 km, en ejecución 25,07 km y faltaban 13,48 km. Es decir, todavía en 1855 faltaba mucho por concluir en los dos tramos posteriormente integrados en la N-630.

La ley de desamortización civil y eclesiástica de 1855 dispuso que el 50% de los importes de las enajenaciones se dedicaran a obras publicas de interés general, lo que condujo a una aceleración de los trabajos de carreteras pasando la red de 8.324 km en 1856 a 35.512 km en 1896.

Sobre el estado de las comunicaciones *El Clamor Público* del 9 de junio de 1857 recogía las intervenciones en la sesión del Congreso del día anterior sobre el proyecto de ley de carreteras. El diputado Sr. Salazar afirmaba que...

“... además de la falta de fondos ha faltado en ocasiones la inteligencia para para dar impulso en gran escala a tales obras. Provincias ha habido dispuestas a votarlos para caminos provinciales y no las han votado por no saber cuándo se las podría dotar de ingenieros para hacer tales obras. Me refiero a las provincias de Cáceres, Badajoz y Huelva. Al parecer el ingeniero que había en una de esas provincias, según el gobernador, había sido empleado fuera de ella en la construcción de telégrafos”.

Resumiendo lo hasta aquí expuesto en relación con la construcción de carreteras, y según los datos publicados por Cipriano Montesinos, Director General de Obras Públicas¹⁸:

“... la primera carretera general de España se llevó a cabo el año 1749. Desde esa fecha hasta el año 1799, se construyeron y habilitaron unas 300 leguas de carretera, lo que apenas hace seis leguas por año. Desde 1799 hasta 1808 se hicieron 373 leguas de estas vías. Desde 1814 hasta 1834 sólo se hicieron unas 146 leguas de caminos. Desde principios del año 1834 hasta enero de 1856 se hicieron 860 leguas de caminos, entre carreteras generales, mixtas y provinciales, hallándose en construcción unas 500 leguas, concluidos los proyectos de otras 500 leguas y en estudio 600 más”.

Según la prensa...

“... la extensión de las carreteras generales construidas hasta fin de 1856 parece ser la de 1.218 leguas, se hallan en construcción 115 leguas y faltan 242 leguas para completar las clasificadas. En total, forma el número de unas 5.000 leguas aproximadamente las carreteras generales, mixtas y provinciales que se hallan hoy terminadas, en construcción y próximas a construirse en nuestro país, debiéndose la mayor parte a la época liberal. De todas esas carreteras, preciso es confesarlo, hay muchas en tan mal estado, que son intransitables por los carruajes en casi toda su extensión. Podemos citar entre ellas la de Madrid a Badajoz, la de Badajoz a Sevilla y la de Galicia, pues si bien es cierto que algo se trabaja en su reparación, esos trabajos marchan tan lentos que sabe Dios cuándo terminarán. El Gobierno debe activarlos cuanto le sea posible antes de que las lluvias se acerquen, porque si entramos en el invierno riguroso y no estuvieran concluidas, seguiremos incomunicados un año más por ellas de una provincia a otra, como ahora está sucediendo”¹⁹.

El *Diario oficial de avisos de Madrid* del 18 de septiembre de 1857 publicaba la convocatoria de subasta de las obras de construcción de ocho km de la carretera general de Sevilla a Badajoz entre la Venta del Alto y Las Pajanosas, con un presupuesto de 707.758 reales con 85 céntimos.

¹⁸ *Memoria sobre el estado de las obras publicas en España en 1856.*

¹⁹ *La Discusión*, 1 de septiembre de 1857.

En cuanto a las características del diseño de las nuevas carreteras una circular de 18 de julio de 1859 especificaba que “el trazado de las carreteras en general, pero muy especialmente las de tercer orden debe ceñirse al terreno, en todos los sentidos, cuanto sea posible, con curvas numerosas y rasantes acomodadas a la pendiente de aquél, desechando las grandes alineaciones rectas, y mirando como cosa secundaria el que resulten pequeñas subidas y bajadas”²⁰. Se admitían rasantes de hasta el 9% y radios mínimos de hasta 10 m para las alineaciones curvas.

En la Memoria de 1859 se incluía entre las carreteras de primer orden la de Cuesta de Castillejo a Badajoz: “En la provincia de Badajoz sólo están concluidos varios trozos divididos por otros que se hallan en construcción y por algunos en los que aún nada se ha hecho ni estudiado”. Estaban planificados 50,56 km, en construcción 13,24 km y sin estudiar 72,20 km. Se encontraba en estudio la terminación del paso de Sierra Morena y en el primer semestre de 1859 se habían licitado las obras del tramo entre los kms. 14 a 19. En cuanto a la de San Juan del Puerto a Mérida, antes denominada de Cáceres a Huelva, que “pasa por Los Santos y Mérida y termina a 525 metros de Cáceres, donde empalma con la de Salamanca a este último punto”, se indica que “el trozo concluido en la provincia de Badajoz empieza en Los Santos y termina a 825 metros del puente de Mérida, empalmando en su primer extremo con la carretera de Cuesta de Castillejo a Badajoz y por el segundo con la de Madrid a Badajoz. Los trozos por estudiar son desde Fregenal a Los Santos y desde el arrabal de Mérida hasta el límite con La provincia de Cáceres”. Puede constatarse que todavía faltaba mucho por hacer en la futura N-630.

En 1859 la prensa se hacía eco de que los diputados de la provincia de Badajoz se habían dirigido al ministro de Fomento rogándole...

“... que se activen las obras de la carretera de Sevilla a Badajoz. Además, indicaron la necesidad de practicar los estudios de la carretera de Madrid a Extremadura dentro de los límites de la provincia de Badajoz, la de Badajoz a la línea divisoria de Badajoz y Cáceres en la de Salamanca a Huelva; en esta misma línea el trozo desde Los Santos a la provincia de Huelva, y la de Badajoz a los acreditados baños de Alange, ramal que apenas tiene 17 kilómetros y se considera de urgente necesidad”²¹.

²⁰ A la que todavía la Instrucción de 30 de marzo de 1903 se remitía para la redacción de proyectos. Poco después un R.D. de 13 de octubre de 1905 dispuso que se adoptaran las dimensiones reglamentarias de las carreteras de tercer orden en todos los proyectos de construcción, reparación y conservación de carreteras (RODRÍGUEZ LÁZARO, J. *Un siglo de caminos de España*, pp. 35-65).

²¹ *La Época*, 29 de enero de 1859.

El Diario oficial de avisos de Madrid del 6 de septiembre de 1859 publicaba el anuncio “de la subasta de las obras que restan por ejecutar para la terminación de los kilómetros 68, 69 y 70 de la carretera de Badajoz a Sevilla, cuyo presupuesto es de 118.454 reales con 55 céntimos” y el 14 de octubre de ese mismo año la de las “obras de reforma del trozo de la carretera de Sevilla a Badajoz, comprendido entre el Puerto de los Ladrones y El Ronquillo, con un presupuesto de 1.204.873,19 reales”. También se anunciaban el 9 de noviembre de 1860 los dos primeros trozos de la carretera de Salamanca a Cáceres presupuestados en 832.783,41 reales y el 5 de febrero de 1860 las obras de la carretera de Salamanca a Cáceres en la parte comprendida entre la orilla derecha del río Tajo y el Puerto de Castaños, presupuestado en 1.421.969,38 reales. Y finalmente el 12 de febrero del mismo año las obras de los trozos segundo, cuarto, quinto y sexto de la carretera de Cáceres a Huelva, comprendidos en la primera de estas provincias, presupuestadas en 1.370.446,31 reales. De 1860 se conserva en el Archivo de la Demarcación de Carreteras del Estado en Badajoz proyecto y documentación referentes a la construcción de la carretera de Cuesta de Castilleja a Badajoz en el tramo comprendido entre el límite con la provincia de Huelva y el Pontón del Culebrín (Monesterio). (Figs. 14, 15 y 16).

Por Real Decreto de 7 de septiembre de 1860 se aprobaba el Plan General de carreteras, en cumplimiento de lo establecido en la ley de 1857. En lo que a nosotros nos interesa ahora, en la provincia de Badajoz se incluían entre las carreteras de primer orden la de Madrid a Badajoz, pasando por Talavera, Trujillo y Mérida; la de San Juan del Puerto a Cáceres por Valverde del Camino, Fregenal, Zafra y Mérida (de la que en Badajoz se habían concluido 53,20 km, estaban en fase de estudio 21,30 y pendientes de estudiar 51 km) y la de la Cuesta del Castillejo a Badajoz por Fuente de Cantos y Los Santos, con un total de 394 km (de la que en la parte comprendida en la provincia de Badajoz en 1859 estaban concluidos 50,00 km, 13,00 en construcción y 72,00 sin estudiar). En 1860 se acabó el proyecto entre la Dehesa de Calzadilla y el empalme con la carretera de San Juan del Puerto a Cáceres, es decir la parte al sur de Los Santos; en la provincia de Cáceres la carretera de Madrid a Badajoz por Talavera, Trujillo y Mérida; la de Trujillo a Cáceres; la de San Juan del Puerto a Cáceres por Valverde del Camino, Fregenal, Zafra y Mérida y la de Salamanca a Cáceres por Béjar y Plasencia, con un total de 370 km. Analizando los datos del plan, la *Revista de Obras Públicas* en aquel año presentaba unas curiosas estadísticas, relacionando la longitud de las carreteras de cada provincia con su población, con el importe de las contribuciones (territorial, industrial y de consumos) y con su superficie. Pues bien, Badajoz ocupaba el lugar 22 y Cáceres el 21 en relación con la

población, el 15 y el 20 en relación con la tributación y el 42 y 44 en relación con la superficie. El plan comprendía 77 carreteras de primer orden, 179 de segundo y 209 de tercero, sumando en su totalidad 34.355 km -13.608 km de 1º, 10.565 de 2º y 10.102 de tercer orden (Fig. 14).



Fig. 14: Proyecto de un tramo de la ctra. Cuesta de Castilleja-Badajoz, 1861 (Ing. F. Gaspar) Archivo Demarcación de Ctras del Estado, Badajoz.

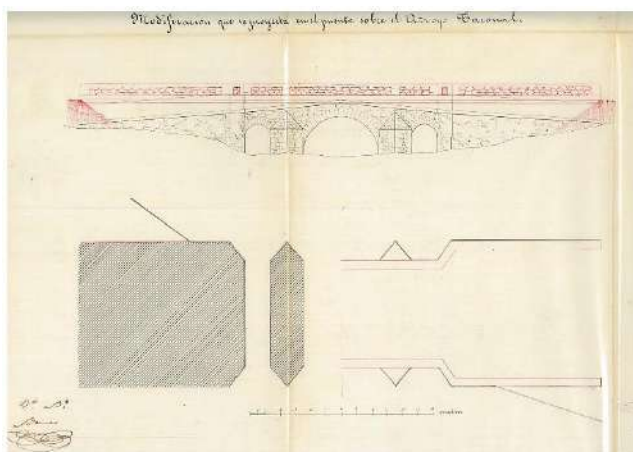


Fig. 15 Detalles del proyecto de 1861

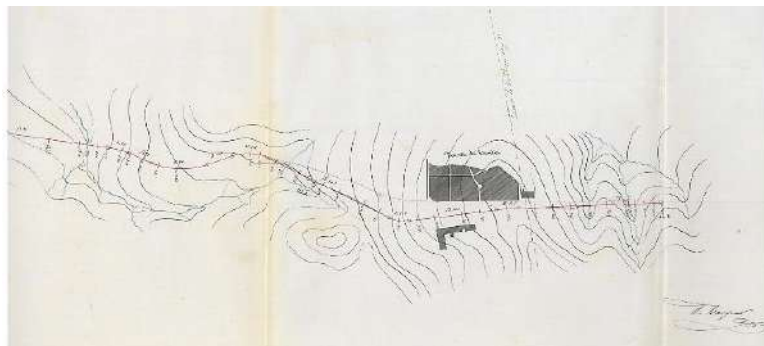


Fig. 16: Detalles del Proyecto de 1861. Plano del tramo en torno a Fuente de Cantos

El 21 de julio de 1861 la *Gaceta de los caminos de hierro* publicaba un artículo en relación con los proyectos de ferrocarril que afectaban a la provincia de Cáceres y sobre los cuales se estaba debatiendo por aquel entonces. La ciudad de Cáceres se dirigía al gobierno interesando que el ferrocarril fuera de Sur

a Norte y viceversa, basándose en que el trazado más utilizado y más beneficioso para la provincia es “el que sigue la carretera llamada de Castilla, que entra en la provincia de Cáceres por el Puerto de Baños y sigue por Plasencia, Alconétar y Cáceres a Mérida. Esas carreteras -dice- son un testimonio irrecusable de que las vías de tráfico en el comercio de esta provincia siguen la dirección del mediodía al norte y viceversa por lo que el ferrocarril más conveniente y útil sería el que siguiera la misma dirección en lugar del de Madrid a Cáceres por Talavera, cuya utilidad para la provincia era muy inferior”.

El *Clamor Público* de 4 de junio de 1863 publicaba el siguiente suelto: “Parece que dentro de muy pocos días se anunciará en la *Gaceta* la subasta de cuatro trozos de carretera situados entre Mérida y Badajoz y uno en la de Sevilla a Badajoz entre Zafra y Santa Marta”. Y efectivamente por aquellos días se subastaron obras en la carretera de Cuesta de Castillejo a Badajoz, presupuestadas en 1.593.422,62 reales. La *Revista de Obras Públicas* nº 164 de 1866 informaba de que “en la provincia de Cáceres estaban en construcción 22 kms de la carretera de primer orden de Madrid a Badajoz, así como 13 kms en la de segundo orden de La Cuesta de Castillejo a Badajoz”. Por tanto, las obras de nuestra carretera continuaban en esos años, aunque faltaba poco para concluir las.

El *Diario Oficial de Avisos de Madrid* de 28 de agosto de 1866 insertaba un anuncio comercial que rezaba así:

“Las empresas de diligencias a Sevilla *La Victoria* y *Postas Sevillanas* han establecido un servicio alternado de Sevilla a Mérida y otro de la misma ciudad a Huelva con coches cómodos y elegantes, empleando dieciséis horas en recorrer el trayecto de Sevilla a Mérida y seis horas y media desde el mismo punto a Huelva. Las mencionadas empresas confían en que el público las dispensará en estas dos líneas la misma preferencia con que las ha favorecido en la de Madrid a Sevilla, en la que cesan con motivo de la apertura total del camino de hierro”.

Una orden de Echegaray, ministro de Fomento, en ejecución de la ley de 14 de noviembre de 1868, que estableció las bases generales de la política de obras públicas surgidas de la revolución de ese año, privatizadora de las obras públicas frente al monopolio estatal, dispuso el abandono de 2.599 km de carreteras del Estado, desafortunada medida que cedía a las Diputaciones, Ayuntamientos y particulares que lo solicitaren aquellas carreteras cuyo itinerario coincidiera sustancialmente con alguna línea ferroviaria construida o proyectada. Afortunadamente entre ellas no estaba la carretera que nos ocupa, por lo que siguió en manos del Estado (Fig. 17).

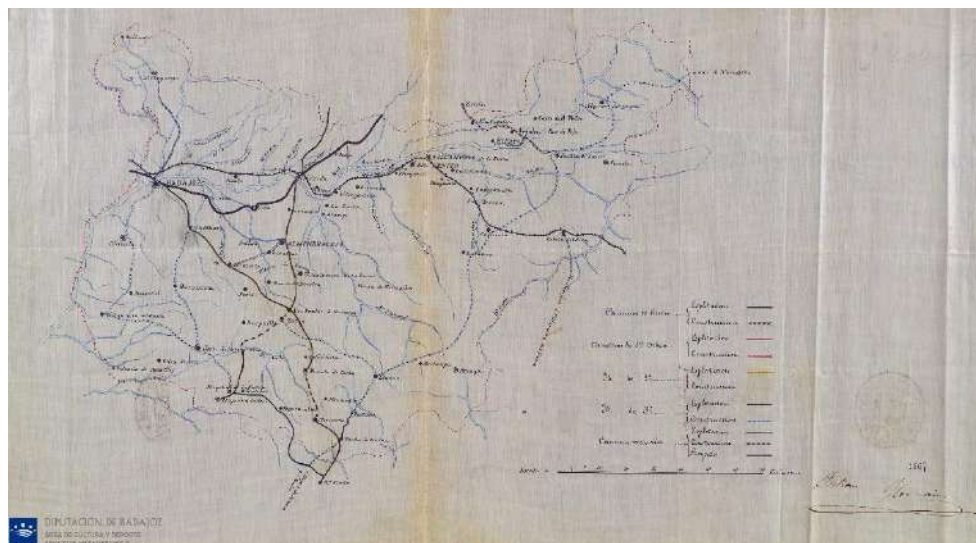


Fig. 17: Mapa de carreteras de Badajoz en 1868 (Julián Hernáiz). Archivo Diputación de Badajoz

En noviembre de 1874 salió a subasta el suministro de los acopios de materiales para la conservación de la carretera de Cuesta de Castillejo a Badajoz en esta provincia²².

En la “Guía de Sevilla” de 1875, se relacionaban las carreteras generales de esa provincia y entre ellas “la de la Cuesta de Castilleja a Badajoz por Fuente de Cantos”.

Todavía en 1877 en un artículo publicado en “El Periódico para todos”, del 10 de enero, se afirmaba que “el paso mas importante en Extremadura es el de Monasterio en el camino que hoy en día se está arreglando para carretera entre Badajoz y Sevilla....”

La Ley carreteras de 11 de julio de 1877, que ha sido una de las mas longevas en la historia reciente de España, pues estuvo en vigor hasta 1974, significó un paso importante. Entre otros aspectos estableció una clasificación de las carreteras en función de su pertenencia y financiación, ya fuera por el Estado, por las Diputaciones (las provinciales), por los Ayuntamientos (las municipales) o por particulares. Las del Estado se clasificaban en tres categorías: de primer, segundo y tercer orden. En las de primer orden se incluían las que

²² *La Iberia*, 5 de noviembre de 1874.

partiendo de Madrid se dirigían a las capitales de provincia, puntos más importantes del litoral y pasos fronterizos y las que partiendo de algún ferrocarril o carretera de primer orden se dirigieran a alguno de los puntos indicados en el párrafo anterior. En las de segundo orden figuraban las que enlazasen dos capitales de provincia, o un ferrocarril con una carretera de primer orden. En este grupo se encontraban la “carretera de Cuesta de Castilleja a Badajoz por Santa Olalla, Fuente de Cantos y Los Santos”, así como la de Salamanca a Cáceres por Béjar y Plasencia, ambas integrantes de la posteriormente denominada N-630.

En el plan de carreteras de 1877 se relacionan y presupuestan las carreteras que se consideraban necesarias para dotar al país de una red adecuada. Pues bien, todavía 5 años después, en 1882, al informarse sobre el seguimiento de su ejecución por provincias, la de Badajoz estaba entre las tres en las que faltaban más kilómetros por estudiar, Cáceres entre las tres que todavía tenían más kilómetros en estudio y Salamanca entre las tres que tenían menos en construcción.

En 1878 la red carreteras del Estado contaba con 40.664 km, Badajoz ocupaba el número 34 de las provincias en cuanto a km de carreteras construidas y por construir en relación con su superficie. Estaban construidos 756,732 kms pero faltaban por construir el doble, 1.449,658. Y Cáceres ocupaba el número 30 de la lista pero su situación era aún peor, pues frente a 776,670 km construidos faltaban por construir 4.374,652 (las cifras incluyen la totalidad de carreteras y caminos).

La ley de 1877 permitió incorporar al plan las llamadas carreteras parlamentarias, a iniciativa de diputados, corporaciones locales, autoridades y particulares, las cuales debían ser objeto de aprobación por las Cortes. Se promulgaron así 1.059 leyes, incluyéndose en el plan en el periodo 1878-1898 nada más y nada menos que 1.311 carreteras, en su mayor parte ajenas al interés público general y que nunca llegaron a construirse. En 1900 se añadieron otras 129 leyes, llegándose a un total añadido de 6.850 km aproximadamente. Badajoz fue la segunda provincia en la que se aprobaron más incorporaciones al plan, después de Huesca, con un total de 2.951 km a finales de 1900, cuando en 1881 eran tan sólo 1.156 los km incluidos en el plan originario para esta provincia.

El día 10 de noviembre de 1880 se subastaban entre otras las obras de construcción de diez casillas de peones camineros en la carretera de primer orden de la Cuesta de Castillejo a Badajoz.

En 1894 Badajoz contaba 910,229 kms en explotación, se encontraban en construcción 117,851 kms; estaban con proyecto aprobado 131,683 km, en estudio 871,349 y sin estudiar 396,000. Era la provincia con más km de carreteras - 2.482, 867 en total-, después de Asturias y la que tenía el importe mayor de presupuestos de proyectos aprobados con 5.366.127,73 pts., después de Toledo y Lugo.

III. EL SIGLO XX Y SUS PLANES DE CARRETERAS.

El 1º de julio de 1900 estaban construidos 35.687 km de la red de carreteras del Estado. En Badajoz, la provincia de mayor extensión de España, estaban construidos 1.108 km y en construcción 127 km. Badajoz ocupaba el puesto número 8 de las menos favorecidas en la relación longitud/superficie y Cáceres la número 10. Las carreteras entre Sevilla, Mérida y Cáceres estaban totalmente en funcionamiento (Fig. 18).



Fig. 18: Hacia 1920. Efecto de la falta de afirmado.

Los comienzos del siglo XX van a coincidir con la aparición en nuestras carreteras de los primeros automóviles, lo cual va a exigir una adecuación de aquellas a las nuevas necesidades. En 1901 había en toda España 68 vehículos matriculados, en 1910 eran 3.996; en 1920, 31.890 y en 1925 la cifra ascendía a 112.660. En 1907 se estableció entre Cáceres y Trujillo la primera línea de transporte de viajeros por carretera con vehículos de tracción mecánica de España.

El 29 de julio de 1911 una ley suprimió el plan de carreteras de 1877, y por real decreto de 5 de agosto de 1914 se aprobó un nuevo plan (el plan Gasset, por el nombre del ministro) que estaría vigente hasta la conclusión de la guerra civil. Consideraba una red final de 74.402 kms, de los que estaban construidos

45.633, en construcción 6.401 y a construir 22.368 kms. Según los criterios seguidos para su elaboración se trataba de completar la red mediante carreteras o tramos que permitieran suprimir “las soluciones de continuidad entre partes existentes”, conectar “los extremos de las partes ya construidas o contratadas con otras carreteras, con estaciones de ferrocarril o con poblaciones y puertos” y “enlazar con ellos comarcas desprovistas de caminos ordinarios, servir corrientes importantes de tráfico o llenar otras necesidades de carácter nacional que no pueden satisfacerse con la construcción de caminos vecinales”. Uriol indica que la longitud de la red estatal pasó de 35.512 kms en 1896 a 55.719 en 1924, con una media de 830 kms de construcción anual de carreteras.

Los pavimentos de macadam utilizados en el siglo XIX eran adecuados a las ruedas de los carros, carretas, diligencias y galeras que comprimían las piedras del firme a su paso, pero las ruedas de caucho de los automóviles desprendían las piedras destrozando el pavimento. Además, se levantaban grandes nubes de polvo, mayores cuanto más veloces eran los vehículos. Por eso se buscaron otras alternativas: rocas asfálticas, asfaltos naturales y alquitrán. Este último, procedente de la hulla empleada en fábricas de gas y siderurgias, se utilizó por primera vez en las carreteras españolas en 1904 (Figs. 19, 20 y 21).

Desde 1922 se habían autorizado obras de carreteras con firmes especiales, pero fue durante el gobierno de Primo de Rivera, con el conde de Guadalhorce como ministro de Fomento, cuando el 9 de febrero de 1926 se aprobó por real decreto ley la creación del Circuito Nacional de Firmes Especiales “para abandonar la lucha secular con los baches y con el polvo, enemigos seculares de la circulación de automóviles”. En 1926 el número de vehículos matriculados era de 138.435, total acumulado desde 1900. El Plan incluía actuar en 6.954 km, luego ampliados a 7.239 km y supuso una mejora muy importante de la red de carreteras, considerándose uno de los principales logros de la Dictadura, labor continuada en parte por los gobiernos de la República, de forma que al comenzar la guerra civil se habían transformado 7.000 km de carreteras. Entre los itinerarios incluidos estaba el 9, de Mérida a Sevilla. En 1928 se añadió el tramo Trujillo-Miajadas y en 1929 se añadió el de Salamanca a Cáceres. De los 4.003,544 km de obras de firmes proyectadas en 1926 2.682,000 km correspondían a riegos asfálticos o alquitranado sobre el macadam existente; 539,900 a lechadas sobre macadam; 323,533 a adoquinados y el resto a otros tipos de pavimentos. También se actuaba suprimiendo pasos a nivel y modificando rasantes, curvas y pasos peligrosos. En 1931, de los 6.281,361 km actuados, 4.307,060 eran riegos asfálticos superficiales sobre el pavimento existente,

otros 827,773 correspondían a riegos profundos, 435,127 a adoquinados, 301,183 a hormigón asfáltico y el resto a otros tipos de pavimento. También se habían mejorado unas 9.000 curvas y suprimido más de 700 badenes con la consiguiente realización de obras de fábrica.



Fig. 19: Hacia 1920. Carretera Sevilla-Badajoz, km. 125 (Archivo Telefónica).



Fig. 20: Hacia 1920. Carretera Sevilla-Badajoz, a 1 km de Los Santos, casa peones camineros (Archivo Telefónica).



Fig. 21: Hacia 1920. Carretera Sevilla-Badajoz, km. 96, a 17 kms de Fuente de Cantos, casa peones camineros (Archivo Telefónica)

Según el entonces director general de Carreteras, Rodríguez Spiteri, en 1929, para ir de Madrid a Sevilla...

“... pueden seguirse, no uno, sino dos itinerarios distintos, de igual recorrido, 540 km, y en perfecto estado, uno por Córdoba, carretera Madrid a Cádiz, y otro por Trujillo y Mérida, en ocho horas ... existiendo solo en ellos las

dificultades propias de las travesías de los pueblos que se cruzan y los retardos y paradas inevitables en los cruces con pasos a nivel de la vía férrea”.

En 1940, poco después de finalizada la guerra civil, se aprobó el Plan General de Carreteras (*Plan Peña*, por el nombre del ministro Peña Boeuf), incluido en el Plan General de obras públicas, en el que ya figura la carretera con su actual denominación (Fig. 22).

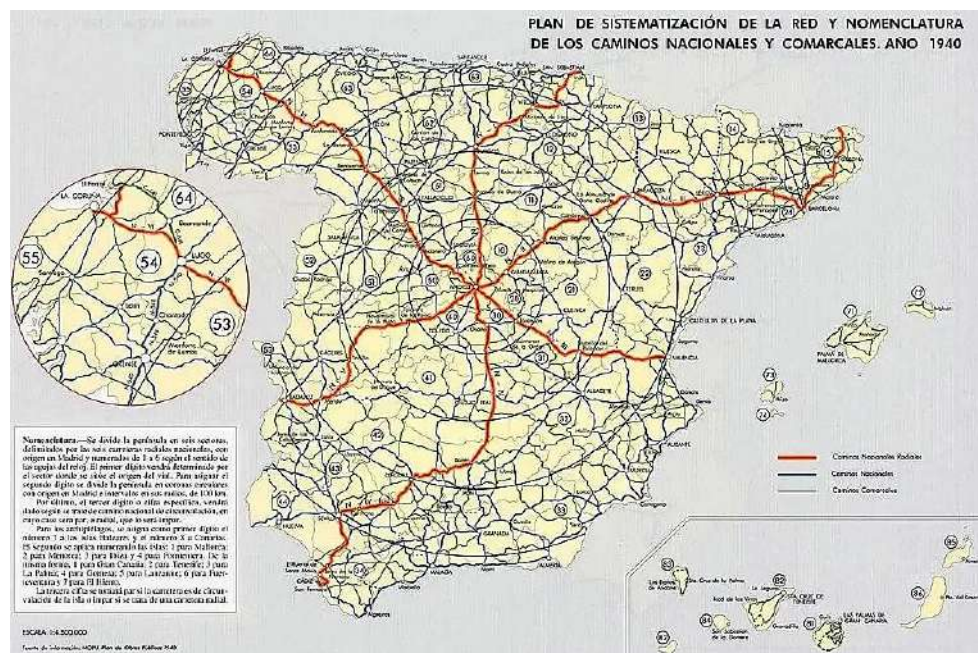


Fig. 22: *Plan Peña* (1940). Denominación carreteras

El 18 de diciembre de 1950 se aprobó por ley el Plan de Modernización de carreteras, que comprendía varios tipos de obras: las de la superficie de rodadura, las orientadas a aumentar la capacidad de tráfico (ensanches, variantes, etc.), las de supresión de obstáculos o dificultades a la circulación, las de señalización y las de servicios complementarios, como casillas, arbolado, etc. Habrían de ejecutarse en tres etapas, la primera de 5 años, para los itinerarios de mayor circulación, con itinerarios radiales, subradiales y periféricos, entre los que se encontraba el de Salamanca a Cáceres, Mérida y Sevilla, es decir la CN-630, complementarios e insulares. Se daba preferencia a la reparación de pavimentos de riegos asfálticos, firmes especiales y ensanche de la zona afirmada hasta el mínimo normal de 7 metros. En abril de 1952 se anunciaron las primeras obras del plan. En la N-630 en la provincia de Badajoz figuraba el ensanche

y reparación extraordinaria entre los puntos kilométricos 417,500 y 420,808, al sur de Calzadilla de los Barros. En Cáceres, reparaciones extraordinarias en el entorno de Alconétar. Posteriormente se fueron anunciando otros grupos de lotes durante 1952. En el quinto, publicado el 2 de octubre, se incluía la travesía de Los Santos junto con la supresión de dos pasos a nivel con el ferrocarril y la conexión de la N-435 con la nueva variante (Fig. 23).



Fig. 23: CN-630 (h. 1940). Monesterio (Badajoz)

De 1955 se conserva en la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura, sita en Badajoz, un ejemplar del proyecto de la Variante de Fuente de Cantos (Fig. 24).

En el Plan General de Carreteras, aprobado por la ley 90/1961, de 23 de diciembre, cuyas bases fueron establecidas en 1960, con un periodo de vigencia de 1962 a 1977, se incluyeron varias actuaciones en la N-630, integrada en la Red Nacional básica: dentro de la provincia de Badajoz el ensanche y mejora del firme en los tramos Mérida- Zafra, de 57 km, con una inversión de 449,6 millones de pesetas y Zafra-Monesterio, de 34 km, con una inversión de 346,4 millones. También el acondicionamiento desde Monesterio al límite con la provincia de Huelva, de 17 kms, con una inversión de 240 millones. Con todo ello la carretera alcanzó sus características actuales con plataforma de 9 metros, incluidos arcenes, y ampliación de radios de curvas (Fig. 25).



Fig. 24:
(1963) Foto
aérea carre-
tera N-630 en
Fuente de
Cantos.



Fig. 25:
(1965) Carre-
tera N-630,
cerca de Pla-
sencia

De 1967 es el Plan Redia, dentro del Plan de Desarrollo Económico y Social- al cual se incorporó el Plan indicado en el párrafo anterior, modificándolo parcialmente-, que afectó a 4.928 kms de carreteras, con ensanche y refuerzo de calzadas, mejoras localizadas en puntos negros o estrechamientos de sección, carriles adicionales en rampas de fuerte pendiente y señalización vertical y horizontal. Entre sus 12 itinerarios de actuación, considerados principales, ocho radiales y cuatro litorales, no se incluyó la N-630.

También a partir de 1971 se pusieron en marcha por la Dirección General de Carreteras del entonces Ministerio de Obras Públicas varios planes regionales selectivos, comenzando por el Plan de accesos a Galicia. Ninguno afectó a Extremadura, como tampoco el Plan nacional de autopistas, ni los planes REFOR, ni los correspondientes a las Redes Arteriales (Figs. 26 y 27).



Fig. 26: (1967) Carretera N-630



Fig. 27: (1967) Carretera N-630 travesía de Cañaveral (Cáceres)

En 1977 y 1978 se proyectaron obras de ensanche y mejora del firme de la N-630 en Fuente de Cantos, desde esta localidad al límite con la provincia de Huelva, de Almendralejo a Fuente de Cantos y de mejora del firme de Fuente de Cantos a Monesterio, cuyos proyectos están en el Archivo de la Demarcación de Carreteras en Badajoz, así como otros relativos a mejora de la travesía de Fuente de Cantos.

El Plan de carreteras 1984-1991 incluía un programa de autovías de 2.517 kms, ampliado en 1988 a 3.550 kms. En el Plan de desarrollo regional 1989-1993 se propuso la conversión en autovía del tramo Mérida-Zafra. En el Plan de Actuaciones Prioritarias en carreteras 1993-95 tanto ese tramo como el Plasencia-Cáceres y el meridional de Venta del Alto a Sevilla se incluían, si bien no se llevaron a cabo.

En el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, que preveía para el año 2007 una red con 5.320 km de nuevas autopistas y autovías y 1.375 km de vías de conexión, se completan los itinerarios litorales, se cierran los itinerarios radiales, se crean otros itinerarios radiales para facilitar el acceso a regiones periféricas y tramos de acceso a ciudades, así como itinerarios transversales estructurantes que dotan a la red de una configuración más mallada. Entre estos últimos se encuentra la llamada Ruta de la Plata Benavente- Mérida- Sevilla que completaba con las autopistas ya existentes al Norte y al Sur el itinerario entre Asturias y Cádiz. Ello significó la realización de la autovía A-66 en toda su longitud.

Por lo que respecta al tramo de la autovía que discurre por Badajoz, los sucesivos tramos se fueron poniendo en servicio con la siguiente cronología: del Límite de la provincia de Cáceres con Badajoz a Aljucén, en 2006; de Aljucén a Mérida Norte en 2007; la variante de Mérida (Mérida norte-Mérida oeste) en 1992; Mérida oeste a Almendralejo en 2002; Almendralejo-Zafra en 2001; Zafra-Fuente de Cantos Norte en 2005; variante de Fuente de Cantos (Fuente de Cantos Norte-Fuente de Cantos Sur) en 2006; Fuente de Cantos Sur al Límite con la provincia de Huelva en 2007.

Posteriormente se aprobó el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007, que no es de interés a nuestro objeto.

IV. MISCELÁNEA. POSADAS, PORTAZGOS, CAMINEROS, ETC.

IV.1. Alojamientos.

Además del propio camino, uno de los aspectos que afectaba más a los viajeros de los siglos XVIII y XIX, teniendo en cuenta que el desplazamiento solía requerir varias jornadas, era el relativo al alojamiento una vez que terminaba cada etapa. Ponz, en 1784, narra la experiencia de sus viajes por Extremadura, indicando que...

“... el pasajero que se aparta un poco del camino real apenas encuentra posadas en que recogerse: hablar de quartos, camas y otras comodidades, es perder tiempo, y Dios sabe lo que cuesta encontrar qué comer. Por camino real apenas entiendo hablar de otro que el de Madrid a Badajoz, en donde se halla algo, pero siempre con escasez y miseria”.

Según Madrazo, que recoge las informaciones proporcionadas por viajeros de los siglos XVIII y XIX, desde Campomanes a Laborde, las posadas en Extremadura eran bastante deficientes:

“Todos los inconvenientes de las posadas españolas se encuentran recogidos y aumentados en esta región. Las cuadras son malas. La suciedad abunda en habitaciones, cocinas y personas. El catre es un saco de paja y con frecuencia tiene por vecino al asno o al mulo. No sólo están desabastecidas, sino que, a menudo, tampoco puede comprarse nada en los lugares en que están situadas”. (Fig. 28).



Fig. 28: Interior de una venta en Extremadura (Gustavo Doré).

Por lo que se refiere al itinerario que nos ocupa, precursor de la N-630, califica de poco cómodas las seis posadas que hay en Fuente de Cantos y Monesterio, poco cómoda la de Calzadilla de los Barros, para arrieros varias en Llerena, regulares las cuatro de Azuaga y las tres de Los Santos, Segura de León y Usagre; capaces, proporcionadas y surtidas, diez en Plasencia, nueve en Llerena, ocho en Zafra; hay dos casas particulares para todo tipo de pasajeros en Los Santos y se califica de muy buena finalmente una de Los Santos.

Los precios, hacia finales de la década de 1840, según anunciaban las empresas de diligencias, eran los siguientes, según Madrazo: En cuanto a dormir: Cama, tablado o catre; jergón o colchón; dos sábanas limpias; dos almohadas limpias con sus fundas; una colcha y una buena manta en invierno: todo lo cual costaba 4 reales. En cuanto a la comida, por 12 reales: Sopa de potaje, puchero con gallina, garbanzos, tocino, chorizo o morcilla y verdura; dos guisados, menestra, asado, ensalada, tres postres, copa de aguardiente, pan y vino a discreción. Un menú parecido era el de la cena, por diez reales. Una estancia de una noche, coche, alojamiento, luz, utensilios y asistencia: 12 reales y si en lugar de coche era calesa, la mitad, es decir 6 reales.

Las diligencias que servían el trayecto de Sevilla paraban, además de en Mérida y Badajoz, en El Ronquillo, Santa Olalla, Monesterio, Fuente de Cantos, Los Santos, Santa Marta y La Albuera (Fig. 29).

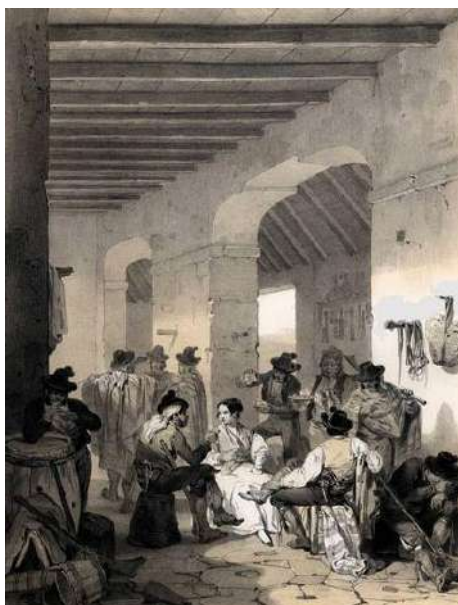


Fig. 29: Interior de una venta (Villamil)

IV.2. Medios de transporte.

Las diligencias empezaron a establecerse en España en 1818. Se desplazaban a unos 7 kms por hora, incluyendo paradas, o a 8,29 kms de media por hora sin incluirlas, según los datos recopilados y analizados por Madrazo. Las galeras eran bastante más lentas. De Madrid a Mérida por ejemplo en 1850 se tardaban dos días y medio y tres a Badajoz, trayecto que cien años antes habría requerido ocho días o, lo que es lo mismo, la apertura de carreteras supuso reducir los tiempos de desplazamiento a menos de la mitad (Fig. 30).

La forma de viajar era, bien a pie, bien a lomos de caballería, que era normalmente una mula propia o alquilada, con un criado y a ser posible acompañando recuas de arrieros, lo cual era más lento que utilizando la posta a caballo, método más caro, pero también más veloz. Otra posibilidad era viajar en carruaje, coche de colleras de 4 ruedas, calesa de 2 ruedas, galera de 4 ruedas y 8 mulas capaz de 12 plazas, a razón de 40 km por día, o diligencias que pasaron paulatinamente desde 6 hasta 18 o 20 plazas (Fig. 31).

Con frecuencia se caminaba de noche, para evitar el calor. Ponz, que viajaba a caballo por Extremadura, en 1784 justificaba razonadamente su excepción:

“Algunos extrañan -dice- que yo no camine de noche, como todo el mundo hace, que no dexe estas caminatas para estaciones más templadas. Si supieran que yo he venido a ver, y que mi viage actual ha de ser de más de quatro meses, ni me aconsejarían que caminase de noche, ni que escogiese estación templada; pues esto último sería imposible lograrlo enteramente en dicho tiempo sin entrar en parte del verano, o del invierno; y de dos males, menor lo padece en verano el que camina por Extremadura y por parages desviados, como yo lo hago; pues además de ser en invierno cortos los días, escasas las provisiones, e indignos los caminos, se juntan los peligros de los arroyos, avenidas y malísimos pasos. Lo cierto es que el que está metido en una cosa, la tiene más estudiada que el de fuera...”



Fig. 30: Dili-
gencia
(Gustavo
Doré)



Fig. 31: Ber-
lina (Foto J.
Laurent)

IV.3. Peones camineros.

Para el mantenimiento de los caminos y asistencia a los viajeros, si se daba el caso, había peones, capataces, camineros y auxiliares camineros. En 1867 se estableció su Reglamento: "... para la vigilancia y conservación de las carreteras del Estado, habrá un peón caminero por cada tres kms". El capataz era el encargado de dirigir la cuadrilla de peones y auxiliares camineros. Estos deberían tener entre 20 y 40 años, haber ejercido profesiones análogas a la que iban a desempeñar y a ser posible saber leer y escribir. Entre las obligaciones del peón caminero estaba la de "permanecer en el camino todos los días del año, desde que salga el sol hasta que se ponga y recorrer cada tres días sus tres kilómetros para reconocer el estado del camino y hacer pequeñas reparaciones. Además, advertirá a los arrieros y conductores de carruajes y ganados que no salgan con sus carruajes, caballerías y ganados fuera de la calzada".

También actuarían como guardas jurados, haciendo cumplir las disposiciones vigentes, exigiendo la cédula de vecindad a las personas sospechosas y "cuando aparezcan malhechores en las inmediaciones de su trozo ... lo advertirá a los transeúntes y pasará aviso a los peones contiguos para que presten auxilio si fuera necesario". El baron Ch. Davillier, en su viaje por España en 1870 junto con Gustavo Doré, escribe:

"... los peones camineros llevan en su sombrero una gran placa de cobre indicadora de su profesión. Además del azadón y de la pala van armados de una escopeta para mantener a raya a los rateros... el peón caminero es ordinariamente gran fumador de cigarrillos y enemigo de la fatiga. Se le ve transportar, sin apresurarse nunca, algunas piedrecitas en una cestita de dos asas, que deposita con cuidado en las roderas sin llenarlas, para que le quede trabajo al día siguiente..."

IV.4. Portazgos.

Un aspecto importante de los caminos de la época eran los portazgos, pontazgos y barcajes. Durante mucho tiempo los portazgos, antecesores de los actuales peajes, fueron frecuentes en los caminos españoles. Tuvieron su origen en la Edad Media, y eran percibidos por los señores, civiles o eclesiásticos, titulares de los territorios por los que aquellos discurrían, aunque también en ocasiones eran exigidos por ayuntamientos e incluso por el monarca, como ocurrió en las primeras carreteras construidas por iniciativa real a mediados del siglo XVIII, la de Reinosa a Santander y la del puerto de Guadarrama. Eran privilegios otorgados por los reyes a nobles, monasterios o corporaciones, como premio a alguna actuación meritoria de apoyo a la Corona, que se transmitían de generación en generación. Si bien supuestamente comportaban como contrapres-

tación la defensa del camino y su conservación, incluyendo la de sus puentes y obras complementarias, poco a poco esta función se fue olvidando al tiempo que proliferaba la imposición a los viajeros de este tipo de gravámenes, que eran un obstáculo más al desarrollo del comercio y las comunicaciones. Aunque ya desde la época de Enrique IV y sus sucesores los Reyes Católicos se dictaron normas restrictivas de la percepción de portazgos, con el advenimiento de los Borbones esa política se acentuó y se intentó la “estatalización” de estos impuestos sobre el tráfico en favor de la autoridad del Estado, hasta su eliminación en España en 1868 como fruto de las ideas liberalizadoras de la revolución de ese año, aunque renaciera tímidamente años después hasta su total desaparición en 1881.

Uno de los primeros portazgos revertidos a la Corona, en tiempos de Carlos IV y Godoy, fue el de Mérida, cuya titularidad pertenecía a la encomienda de Casas Buenas, hasta que por decreto de 23 de abril de 1797 ese portazgo pasó a la Administración real a cambio de una renta anual de 6.334 reales. Arrendado el portazgo después a un particular, éste abonaba anualmente 25.900 reales, con una duración trianual del contrato. Un año más tarde, el 3 de mayo de 1798, ocurría lo mismo con el portazgo de Monesterio, en el camino de Badajoz a Sevilla, indemnizándose a su poseedor, marqués del mismo título, con 1.400 reales anuales.

El 19 de mayo de 1843 se sacaba a subasta el arriendo del portazgo de Mérida, “en la carretera general de esta corte a Badajoz y Sevilla”, por dos años y con el precio mínimo admisible de 24.994 reales con 17 mrs en cada año. El mismo portazgo volvió a subastarse el 6 de diciembre de 1847 con un mínimo a pagar por el arriendo de 27.820 reales. El 20 de octubre de 1848 salía nuevamente a subasta el portazgo de Mérida, en la carretera de Madrid a Badajoz, por dos años y precio mínimo de 35.910 reales por año, así como el de Monesterio, situado en la carretera (sic) de Madrid a Badajoz, también por dos años y precio mínimo admisible de 68.000 reales por año. El *Diario Oficial de Avisos de Madrid* anunciaba el 5 de septiembre de 1854 la subasta de varios portazgos, entre ellos el de Mérida por dos años, con un precio mínimo admisible de 36.200 reales anuales. Y el 12 de enero de 1856 el de Monasterio, “en la carretera de Madrid a Badajoz y Sevilla” por 81.200 reales anuales como precio mínimo.

En 1868 existían en España 887 portazgos, de ellos 117 en Badajoz y el mismo número en Cáceres, según Madrazo. Aunque la región extremeña no era la que contaba el mayor número de portazgos de España, durante el trienio constitucional 1820-23 en la carretera de Madrid a Badajoz existía un portazgo

explotado directamente por el Estado, el de Alcorcón, y otros tres arrendados a particulares: el citado de Mérida, el del puente del Alberche en Talavera y el de la Barca de Almaraz en Cáceres. En la carretera transversal de Badajoz a Sevilla había otros dos, el citado de Monesterio y el de Santiponce, ya en Andalucía, arrendado por 40.000 reales anuales y dos años.

Según los datos de la Memoria de Montesinos de 1856, en 1840 en la carretera de Madrid a Badajoz y Sevilla los portazgos produjeron 367.959 reales y cifras similares en años posteriores, aunque crecieron sustancialmente a partir de 1845 con 424.098; 574.081 en 1847; 631.500 en 1851; 147.2998 en 1852 y 994.584 en 1860, con un rendimiento total desde 1840 a 1860 de 28.090.453 reales. Individualizando, el portazgo de Monesterio en 1842 produjo 42.005 reales y 64.278 en 1860; el de Mérida 24.004 reales en 1842. Mas productivos eran los portazgos de Santiponce y El Ronquillo, ya cercanos a Sevilla y por tanto con mayor tráfico.

Aunque la Revolución de 1868 suprimió los portazgos en 1870, en 1877 reaparecieron, si bien fueron definitivamente suprimidos a partir de 1º de enero de 1882, por ley de 31 de diciembre de 1881, manteniéndose sólo aquellos que tenían arrendamiento en vigor hasta la finalización del contrato.

BIBLIOGRAFÍA

- ALZOLA Y MINONDO, P. *Historia de las Obras Públicas en España*, Madrid, ed. facs. Colegio de Ingenieros C. C. y P., 1994.
- ARÉVALO HERNÁNDEZ, E. *La historia de las carreteras de Extremadura* (Blog sobre historia y otros aspectos de las carreteras españolas).
- CASAS NAGORE, C. *Historias de carreteras* (Blog sobre historia y otros aspectos de las carreteras españolas).
- CUÉLLAR VILLAR, D., et alli. "Dossier 150 años de la creación del Ministerio de Fomento. Las obras Públicas y el marco institucional durante la Restauración", *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones. Revista de Historia*, 2, mayo 2002, pp.40-266.
- DOADRIO LÓPEZ, L. "Cincuenta años de gestión de la Dirección General de Carreteras", *Revista de Obras Públicas*, mayo 1973, pp. 325-336.
- DOMBRIZ LOZANO, J.J. "Reflexiones sobre los planes de carreteras contemporáneos. Primer y Segundo Plan General de Carreteras", *Obras Públicas*, 27(I), 1994, pp. 4-13. *El Camino de Andalucía*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1993.

- FERNÁNDEZ DE MESA, T.M. *Tratado legal, y político de Caminos Públicos, y Possadas*, Valencia, 1755, ed. facs. Librerías París, 1994.
- GARCÍA ORTEGA, P. *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1982.
- GARCÍA GONZÁLEZ, L. y GARCÍA GONZÁLEZ, J.A. "Los caminos en Extremadura a finales del siglo XVIII", *Actas del II congreso Caminería Hispánica*, 1996, pp. 215-234.
- GARCIA ORMAECHEA, P. "La Red de carreteras españolas y su modernización", *Revista de Obras Públicas*, junio 1954, pp. 294-296.
- GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, A. "Los caminos históricos en Extremadura", *Obras Públicas*, 27(II), 1994, pp. 82-93.
- HERNÁNDEZ GIMÉNEZ, F. "Ragwal y el itinerario de Musa, de Algeciras a Mérida", *Al-Andalus*, vol XXVI, 1961, pp. 43-153.
- MADRAZO, S. *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, vol. I: *La Red Víaaria*, Madrid, Colegio de Ingenieros C. C. y P., 1984.
El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. II: *El Tráfico y los Servicios*, Madrid, Colegio de Ingenieros C. C. y P., 1984.
- Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856*, Madrid, Imprenta Nacional, 1856. Ed. facs. Ministerio de Fomento, 2001.
- PONZ, A. *Viajar por Extremadura*, Badajoz, Universitas Editorial, 1983 (2 vols.).
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, C. y GONZÁLEZ MARTÍNEZ, R.M^a. "Hacia la estatalización de los impuestos sobre el tráfico en España (1745-1844)", *Investigaciones Históricas*, 5, 1985, pp. 55-108.
- RUBIO FLORES, A.R. "De Castilla a Andalucía 'Non passand'a Muradal' (CSM 292;39)", *Actas del VI Congreso de Caminería Hispánica*, 2004 pp. 437-448.
Un siglo de caminos de España, Madrid, Asociación Española de Carreteras, 2007.
- URIOL SALCEDO, J.I. *Historia de los caminos de España. Hasta el siglo XIX*, Madrid, 1990.
Historia de los caminos de España. Siglos XIX y XX, Madrid, Ed. AC, 1992.

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 Navalmoral 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).

establecida la capitalidad del país en Madrid, algo que a mi juicio ha entorpecido gravemente el desarrollo de otras zonas periféricas interiores en favor de las ciudades costeras principalmente. Según se fue desarrollando la red regional es fácil observar que, a diferencia del resto de otros territorios nacionales, las líneas extremeñas fueron proyectadas siguiendo un criterio transversal, siendo por tanto reordenadas para que se dirigiesen a los puertos de Lisboa, Huelva y Sevilla. Concretamente, el puerto hispalense fue ampliado en 1862 en relación a su calado, con el fin de que pudiesen fondear barcos de mayor carga para poder transportar los minerales que hasta él llegaban para su embarque hacia Gran Bretaña, principal destino de los productos mineros de nuestro país.



Fig. 1: Mapa de la red ferroviaria de ancho normal, 1885

Otro aspecto fundamental que ha pesado de forma importante ha sido la minería en nuestra región, principalmente durante el último tercio del siglo XVIII y prácticamente todo el siglo XIX, básicamente en el contexto de los transportes terrestres regionales. El precio del mineral a boca de mina representaba un quinto del adquirido en los lugares de destino, por lo que era evidente que

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.

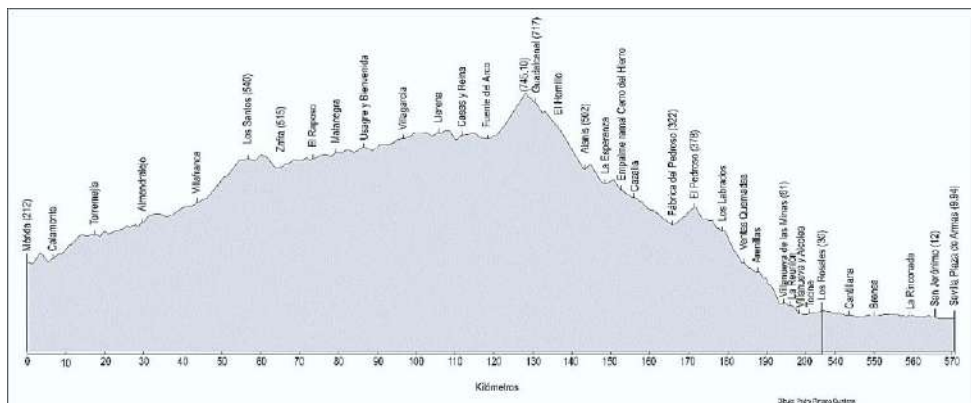


Fig. 2: Perfil longitudinal de la línea de Mérida a Sevilla (cortesía de Pedro Pintado Quintana)

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.

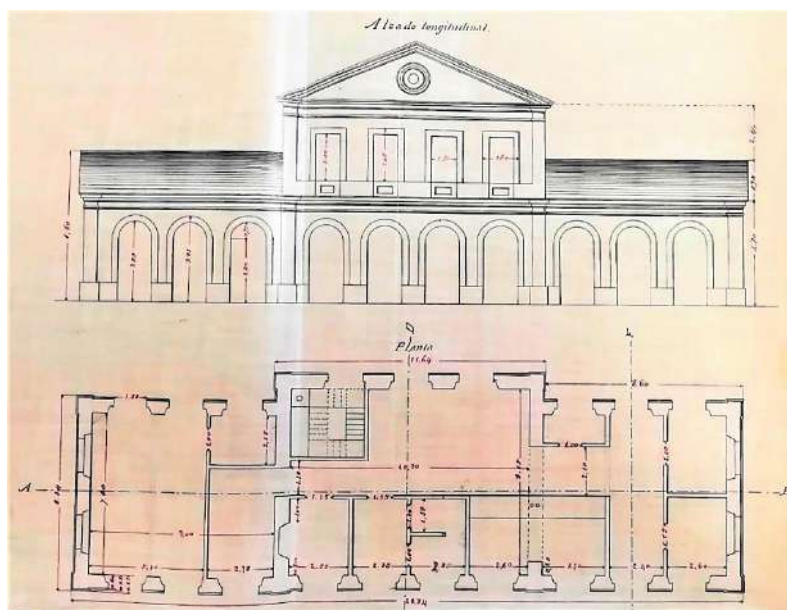


Fig. 3: Modelo de estación de 2ª clase aprobado para la línea (alzado y planta). Archivo autor

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.

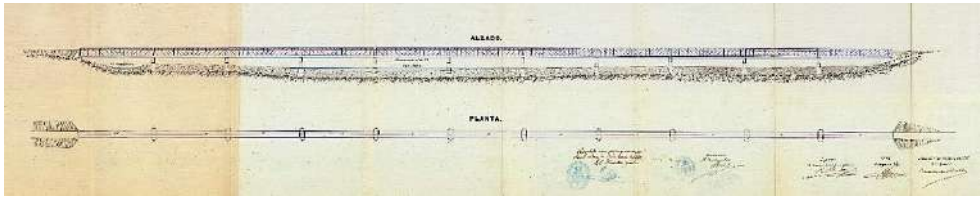


Fig. 4: Alzado y planta del puente, tipo Linville, sobre el río Guadiana (1882). Colección autor.



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.

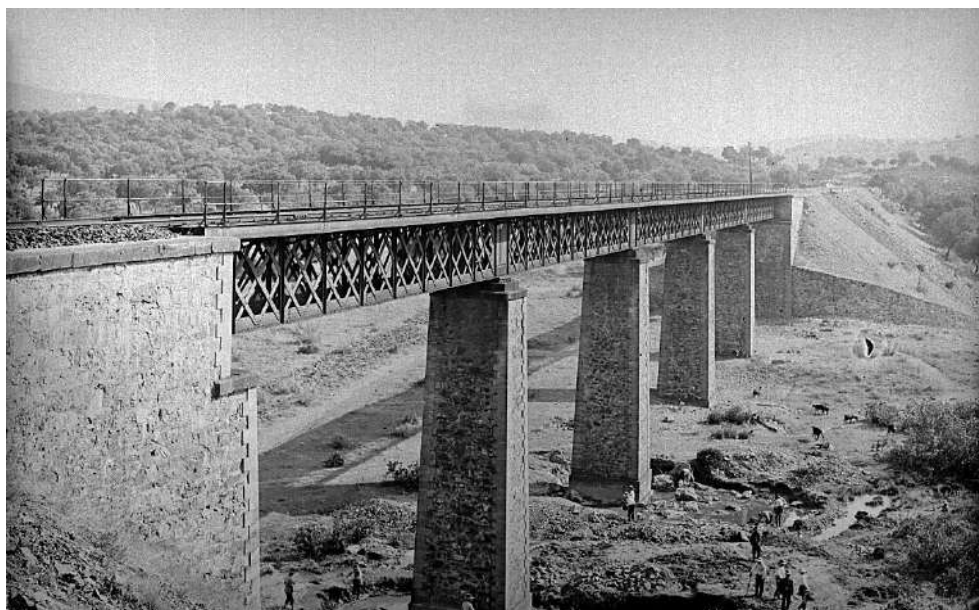


Fig. 6: Puente metálico original sobre el arroyo Benalija I (1928). Archivo Histórico Ferrocarril/Museo del Ferrocarril de Madrid

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: Zafra 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.

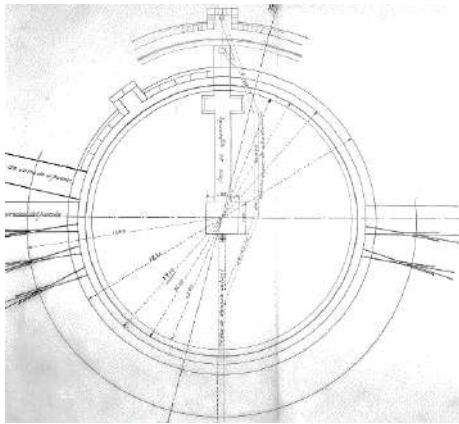


Fig. 8: Puente giratorio de Mérida (1935).
Archivo autor

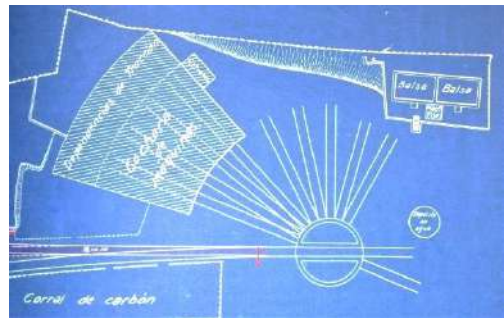


Fig. 9: Distribución del cocherón de locomotoras y puente giratorio de Llerena (1904).



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.

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 Mérida¹.

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 estraccion 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 Sevilla², conectando “Madrid con Lisboa y Sevilla, y á la feraz Extremadura con el Guadalquivir y el mar”, manifestando que...

¹ 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.

² 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 carbón³, 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.

³ 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 3.500⁴.

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 García⁵, 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 transversal⁶:

“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

⁴ 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.

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

⁶ 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 Coello⁷.

⁷ 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 Rapin⁸ en los que describía el trazado y la memoria económica de cada uno de ellos.

⁸ 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 Sevilla⁹.

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

⁹ 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 ofrecido¹⁰.

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 Sevilla¹¹.

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.

¹⁰ Diario *Crónica de Badajoz*, 13-7-1864.

¹¹ *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 prospecto¹² 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 fuente-canteña entre 1858 y 1863¹³.

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

¹² BARRANTES, pp. 312-318.

¹³ NARANJO SANGUINO, M.A. y ROSO DÍAZ, M. “Política y personajes fuente-canteños 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 nada¹⁴.

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 |

¹⁴ 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 sedición¹⁵.

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 1868¹⁶, 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,

¹⁵ 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.

¹⁶ 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 Zafra¹⁷ 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 pueblos¹⁸.

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 MZA¹⁹, 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 extremeños²⁰:

¹⁷ 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.

¹⁸ 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.

¹⁹ 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.

²⁰ 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, Alhajar 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”.

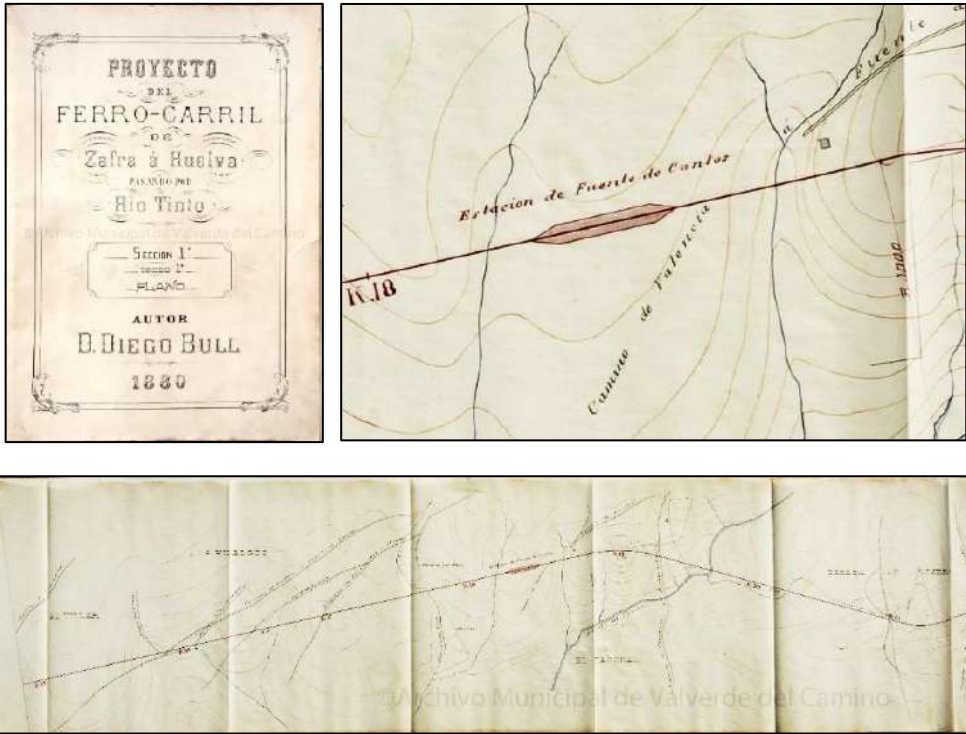


Fig. 4: Distintos trazados para el ferrocarril de Los Santos o Zafra hasta Huelva

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 Riotinto²¹.



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 Badajoz²² en el que recogía las ventajas de su

²¹ 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.

²² 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 comprendidos en la zona del trazado del Sr. Sundheim. | Número de habitantes según el cen- so de 1870. | Área de terreno que se propone para el ferrocarril. | | Superficie de terreno que se propone para el ferrocarril. | |
|--|---|---|---------------|---|-----------|
| | | HECTÁREAS. | PIESCUAS. | HECTÁREAS. | PIESCUAS. |
| Pueblo de Sancho Perez. | 2.225 | 114.571 | 640 | | |
| Molina de las Torres. | 3.012 | 178.812 | 3.384 | | |
| Atalaya. | 543 | 28.759 | 105 | | |
| Valverde de Burguillos. | 934 | 34.859 | 240 | | |
| Valverde de Ventoso. | 3.884 | 165.747 | 2.023 | | |
| Bosmal. | 2.051 | 80.050 | 1.012 | | |
| Fregenal. | 7.797 | 391.297 | 7.192 | | |
| Higuera la Real. | 5.585 | 292.799 | 5.000 | | |
| Ombros Mayores. | 5.094 | 81.133 | 1.791 | | |
| Ombros de Guadalupe. | 131 | 14.539 | 9 | | |
| Ombros de San Bartolomé. | 1.323 | 53.054 | 798 | | |
| La Nava. | 421 | 34.918 | 573 | | |
| Isabugo. | 2.229 | 67.291 | 1.574 | | |
| San Martín. | 1.185 | 22.291 | 960 | | |
| Castellanos. | 4.711 | 192.429 | 1.194 | | |
| Almonaster. | 2.918 | 60.600 | 1.625 | | |
| El Cerro. | 3.788 | 142.510 | 1.113 | | |
| Cañales. | 2.211 | 66.463 | 2.192 | | |
| Villanueva de las Cruces. | 375 | 14.883 | 254 | | |
| Dibragosa. | 4.398 | 483.754 | 1.071 | | |
| Aljaraque. | 1.097 | 31.787 | 1.107 | | |
| Total de pueblos 20 cas. | 54.595 | 3.492.589 | 31.439 | | |

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

TRAZADO LEGAL QUE ESTUDIA LA COMPAÑÍA BUITRÓN.

| PUEBLOS comprendidos en la zona del trazado legal que estudia la Compañía Buitrón. | Número de habitantes según el cen- so de 1870. | Área de terreno que se propone para el ferrocarril. | | Superficie de terreno que se propone para el ferrocarril. | |
|--|---|---|---------------|---|-----------|
| | | HECTÁREAS. | PIESCUAS. | HECTÁREAS. | PIESCUAS. |
| Pueblo de Sancho Perez. | 2.225 | 114.571 | 640 | | |
| Molina de las Torres. | 3.012 | 178.812 | 3.384 | | |
| Atalaya. | 543 | 28.759 | 105 | | |
| Valverde de Burguillos. | 934 | 34.859 | 240 | | |
| Valverde de Ventoso. | 3.884 | 165.747 | 2.023 | | |
| Bosmal. | 2.051 | 80.050 | 1.012 | | |
| Fregenal. | 7.797 | 391.297 | 7.192 | | |
| Higuera la Real. | 5.585 | 292.799 | 5.000 | | |
| Ombros Mayores. | 5.094 | 81.133 | 1.791 | | |
| Ombros de Guadalupe. | 131 | 14.539 | 9 | | |
| Ombros de San Bartolomé. | 1.323 | 53.054 | 798 | | |
| La Nava. | 421 | 34.918 | 573 | | |
| Isabugo. | 2.229 | 67.291 | 1.574 | | |
| San Martín. | 1.185 | 22.291 | 960 | | |
| Castellanos. | 4.711 | 192.429 | 1.194 | | |
| Almonaster. | 2.918 | 60.600 | 1.625 | | |
| El Cerro. | 3.788 | 142.510 | 1.113 | | |
| Cañales. | 2.211 | 66.463 | 2.192 | | |
| Villanueva de las Cruces. | 375 | 14.883 | 254 | | |
| Dibragosa. | 4.398 | 483.754 | 1.071 | | |
| Aljaraque. | 1.097 | 31.787 | 1.107 | | |
| Total de pueblos 20 cas. | 54.595 | 3.492.589 | 31.439 | | |

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.

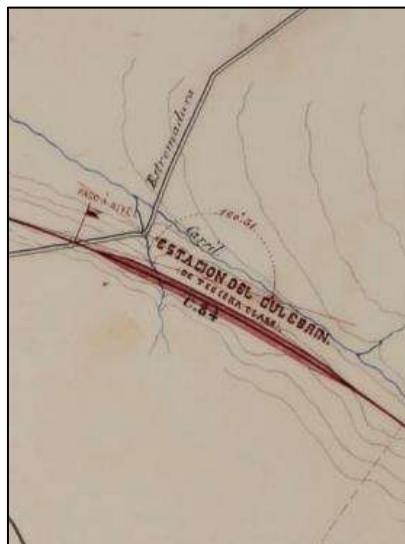
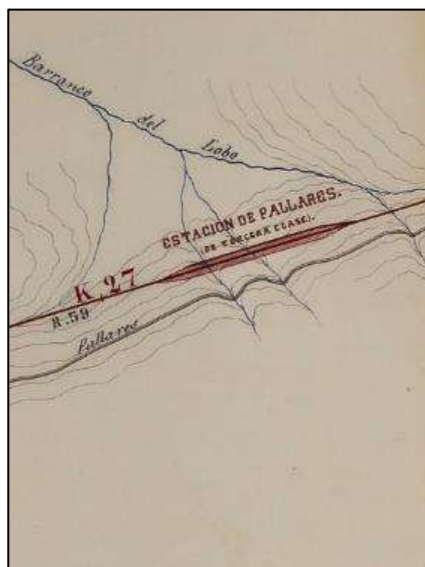
En 1858 se aprobó el trámite de información de utilidad pública de la línea férrea de Belmez a Fuente del Arco, cuyo trazado discurriría por los términos municipales de Belmez, Fuente Obejuna, Granja de Torrehermosa, Azuaga, Berlanga, Ahillones, Valverde de Llerena y Fuente del Arco, al que los ayuntamientos 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 Peñarroya²³.

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

²³ 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 ferrocarril²⁴. 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

²⁴ 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 provincia²⁵.

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.

²⁵ 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 excepciones²⁶, 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

²⁶ 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, reafirmando 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 estratégicas²⁷, 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

²⁷ 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 fin²⁸. 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 calidad²⁹. 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 Cantos³⁰.

²⁸ *El Clamor Público*, Madrid, 2 de abril de 1863.

²⁹ 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.

³⁰ 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 1897³¹.

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 León³², 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

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

³² *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.

PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA DE CASTILLEJA DE LA CUESTA A BADAJOZ EN LA DÉCADA DE 1860: EL TRAMO DE LÍMITE PROVINCIAL DE HUELVA AL PONTÓN DEL CULEBRÍN EN EL TÉRMINO DE MONESTERIO

Antonio Manuel Barragán-Lancharro

ambarragalan@yahoo.es

RESUMEN: A partir de la segunda mitad del siglo XIX, el Estado, a través del Ministerio de Fomento, llevó a cabo diversos y sucesivos planes para la modernización de las carreteras. En el caso que nos ocupa, se expone todo el proceso, desde la aprobación del proyecto hasta la ejecución, del tramo límite provincial de Huelva-Badajoz hasta el pontón del Culebrín, es decir, los kilómetros 76 – 84 (actualmente los kilómetros 738,3 - 729,6 de la N-630) entre 1860 y 1863.

Antonio M. Barragán-Lancharro

LAS COMUNICACIONES EN LA HISTORIA
XXII JORNADA DE HISTORIA DE FUENTE DE CANTOS
Comisión Lucerna Historia, 2023
Pgs. 123-147
ISBN:



I. DE CAMINO REAL A CARRETERA: UNA TRANSFORMACIÓN JURÍDICA DE LA RED DE COMUNICACIONES ESPAÑOLAS A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.

Sin duda alguna, antes del siglo XIX, los caminos con denominación habitual de “real”, eran prácticamente las vías de comunicación que venían del trazado, en parte, de las vías romanas, y que dada su original fábrica habían perdurado, aunque con muchos deterioros.

Bien entrado el siglo XVIII, en la década de 1790, en el ámbito de la actual provincia pacense se ejecutó una reparación de las vías de comunicación que unieron las ciudades de Badajoz y Sevilla. Se sabe que de esa época son varios puentes de piedra de gran solidez, como, por ejemplo, el de seis ojos que salva la riera de Cala, hoy interprovincial de Badajoz y Huelva, construido en el reinado de Carlos IV, y que tienen idéntica fábrica, distinguiéndose por sus característicos tajamares, al que está al Sur de la localidad de La Albuera, de seis ojos, también construido a finales del siglo XVIII¹.

A falta de una información más precisa sobre el trazado proyectado y ejecutado a finales del S. XVIII, el camino real no pasaba por el actual límite interprovincial Badajoz-Huelva, sino que aquél se adentraba por el Real de la Jara (provincia de Sevilla). El “camino real”, en el cruce de la Venta del Culebrín, cambiaba de dirección y discurría por el actualmente denominado en la propuesta de catálogos de caminos públicos del Término Municipal de Monesterio con el número de matrícula 20E02020508A y con la denominación de “Camino histórico de Monesterio al Real de la Jara”.

En dicha divisoria de las tierras de Sevilla (siendo el primer municipio El Real de la Jara) y de la Provincia de León (Orden de Santiago) existía un paso en el que se cobraban dos portazgos (uno lo percibía la Mesa Maestral de dicha Orden Militar y el otro la Encomienda de Montemolín), y, estaban instalados en el lugar denominado en la actualidad como Castillo de las Torres; y que, según una documentación datada en 1542, se denominaba “Ventas y Torres de Calilla”, y dicha vía tenía la denominación de “Camino Real de la Plata”².

¹ MADOZ, P. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1845, t. 1, p. 338.

² Archivo Histórico Nacional, Órdenes Militares-Archivo Histórico de Toledo, expediente 50.397.

Consta que ese era el “camino real” en el siglo XVI. Igualmente es corroborado ese trayecto en el itinerario utilizado, por ejemplo, por Carlos I para acudir a Sevilla a sus bodas con Isabel de Portugal en marzo de 1526, haciendo el paso por ese justo lugar de las “Torres de Calilla” el 7 de ese mes³, en la jornada que realizó entre Monesterio y Real de la Jara. Desde Mérida el camino real tenía el siguiente itinerario: Almendralejo, Los Santos de Maimona, Fuente de Cantos, Monesterio, Real de la Jara, Almadén de la Plata, Castilblanco, Alcalá del Río, y Sevilla.

Tras el cambio de trazado a fines del siglo XVIII, esta vía fue denominada como “camino de Sevilla a Badajoz”, y según una guía de correos y postas de 1830 tenía el siguiente itinerario:

“Corre este camino de S. a N. con un poco de inclinación al O. Pasa por El Ronquillo, Santa Olalla, Monasterio [sic], Fuente de Cantos, Los Santos, Santa Marta y La Albuera, en cuyos puntos tiene posadas. Atraviesa la cordillera denominada el Andávalo entre el Ronquillo y Fuente de Cantos, y el río Guadalquivir al salir de Sevilla. Su longitud es de 35 leguas”⁴.

También a finales del siglo XVIII se configuró el precedente de la Nacional V y de la Autovía V, denominado *Camino general de Madrid a Portugal por Badajoz*. En la citada guía de correos y postas de 1830 se indica en sus páginas 90 y 91 que... “Se construyó en gran parte durante el reinado del señor don Carlos IV, aprovechándose de trozos abiertos en otras épocas, y dejando de concluir muchos que no se consideraron tan necesarios”.

Se desconoce qué mantenimiento tuvieron estas vías citadas desde esa fecha hasta mediados del siglo XIX cuando el Estado, a través del Ministerio de Fomento, impulsó la promulgación de las primeras leyes y reglamentos sectoriales y anejos a las mismas por el propio mandato de los planes generales de carreteras.

Interesante es la ordenanza para la conservación y policía de carreteras aprobada por Real Orden de 14 de septiembre de 1842⁵. La misma, vigente todavía en 1858, fue objeto de un recordatorio mediante una circular del Gobernador Civil de Badajoz, de fecha 27 de ese año, pidiendo a los alcaldes de las

³ FORONDA y AGUILERA, M. *Estancias y viajes del emperador Carlos V, desde el día de su nacimiento hasta el de su muerte, comprobados y corroborados con documentos originales, relaciones auténticas, manuscritos de su época y otras obras existentes en los archivos y bibliotecas públicos y particulares de España y del extranjero*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1914, p. 269.

⁴ CABANES, F.J. *Guía general de correos, postas, y caminos*, Madrid, 1830, pp. 95 y 96.

⁵ *Gaceta de Madrid*, 16 de septiembre de 1842.

poblaciones situadas en las carreteras o sus inmediaciones su estricto cumplimiento⁶.

En dichas ordenanzas se hacía un largo catálogo de prohibiciones a particulares que tenía el fin de conservar las obras públicas para evitar la construcción de represas, pozos o abrevaderos en las cercanías de las bocas de los puentes y alcantarillas y en los márgenes de los caminos a menos de 30 varas; impedir cultivos que pudieran afectar a los muros de sostenimiento, estribos de puentes o aletas de alcantarillas o a cualquier fábrica del camino; o de reprimir el pastoreo con evitación de daños en los paseos y cunetas que impidieran el libre curso de las aguas...

Pero, igualmente, se hacía un catálogo de sanciones para los usuarios que no respetasen las vías o causaren daños a los elementos de éstas tales como la apertura de surcos en los caminos para meter las ruedas de los carruajes, la prohibición de que ningún carruaje o caballería pudiera marchar fuera del firme o calzada, prohibición de “trochar” para evitar daños en cunetas y márgenes; o de dañar los postes o pirámides que señalan “las leguas” o para impedir que se borrasen las inscripciones...

Además, en dichas Ordenanzas se hacía una primigenia regulación acerca de las obras privadas colindantes a las carreteras, existiendo una prohibición, en cuanto a las fachadas de las casas contiguas a las vías para que no existiese ningún colgante o saliente que pudiera ofrecer incomodidad, riesgo o peligro a los pasajeros, caballerías y carruajes, y la prohibición de construcción de edificio alguno tales como posada, casa, corral de ganados, etc., dentro de la distancia colateral de 30 varas (25 metros). Se recalca en el último artículo (el 45) la obligación de disponer ejemplares de dicho reglamento de forma permanente:

“En todos los portazgos situados en las carreteras generales, habrá fijo un ejemplar de la presente ordenanza, otro se entregará a cada uno de los alcaldes de los pueblos que se hallen en igual caso, asimismo a todos los peones camineros y capataces, guardas camineros y demás empleados del ramo de caminos ocupados en dichas carreteras”.

En ese mismo año de 1842 se promulgó además por la Dirección General de Caminos, Canales y Puertos el Reglamento para la Organización y Servicio de los peones camineros⁷, por el cual se institucionalizaba la figura de los funcionarios públicos encargados de la vigilancia y conservación permanente de las carreteras generales (peones camineros).

⁶ *Boletín Oficial de la Provincia de Badajoz*, 29 de marzo de 1858.

⁷ *Gaceta de Madrid*, 11 de julio de 1842.

Aunque no es objeto de este estudio, sólo reseñar que los mismos se encargaban de un tramo de una legua, que cada cinco se formaba un “trozo” que estaba bajo la supervisión de un capataz, siendo éste y los peones, según el Reglamento “una cuadrilla”. El artículo 12 del Reglamento aprobado en la Regencia del General Espartero el 16 de junio de 1842 se describía el uniforme oficial de los peones camineros:

“El equipo de uniforme de los peones capataces y camineros constará de pantalón y chaqueta de paño pardo, con el cuello, vueltas, solapas y vivos de color carmesí, botín de cuero, ante o de paño negro, chaleco de paño azul claro, sombrero redondo charolado con la escarapela nacional al costado, y una chapa de metal dorado en el frente con el número de la legua y la leyenda peón caminero; y los botones serán dorados, y tendrán la misma leyenda.

Para el trabajo usarán un mandil corto de cuero, dividido en dos pedazos, cuyos extremos se atarán con unas correas por debajo de la rodilla.

Tendrán también un jalón indicador, de cinco y medio pies de altura con el regatón de hierro y una tablilla apaisada en el extremo superior de un pie de ancho y medio de alto, con el número de la legua en su centro, de cuatro pulgadas de altura.

El armamento será de carabina o fusil recortado y canana ceñida.

El peón capataz se distinguirá con un galón en ángulo con el vértice hacia arriba que llevará en la parte superior del brazo izquierdo sobre la chaqueta del uniforme”.

A mediados del siglo XIX, dadas las lagunas legales y también por la dispersión de normas, algunas muy antiguas, se promulgaron leyes especiales para regular todo lo concerniente a las carreteras teniendo en cuenta las técnicas contemporáneas. Una de las más destacadas tenía la finalidad de aclarar las competencias entre administraciones públicas: la Ley promulgada el 11 de abril de 1849 sobre travesías por Juan Bravo Murillo, ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas⁸.

En esta norma legal se disponía que en las localidades que eran atravesadas por una carretera principal, era obligación del municipio costear la construcción y mantenimiento, así como el ensanche de las travesías, sólo se circunscribía al casco urbano, eliminando la Ley la obligación adicional de extramuros de 325 varas (271,37 metros) en las entradas y salidas de las localidades afectadas. Dicha Ley fue desarrollada posteriormente por el Reglamento de 14 de julio de 1849, publicado en la *Gaceta de Madrid* de 19 de julio de ese mismo año.

De la lectura del citado Reglamento, promovido por el Ministerio de Bravo Murillo, se puede aclarar el cambio de paradigma en cuanto a la

⁸ *Gaceta de Madrid*, 14 de abril de 1849.

conciencia de dotar de infraestructuras modernas al conjunto del país como motor de desarrollo económico. En dicho Reglamento se regulaba el expediente para legalizar las travesías desde un punto de vista técnico, con intervención de un ingeniero, con audiencia al ayuntamiento afectado, el establecimiento de alineaciones obligatorias para las propiedades privadas propiciaba la posibilidad de derribos previa expropiación forzosa. El artículo 26 del Reglamento delimitaba claramente lo público de lo privado:

“Se considerarán como parte de la vía pública en las travesías, además del firme, o empedrado que constituye su parte principal, las cunetas y alcantarillas de desagüe, las aceras, los paseos laterales, sus arbolados y las demás partes accesorias que exigieren las circunstancias de la población y las topografías de la travesía”.

Sin embargo, hasta 1857 no se promulgó la Ley de Carreteras (de 22 de julio de ese año) a propuesta de Claudio Coello, ministro de Fomento⁹. Un año antes, en 1856, la Dirección General de Obras Públicas había confeccionado un interesante y profundo estudio sobre las infraestructuras que era un estado general de las mismas¹⁰. La Ley de Carreteras era la respuesta a uno de los puntos programáticos expuestos en el discurso que la Reina Isabel II realizó en el acto de la apertura de las Cortes el 1 de mayo de 1857:

“Igualmente se os propondrán disposiciones importantes para dar a la enseñanza pública la estabilidad legal que ya es necesario darle; para promover los obstáculos que se oponen a la rápida ejecución de las obras públicas y para enlazar las grandes vías de comunicación de todas las carreteras provinciales y municipales tan necesarias al desarrollo de la agricultura y del comercio”¹¹.

La Ley de 22 de julio de 1857, de aplicación peninsular e islas adyacentes, distinguía entre los caminos ordinarios o carreteras, vías del servicio público y en vías de servicio particular, siendo la regulación esencial las primeras, que serían clasificadas en tres categorías según disponía el artículo segundo con desarrollo en los artículos tercero, cuarto y quinto:

“Serán carreteras de primer orden:

1º Las que se dirijan desde Madrid a las capitales de provincia, departamentos de Marina y puntos en que haya establecidas aduanas marítimas habilitadas para el comercio general de importancia y exportación.

2º Los ramales, que partiendo de un ferrocarril o de una carretera de primer orden, conduzcan a algunos de los puntos designados en el párrafo anterior.

⁹ *Gaceta de Madrid*, 29 de julio de 1857.

¹⁰ *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España*, Madrid, Dirección General de Obras Públicas, 1856.

¹¹ *Boletín Oficial de la Provincia de Badajoz*, 6 de mayo de 1857.

3º Las que enlacen dos o más ferrocarriles por un pueblo cuyo vecindario no baje de 15.000 almas.

4º Las que unan dos o más carreteras de primer orden, pasando por alguna capital de provincia o centro de gran población o tráfico, así del interior como del litoral de la península siempre que su vecindario exceda de 20.000 almas.

Se consideran como carreteras de segundo orden:

1º Las que pongan en comunicación dos capitales de provincia.

2º Las que enlacen un ferrocarril con una carretera de primer orden.

3º Las que partiendo de un ferrocarril o de una carretera de primer orden, terminen en un pueblo que sea cabeza de partido o que tengan una población mayor de 10.000 almas.

4º Las que en las Islas Baleares y Canarias pongan en comunicación a la capital con otros puntos marítimos, o a dos o más centros de producción o de exportación entre sí”.

Serán carreteras de tercer orden las que, sin tener ninguna de las condiciones señaladas para las carreteras de primero y segundo, interesen a uno o más pueblos, aun cuando no pertenezcan a una provincia”.

En dicha ley se facultaba al Ministerio de Fomento, que era el competente en materia de Obras Públicas, para que teniendo en cuenta la red de ferrocarriles que se estaba ejecutando, formulase, oídas las Diputaciones Provinciales, un plan general de carreteras.

II. LA CARRETERA DE CUESTA DE CASTILLEJA A BADAJOZ EN EL PLAN GENERAL DE 1860.

La Ley de Carreteras de 1857 establecía en su artículo sexto la elaboración de un Plan General para toda la Península e Islas Adyacentes, lo cual, tras una serie de trámites burocráticos, y teniendo en cuenta las limitaciones técnicas de la época, tardaría tres años en culminar el expediente. Dicho Plan General de Carreteras fue aprobado por Real Decreto del Ministerio de Fomento de 7 de septiembre de 1860 (publicado en la *Gaceta de Madrid* de 11 de septiembre de ese año). Esta planificación es el origen del sistema radial de carreteras, y permitió al Estado tener un documento detallado de las necesidades en la ejecución de infraestructuras de comunicación terrestre:

“La falta de un sistema bien combinado para la ejecución de las obras de carreteras y la poco meditada inversión de sumas cuantiosas en líneas mal estudiadas sin correspondencia ni enlace unas con otras, han producido como no podía menos de suceder graves errores y desaciertos, y con ellos gran menoscabo en los intereses de la nación, que con menores sacrificios pudo haber obtenido más fecundos y pingües resultados. Por esta causa se ven con frecuencia obras de consideración principiadas hace muchos años y totalmente paralizadas, así como se hallan concluidas otras de escasa utilidad que hoy seguramente no se hubieran emprendido; siendo de lamentar en ambos casos el

empleo estéril de trabajo y recursos que, mejor dirigidos hubieran contribuido eficazmente al bienestar de las poblaciones y al fomento de la riqueza pública”.

En este Real Decreto se clasificaban por criterio provincial las carreteras de competencia del Estado (en contraposición a las de competencia provincial o municipal, conocidos también como vecinales). En el apartado de la provincia de Badajoz se citaban las siguientes, en total 1.026 kilómetros:

Carreteras de Primer Orden: 394 kilómetros.

- Madrid a Badajoz por Talavera, Trujillo y Mérida.
- San Juan del Puerto a Cáceres por Valverde del Camino, Fregenal, Zafra y Mérida.
- Cuesta de Castilleja a Badajoz por Fuente de Cantos y Los Santos.

Carreteras de segundo orden: 323 kilómetros.

- Badajoz a Alburquerque.
- Badajoz a Fregenal por Olivenza y Jerez de los Caballeros.
- Puente de Landrín a Almendralejo.
- Don Benito a Castuera por Villanueva de la Serena.
- Del ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz a Herrera del Duque.
- Del ferrocarril de Ciudad Real a Puebla de Alcocer.

Carreteras de tercer orden: 309 kilómetros.

- Cazalla a Zafra por Guadalcanal y Llerena. Santa Olalla a Fregenal.
- Llerena a Granja de Torrehermosa. Villanueva del Duque a Castuera por Hinojosa y Cabeza del Buey.
- Castuera a la Venta del Culebrín. Mérida a Alange.

Así pues, a tenor de esta planificación, la capital de Badajoz quedaba unida a Sevilla mediante una carretera clasificada inicialmente como de primer orden, con la denominación de Cuesta de Castilleja a Badajoz, que conservó dicha denominación hasta bien entrado el siglo XX. El trayecto de la misma por la provincia pacense sería el trazado de la actual N-630 desde el límite de la provincia de Huelva (término municipal de Monesterio) hasta Los Santos de Maimona, y la N-432 (término de Los Santos de Maimona) hasta la capital provincial (Badajoz).

Al mismo tiempo que se aprobaba el Plan General citado, la Dirección General de Obras Públicas programó en ese mismo año de 1860 las obras de construcción del primer tramo de la Carretera de Castilleja de la Cuesta a Badajoz, desde el límite provincial de Huelva hasta el llamado pontón de Culebrín,

que salvo el aprovechamiento de tres obras de fábricas, en este caso puentes antiguos, el más destacado el de seis ojos sobre la rivera de Cala, construido en el reinado de Carlos IV, a fines del siglo XVIII, se rectificó el trazado y fue realmente de nueva construcción. A tal efecto, se publicó un edicto de subasta de las obras, con fecha 10 de octubre de 1860, presupuestadas en 734.879,38 reales¹².

III. EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO DE CARRETERA DEL LÍMITE DE PROVINCIA DE HUELVA AL PONTÓN DE CULEBRÍN.

No está suficientemente valorado, por desconocimiento general más que por otra cosa, el esfuerzo que hizo el Estado, pero también los funcionarios técnicos pertenecientes a Obras Públicas¹³, en los estudios técnicos para la planificación de los trazados de nuevos tramos que fueron duraderos en el tiempo hasta la década de los sesenta y setenta del siglo XX.

Se apunta a que las investigaciones realizadas acerca de las infraestructuras españolas del siglo XIX son desiguales si han de referirse a las carreteras o a los ferrocarriles, con descompensación a favor de éstas¹⁴. Especialmente, y bajo la opinión del autor, se debe a que la documentación en la mayoría de los casos, y pese a su antigüedad, consta aún retenida en los archivos administrativos de las Demarcaciones de Carretera cuando debería ser custodiada en archivos históricos¹⁵.

La documentación del proyecto del tramo objeto de estudio tiene fecha final de 1 de agosto de 1860, siendo autor del mismo Fermín Gaspar, ayudante

¹² *Gaceta de Madrid*, 14 de octubre de 1860.

¹³ Según el escalafón de la Dirección General de Obras Públicas publicado en la *Gaceta de Madrid* de 27 de enero de 1861, el personal afecto al Servicio de Carreteras y Aprovechamiento de Aguas en la provincia de Badajoz era el siguiente: Ingenieros, José Barco (jefe) y Manuel Cervera; ayudantes de planta, Fermín Gaspar, Felipe Trigo, Miguel Gómez Landero, Ignacio Moreno, Julián Garrido, Rafael Contreras; ayudantes temporeros, Domingo Oliver y Agapito Porta; sobrestante de planta, Manuel González, Vicente Garrido, Manuel Zavala, Jerónimo Gill, Víctor Gallego y Romero, Carlos del Río, José Jiménez y José González.

¹⁴ HERRÁN LONCÁN, A. *La dotación de infraestructuras en España (1844-1935)*, Madrid, Banco de España, 2004), pp. 44-48.

¹⁵ Tras indagar en diversos archivos históricos, inclusive el General de la Administración y el del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, pude localizar la documentación completa del proyecto del tramo objeto de estudio, el cual se recibió autorización de acceso al mismo mediante oficio de 2 de noviembre de 2021 del Ingeniero Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura Sr. Pedraza Majárrez, agradeciendo al personal dependiente de dicho organismo las atenciones y facilidades recibidas. En todo caso, estando dicha documentación antigua de gran interés integrada aún en un archivo administrativo, es conveniente que la misma sea custodiada en un archivo histórico para un mejor acceso y difusión.

primero encargado de dicha carretera con residencia en Badajoz, y bajo la supervisión de José Barco, ingeniero jefe de la Provincia de Badajoz. El expediente consta de la siguiente documentación agrupada en las secciones:

- a) Informe del ingeniero jefe.
- b) Memoria descriptiva del proyecto.
- c) Planos.
- d) Pliego de condiciones facultativas.
- e) Presupuesto.

El informe del ingeniero jefe, de 2 de agosto de 1860, es la exposición de la razón de ser de la construcción, de nueva planta, del trozo de la carretera, prácticamente con rectificación total del antiguo camino de Sevilla a Madrid construido a fines del siglo XVIII, se cita que carece de firme, y destacó la importancia de construir en dicho tramo, junto a la Venta del Culebrín, de una Casa del Portazgo, con traslado desde el casco urbano de Monesterio a esa ubicación:

“Además de la construcción, el trozo comprende el proyecto de una casa administración para el portazgo de Monesterio que desde el pueblo donde hoy existe en una casa particular había de trasladarse al *cerro de las Baterías* en la inmediación de Culebrín.

Los muchos extravíos que hoy tiene este portazgo y el crecido alquiler que cuesta su estancia en Monesterio obligan a adoptar esta medida que es a todas luces ventajosa. En efecto, no solo es un punto forzado para el acarreo el que se señala en Culebrín sino que a él afluye el movimiento en dirección de Sevilla tiene lugar en la Alta Serena y en los Partidos Judiciales de Azuaga y Llerena y hasta en una parte considerable de la Provincia de Ciudad Real.

El día en que el actual sendero que desde Villanueva conduce a Culebrín se reemplace por los de la carretera de segundo orden que está hoy en estudio los productos del portazgo de Monesterio crecerán notablemente y se comprenderán las fuertes razones que motivan hoy la variación del citado Portazgo”.

Al mismo tiempo se estaba realizando el proyecto de carretera del Culebrín a Castuera (hoy la EX 318), vía que fue declarada como de segundo orden por Real Decreto de 26 de junio de 1861¹⁶, y su construcción suponía un acceso

¹⁶ *Gaceta de Madrid*, 5 de julio de 1861: “Visto el expediente instruido para la clasificación de la carretera de Castuera a la Venta de Culebrín. Vistos los informes del ingeniero jefe, Consejo Provincial y gobernador de Badajoz y el dictamen de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos. Considerando que dicha carretera se haya en las circunstancias que expresa el artículo 4º de la Ley de 22 de julio de 1857 y en atención a las razones que de conformidad con los citados dictámenes me ha expuesto el ministro de Fomento, vengo en declarar de segundo orden la mencionada carretera. Dado en Palacio a veintiséis de junio de mil ochocientos sesenta y uno. Está rubricado de la Real Mano. El ministro de Fomento, Rafael de Bustos y Castilla”.

de Llerena más directo a Sevilla. La licitación del primer tramo desde el Culebrín a Pallares se publicó en la *Gaceta de Madrid* el 7 de julio de 1861 por un presupuesto de 1.516.095,96 reales.

En la memoria del proyecto del tramo de carretera del puente de la riberera de Cala a la Venta del Culebrín se entraba de lleno y con detalle en la elección de un nuevo trazado paralelo al construido a fines del siglo XVIII, con crítica técnica con mucho fundamento al trazado que se iba a modificar:

“Ya en otros proyectos de esta carretera sometidos a la aprobación de la Dirección General de Obras Públicas, se ha tenido ocasión de manifestar las malas condiciones con que se han construido las obras que la constituyen, la ligera elección con que se fijaron las alineaciones y rasantes hace que en algunos puntos haya que vencer fuertes pendientes y contra pendientes para seguir una línea aproximadamente recta siendo así que el terreno no se presta a estas alineaciones, en otros en que el terreno es poco accidentado el camino es una serie de inflexiones inmotivadas con pendientes encontradas que le hacen más largo y molesto deduciéndose de esta disposición del camino así como de la situación que ocupan la mayor parte de obras de fábrica que al habilitarse como carretera servía de comunicación entre Extremadura y Andalucía. El trozo de camino cuya modificación es objeto de este proyecto es uno de los que concurren todos los defectos antes expuestos a lo que se agrega la falta de firme por haber considerado el terreno bastante resistente al tránsito, resultando de esto las molestias que son consiguientes en verano por el excesivo polvo y en invierno por la abundancia de lodo”.

Dentro del expediente consultado en la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura existe una transcripción, de la época, de un expediente de expropiación de los terrenos para el nuevo trazado, y que resulta que sólo había uno que era la Comunidad de las 5 Villas (Fuente de Cantos, Montemolín, Calzadilla de los Barros, Medina de la Torres y Monesterio) como propietaria del Baldío de Calilla. Según se indica en la pieza de expropiación, en una junta general celebrada en Fuente de Cantos el 5 de junio de 1861 se había encomendado al Ayuntamiento de Monesterio para representar en el asunto a esta Comunidad. En este caso el suelo ocupado se acuerda que sea compensado con la ocupación del antiguo camino de Sevilla a Badajoz, y en este caso sí se indemnizó a la propiedad con 2.266,24 reales por el valor de sesenta encinas, terminándose el expediente el 13 de marzo de 1862.

El trazado desde el límite de la provincia de Huelva al pontón de Culebrín era de 8,69 kilómetros, y a pesar de ser una distancia pequeña, el terreno tenía una orografía muy quebrada hasta el llamado pontón del Helechoso, que como se indica en la memoria, era el suelo de formación granítica y caliza, y que posteriormente a este lugar y hasta el pontón del Culebrín el terreno era más llano,

formando en un tramo una marisma y posteriormente una llanura hasta el descenso a la Venta del Culebrín. También existió un estudio de las curvas de nivel del terreno. Un incipiente estudio geológico del suelo suponía la aplicación a los avances técnicos y científicos de la época que permitieron el acierto en los cálculos y en los presupuestos:

“Desde el principio del trozo en el puente de Cala hasta el arroyo del Helechoso el terreno lo constituye una estribación de Sierra Morena, de formación granítica al principio y caliza el resto, recubierta con una capa de más o menos espesor de detritus de estas mismas rocas, formando la superficie ondulaciones muy marcadas, lo cual hace que no sea susceptible formas largas alineaciones sino hacer el trazado adaptándose al terreno para evitar fuertes movimientos de tierra y que las pendientes sean suaves.

Al principio sigue el trazado por el camino actual cerca de un kilómetro por no ser fácil al salir del puente se dirigirse a ninguno de los dos lados a causa de lo quebrado del terreno y la roca que aparece inmediatamente pero desde el mismo puente se modifican las pendientes todo lo posible para hacerlas más suaves, se pasase después el trazado a la izquierda del camino, adaptándose en lo que permite la pendiente el terreno hasta llegar al arroyo Helechoso, cuyo pontón se utiliza con las reparaciones que se indican en el modelo y presupuesto, desde este punto dejando el camino a la derecha, se sigue por terreno entre llano con buenas alineaciones y suaves pendientes hasta otra estribación, la que se salva siguiendo en un corto trecho a la inmediación del arroyo del Marrueco, continuando por una ensenada hasta la divisoria, desde la que por otra llanura que se ofrece y con buenas alineaciones y rasantes se llega a una ensenada que aboca al arroyo Culebrín en la inmediación del pontón el cual también se utiliza, el terreno desde el Helechoso es mucho más llano que al principio, sólo que en algunos puntos se presente la roca granítica a flor del terreno, siendo en general el resto granito descompuesto en que predomina el del feldespato o la sílice.

Desde el pontón de Culebrín sigue un trozo con una pendiente que excede el 0,06 en la extensión de 220 metros y ha parecido conveniente para modificar esta pendiente separarse a la izquierda del camino faldeando una ladera a 0,04 escasamente hasta empalmar en un trozo últimamente construido con buenas condiciones de trazado y conservación”.

En este tramo, como ya se ha citado anteriormente, existían tres obras de fábricas de finales del siglo XVII que fueron reutilizadas: El puente sobre la rivera de Cala, y los pontones (por tener un solo ojo) que salvaban los arroyos denominados Helechoso y Culebrín. A este respecto, Pascual Madoz, en la descripción del Partido Judicial de Fuente de Cantos, hace las siguientes indicaciones:

“Confina con la rivera de Cala, que es límite de las provincias de Sevilla y Badajoz, y a la derecha a ½ leguas la villa de Cala, perteneciente a Andalucía; a la legua esta la dehesa del Palacio, de propiedad particular, poblada de arbolado y con las mismas cualidades que la anterior. Siguiendo la rivera abajo se encuentra la grande y pingüe dehesa de Calilla, perteneciente a las Cinco Villas

Hermanas, y a la que divide o atraviesa el camino real de Badajoz a Sevilla; en este punto tiene la rivera de Cala un puente de 6 ojos fabricado en tiempo de Carlos IV...”¹⁷.

Así mismo, se estableció en 1860 que el ancho de la vía fuese de ocho metros y el firme de 5,50 metros como carretera de primer orden. Además, se proyectaron de nueva construcción dieciséis tajeas y una alcantarilla, considerándose que las escasas corrientes de agua hacían conveniente este tipo de construcción a base de ladrillo y mampostería, utilizándose sólo la sillería en la coronación de los frentes y los muros por sus puntos más susceptible de deterioro.

La hoja 2ª del proyecto, que representa el perfil longitudinal, situaba dichas obras de fábricas y se remitía a los modelos oficiales. Así, una correspondía al modelo 4, tres al modelo 16, una al modelo 18, tres al modelo 19, siete al modelo 20, y una al modelo 21. La alcantarilla se proyectó para salvar el llamado arroyo Marruecos (en otros documentos consta con la denominación de “Barruecos”), muy cercano a la Venta de los Conejos, y que se correspondía al modelo 31. Estos modelos oficiales eran manejados por los ingenieros y fueron aprobados en 1859 por el Ministerio de Fomento¹⁸.

Sobre el acarreo de los materiales, como se indicaba en la memoria firmada por Fermín Gaspar, procederían del entorno:

“La piedra para mampostar bien sea caliza bien granito se encuentra a la inmediación hasta la distancia de tres kilómetros. El ladrillo será o de Santa Olla a ocho kilómetros o de Monesterio a doce kilómetros, término medio. La sillería de la rivera de Cala o del Cerro del Marrueco a cuatro kilómetros. La cal de Calilla a cuatro kilómetros. Los demás materiales para la construcción de las casillas serán la baldosa y teja de los mismos puntos que el ladrillo. Las maderas cuadradas o de carpintería de taller de Sevilla y provincia de Huelva, las rollizas podrán proporcionarse en Segura de León. Los herrajes, cristales, pintura habrá que adquirirlos en Sevilla como población importante más próxima”.

Como se ha expuesto anteriormente, la anchura de la vía era ocho metros, siendo el firme o caja de cinco metros y cincuenta centímetros, y a ambos lados del firme existirían dos paseos o arcenes de un metro y veinticinco centímetros; el fondo de la primera sería horizontal, quedando los paseos un desnivel de dos centímetros y a los mordientes una altura de doce centímetros. En el exterior de la vía se proyectó una cuneta en forma de trapecio para la evacuación de las aguas de lluvia.

¹⁷ MADOZ, P. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de...* op. cit., t. 8, p. 209.

¹⁸ *Obras Públicas. 1ª parte, modelos de tajeas y alcantarillas para las carreteras formados por la Comisión de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos nombradas en 30 de agosto de 1858 y aprobadas por Real Orden de 30 de julio de 1859, s. f.*

En cuanto al firme, éste se compondría de dos capas, la primera más profunda, de nueve centímetros de espesor en los mordientes, y diez y siete en el centro, la cual sería de piedra machacada en la caja. La segunda capa tenía que ser de piedra machacada en el exterior, y que igualmente era variable su espesor, pues era tres centímetros en el exterior y trece en el centro, formando en su parte superior un arco de círculo.

Se indica igualmente en el proyecto que, extendida la primera capa, la más profunda, se extendería otra de recebo tomado del margen del camino, de tres centímetros de grosor, sobre que la misma se echaría la segunda capa de piedra, y sobre esta, un recebo arcilloso de tres centímetros de grosor para cubrir el firme, y que se mantendría constantemente con ese grosor de tres centímetros. Sobre los materiales a utilizar en el firme y la rodadura se hacía una descripción en los artículos nueve y décimo del pliego:

“Piedra. La piedra del afirmado será caliza o granito duro y compacto en primera capa y caliza o cuarzo en segunda, cuyos materiales se encuentran al principio y mediados del trozo en cantera y en cantos rodados en el lecho del río Cala”.

Recebo. El recebo intermedio será de las tierras que haya al margen del camino y se halle exenta de piedras mayores que grava, el superior además de estar limpio de cantos será arenoso sin mezcla de arcilla en los trozos en que la última capa de piedra sea caliza y podía tener una tercera parte de arcilla cuando dicha capa sea silícea”.

Esta forma de construir la carretera fue la puesta en práctica de las experiencias teorizadas por un ingeniero escocés llamado J. L. Mac Adam a principios del XIX¹⁹, y por tal motivo, la técnica es conocida en España como como “macadán” o “macadam”, que es una voz admitida en el *Diccionario de la Real Academia Española*²⁰. Es importante tener en cuenta, y así consta en la memoria que la piedra utilizada en cada capa tenía que tener un espesor determinado, y sobre todo no utilizar cantos rodados.

IV. LICITACIÓN, CONSTRUCCIÓN, RECEPCIÓN Y CONSERVACIÓN DEL TRAMO DE CARRETERA.

La Dirección General de Obras Públicas llevó a efecto la subasta de las obras en un acto celebrado el 16 de noviembre de 1860 bajo siendo la base de

¹⁹ MC ADAM, J.L. *Remarks on the present system of de road making with observations, deduced from practice and experience* &, London, 1823.

²⁰ “Pavimento de piedra machacada que una vez tendida se comprime con el rodillo”, en <https://dle.rae.es/macadán>.

licitación 734.879,38 reales vellón²¹. La licitación fue adjudicada al contratista Saturnino Martínez. Para llevar a la realidad el proyecto de carretera, en el pliego se regulaba todo el íter desde el trazado al replanteo con sujeción a los planos del proyecto, levantándose un acta al efecto.

Las actas de replanteo fueron firmadas el 17 de diciembre de 1860 entre el citado contratista y el ayudante primero encargado de la carretera y autor del proyecto, Fermín Gaspar, haciéndose constar que estaban conformes para la construcción de los kilómetros 76 a 85 de la Carretera de Castilleja de la Cuesta a Badajoz. Se indican en las mismas la conformidad de ambas partes el trazado y replanteo del proyecto de carretera y también lo referente a las tajeas y alcantarillas que serían construidas conforme a modelos oficiales.

Se desconoce cuántos operarios trabajaron para ejecutar dichas obras, y qué clase de herramientas se utilizaron para llevar a cabo la obra teniendo en cuenta la nula mecanización que existía en la época, debió de ser todo a base de trabajo manual, con las herramientas de la época, con auxilio, para el transporte de caballerías. Se deduce del artículo sexto de la memoria técnica el gran esfuerzo que hubo de hacerse para la construcción *ex novo* del tramo de carretera:

“El firme se compondrá de dos capas, de las que la primera se machacará a corte abierto en la misma caja, dándole nueve centímetros de espesor en los mordientes y diez y siete en el centro; la segunda machacada fuera tendrá tres centímetros de espesor en los cortados y trece en el centro formando en su parte superior un arco de círculo. Sobre la primera capa se extenderá otra de recebo tomado de las márgenes del camino, cuyo grueso uniforme será de tres centímetros y a la segunda capa de piedra cubrirá otra de recebo arcilloso que sólo cubrirá el firme y conservará en todas sus partes un espesor de tres centímetros. Las dimensiones que se asignan al firme son las que deberá tener después de machacado y consolidado por la comprensión”.

Con fecha 2 de marzo de 1862 se firmó el acta de recepción provisional que es el único documento que permite conocer algunos extremos del proceso de construcción que duró aproximadamente año y medio. Una modificación del proyecto inicial junto al pontón de Culebrín, evitó una expropiación, de la que se inició el expediente, y que se correspondía a los terrenos de la propiedad de Lorenzo Flores Franco (de la Venta del Culebrín originaria):

“Teniendo en consideración lo que se acortaba la línea siguiendo la carretera antigua del pontón de Culebrín hasta el punto de empalme cuya rasante excesivamente fuerte se propuso al contratista seguir dicho trayecto haciendo el desmonte en granito descompuesto y quedando con una pendiente de 0'045 por metro con lo cual ha obtenido evitar la expropiación de terreno que había

²¹ *Gaceta de Madrid*, 11 de julio de 1842.

de ocuparse en la explanación en movimiento de tierras por igual valor y en afirmado ciento ochenta y cinco metros menos de longitud”.

También se indica que las tajeas y alcantarillas se han construido, así como la reparación de las avenidas de los puentes sobre la rivera de Cala, y los arroyos del Helechoso y Culebrín, así como dos casillas de peón caminero (una cerca del Culebrín y la otra cerca del Helechoso). Se indicó en el proyecto que dichas construcciones se acogerían al “segundo modelo aprobado por la Dirección General de Obras Públicas”. Dicho modelo era el aprobado por dicha Dirección General el 28 de enero de 1859 y que era el propuesto por los ingenieros Lucio del Valle, Víctor Martí y Ángel Mayo²². El objetivo de estos modelos era seguir un sistema homogéneo en cuanto a las construcciones de estos edificios en todas las carreteras del territorio nacional. Tanto el modelo 1 como el 2 eran de casillas para acoger a dos peones camineros, la primera era un tipo de construcción con entramado de madera, y el segundo, que es el utilizado en la provincia de Badajoz, era totalmente de fábrica.

En el acta de recepción se indicó que la casa para el portazgo se ha observado su construcción de conformidad al proyecto, siendo de buena calidad las obras de fábrica. Sobre la cuestión del devenir de dicho edificio para la administración del portazgo, que un derecho fiscal de bastante antigüedad y que la definición del hecho imponible que aparece en el artículo 9 de la Instrucción de Posada Herrera aprobada por Real Orden de 10 de diciembre de 1861 y que su devengo era obligatorio “para todos los que hagan uso de la vía pública”, con un funcionamiento idéntico a los modernos peajes, incluida la barrera. Inicialmente, el portazgo estaba en la localidad de Monesterio, pero se determinó su traslado junto a la Venta del Culebrín²³. Este derecho fiscal fue suprimido durante el Sexenio Democrático y más concretamente en la Ley Presupuestaria de 1 de julio de 1869, y quedando sin utilidad el edificio fue desamortizado y sacado a pública subasta. Este edificio actualmente existe, y es el que ocupa actualmente el establecimiento conocido como Venta del Culebrín.

En este tramo y en aquella época existían dos establecimientos públicos con la denominación de ventas: La del Culebrín (que no es el actual establecimiento, sino uno que existía a pocos metros y que en la actualidad estaría situado en las oficinas del Matadero del Culebrín), el llamado en esa época como

²² Un ejemplar manuscrito de dicho catálogo se encuentra en la Biblioteca Nacional bajo el título de *Casillas de peones camineros* (1859), de acceso libre en la Biblioteca Digital Hispánica.

²³ BARRAGÁN-LANCHARRO, A.M. *Estudios sobre la Baja Extremadura*, Archivo Histórico Provincial de Badajoz-Junta de Extremadura, 2009, pp. 225-236.

Ventorrillo de los Aceitones, y más tarde conocido como *Venta de los Conejos*. Construida la carretera, y se deduce de los planos por aparecer, debió de construirse un tercer establecimiento conocido como *Venta del Helechoso*, muy cercano al arroyo y puente de mismo nombre, y que como establecimiento dejó de existir en 1936 por destrucción durante la Guerra Civil²⁴.

Además, en el acta de recepción se hace constar que los postes kilométricos que inicialmente iba a ser de madera, el contratista los sustituyó por los de material pétreo. En el transcurso de la ejecución de las obras, en 1861 fueron aprobados los modelos por la Dirección General de Obras Públicas²⁵. Previamente, una Real Orden del ministro de Fomento Claudio Moyano, y que tiene fecha de 18 de diciembre de 1856, y como fundamento “para el buen servicio de las obras de reparación de carreteras, así como para la mayor claridad y sencillez de la contabilidad se mida toda su línea con arreglo al sistema métrico decimal adoptado por la Ley de 19 de julio de 1849”. Esta Real Orden es la que establece como punto de partida para la medición la Puerta del Sol, así como la colocación de postes kilométricos, así como el marcado de los límites provinciales²⁶. Con esta disposición se sustituyeron las antiguas leguarias por el poste kilométrico. En una posterior Instrucción, de fecha 28 de febrero de 1857 se regulaban sus características:

“Serán de madera y la parte enterrada se dará con dos manos de brea mezclada con 1/10 de aceite de linaza en caliente, dejando secar bien la primera antes de dar la segunda. El resto se pintará al óleo a tres capas de color gris claro”.

Este sistema fue abandonado pronto y según se indica en la obra de síntesis *Carreteras*, del ingeniero jefe de primera clase de Caminos, Canales y Puertos Manuel Pardo (Madrid, 1892, pp. 158 y s.) la Dirección General de Obras Públicas en una Instrucción de 1861 adoptó otro modelo normalizado de postes kilométricos (1.000 metros) y miriámétricos (10.000 metros). De estas piezas pocas han llegado a nuestros días. Del tramo en estudio, el autor de la comunicación ha realizado una batida sin éxito. En cambio, sí ha localizado el miriámetro correspondiente a los cincuenta kilómetros (miriámetro) en la explanada de la gasolinera de El Ronquillo, y el correspondiente al kilómetro 105, curiosamente el primero del término de Fuente de Cantos, y el cual fue desplazado unos cuantos kilómetros hacia el término de Monesterio, y casi destruido está

²⁴ BARRAGÁN LANCHARRO, A. M. *República y Guerra Civil en Monesterio*, Badajoz, Sociedad Extremeña de Historia, 2010, p 336.

²⁵ PARDO, M. *Carreteras*, Madrid, Imprenta y Fundición de Manuel Tello, 1892, p. 159.

²⁶ *Gaceta de Madrid*, 30 de enero de 1857.

arrojado en una cuneta de la N-630. Los miriámetros serían de granito y el poste kilométrico, de menor tamaño, sería de mármol blanco, en ambas piezas las inscripciones fueron grabadas a cincel.

Entregadas provisionalmente las obras, empezaba la fase de conservación. La carretera se abría al uso y era cuando comenzaba el desgaste. Así pues, se estableció en el pliego que el plazo de garantía sería de doce meses, periodo en el que corría a cuenta del contratista las obras de conservación. Abierto el periodo de garantía, el contratista tenía que hacer un acopio de ochocientos sesenta metros cúbicos de piedra machacada que debía ser distribuido a lo largo de la carretera en forma de malecón en la zona conocida por el paseo (arcén). En el acta de recepción definitiva (13 de abril de 1863) se declara que dicho acopio se mantenía intacto.

Hay que tener en cuenta que este tipo de carreteras no tenía un tráfico mecanizado, sino tirado por animales, y ya incluso el tránsito suponía un desgaste del firme inclusive la que se producía con los fenómenos meteorológicos, especialmente la lluvia. La función de conservación continúa quedaba encomendada a los peones camineros. Además, el Estado licitaba periódicamente acopio de piedra machacada y otros materiales. Está documentada, por un edicto publicado en la *Gaceta de Madrid* del 16 de octubre de 1869 la existencia de licitación de Carreteras del Estado en la provincia de Badajoz como la de San Juan de Puerto a Cáceres, y de la de Castilla de la Cuesta a Badajoz y referido a los trozos de conservación.

La aparición de los primeros automóviles a principios del siglo XX y el incremento del tráfico en el primer tercio de la centuria fue un acicate para que Obras Públicas estudiase la modernización de las carreteras mediante los conocidos como “firmes especiales” que podían ser adoquinado sobre hormigón o sobre arena (travesías), riego asfáltico profundo, riego asfáltico superficial, macadán asfáltico y hormigón asfáltico. En la Dictadura de Primo de Rivera se promulgó el Real Decreto Ley de 9 de febrero de 1926 que creó el Circuito Nacional de Firmes Especiales, quedando incluida la carretera de Mérida a Sevilla en el itinerario 9º de la Sección Sur. La exposición de motivos de la era elocuente de la necesidad de modernización de los firmes:

“El alto interés nacional de fomentar el turismo, enalteciendo las bellezas naturales y la riqueza artística de España, proporcionando para ello los medios fáciles y gratos de simultanear la seguridad de la circulación ante una esmerada conservación de las carreteras, con la grata impresión que supone abandonar la lucha secular con los baches y con el polvo, enemigos poderosos de la

circulación de automóviles y al propio tiempo la imperiosa necesidad de cambiar el sistema técnico de la construcción de los firmes..."²⁷.

El citado itinerario noveno de la Sección Sur estaba formado por la Carretera de Castilleja de la Cuesta a Badajoz desde el inicio hasta la Los Santos de Maimona (136,90 kilómetros), y por la Carretera de San Juan del Puerto a Cáceres desde Los Santos hasta Mérida (54 kilómetros)²⁸. En 1940 se aprobó la Red Nacional de Caminos (Plan Peña) denominándose la misma como Camino Nacional 630, con origen en Gijón y término en Sevilla.

Curiosamente, a pesar del origen y final de la misma, durante muchos años se mantuvieron los hitos kilométricos que se median desde Madrid como kilómetro 0 y Sevilla como punto de destino. En la salida de Mérida, en la carretera de Madrid, kilómetro 345 existía un enlace con la denominada Carretera de San Juan del Puerto a Cáceres, y partir de este punto de enlace continuaba hasta Badajoz con los hitos kilométricos 346, 347, 348, pero también seguía hacia Sevilla con la numeración kilométrica 347, 348... En las minutas cartográficas MTN50 de los términos de Fuente de Cantos y Monesterio (que se custodian en el Organismo Autónomo Centro Nacional de Información Geográfica) se indican que el kilómetro 423 estaba en el casco urbano de Fuente de Cantos, y el 423 en Monesterio.

Tras la promulgación de la Ley de 18 de diciembre de 1950 por la que se aprobó el Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas (*Boletín Oficial del Estado* de 19 de diciembre), se clasificó el tramo de la C. N. 630 desde Salamanca a Mérida como "itinerario periférico" de 475,182 kilómetros²⁹, estando el hito kilométrico 382 en pleno casco urbano de Monesterio (en Fuente de Cantos estaba el 362) como se puede apreciar en los Mapas Topográficos Nacional de España, edición de 1982, Hojas 897-II y 876-IV. En 1977, la Dirección General de Carreteras inició el expediente, referido al tramo de estudio, para la rectificación del trazado, con ensanche de la calzada que conllevó la expropiación forzosa de todos los colindantes de la carretera desde el casco urbano de Monesterio (punto kilométrico 381.1) hasta el límite de la provincia con Huelva (kilómetro 399.4)³⁰, procedimiento posteriormente a una rectificación del kilometraje que actualmente perdura.

²⁷ *Gaceta de Madrid*, 10 de febrero de 1926.

²⁸ *Memoria de los trabajos efectuados desde la creación del Circuito hasta el 31 de diciembre de 1927 y liquidación del ejercicio económico de 1927*, Madrid, Patronato del Circuito Nacional de Firms Especiales, s. f.

²⁹ *Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas*, Madrid, Mtrio. OO.PP., 1950, p. 28.

³⁰ *Boletín Oficial de la Provincia de Badajoz*, 30 de marzo de 1977, pp. 3 y 4.

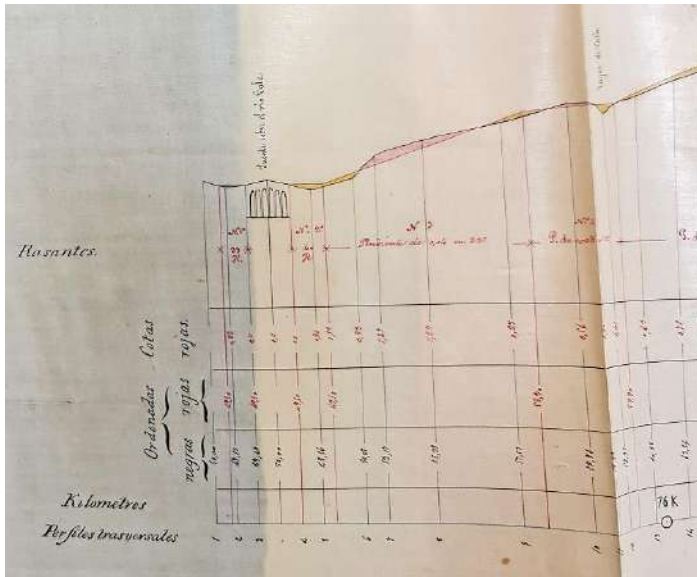


Fig. 1: Perfil longitudinal del proyecto de carretera de Castilla de la Cuesta a Badajoz. Tramo inicio del puente de la rivera de Cala.

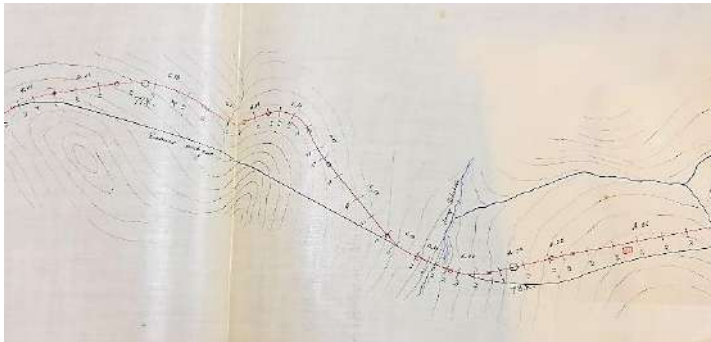


Fig. 2: Trazado de la carretera en la zona del puente sobre el arroyo del Helechoso.

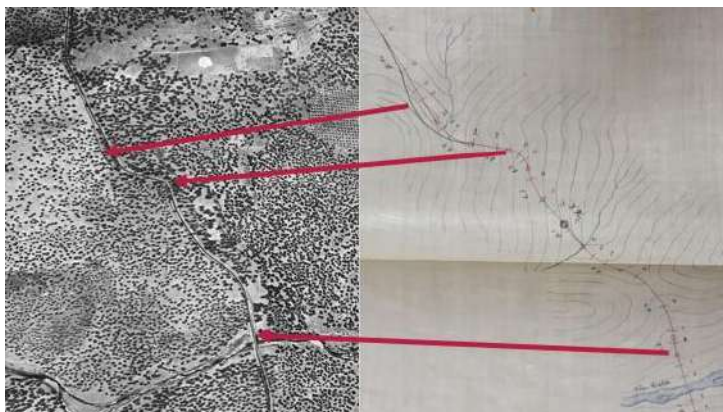


Fig. 3: Trazado de la carretera en la zona de la Venta de los Conejos y comparativa con el Vuelo Americano de 1956.

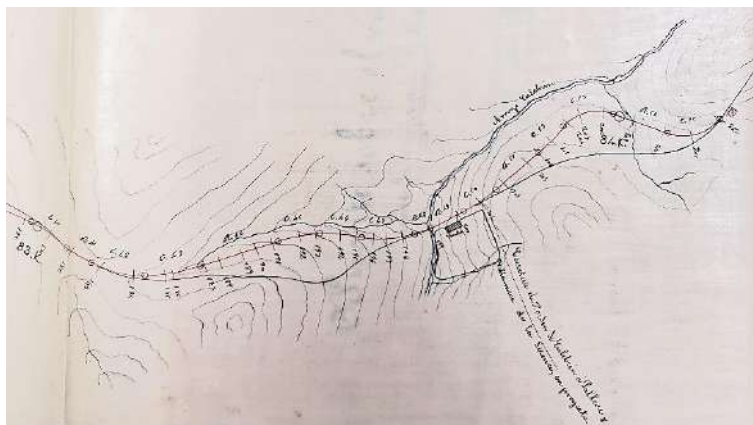


Fig. 4: Trazado de la carretera en la zona de la Venta del Culebrín

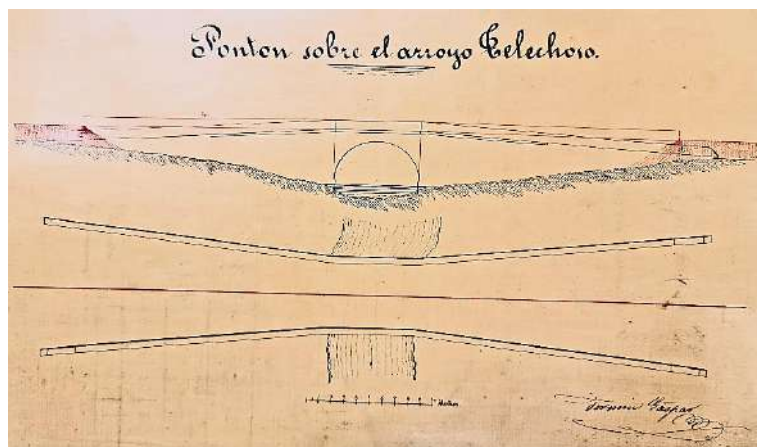


Fig. 5: Alzado del puente sobre el arroyo del Helechoso (s. XVIII) con las recificaciones de 1860.

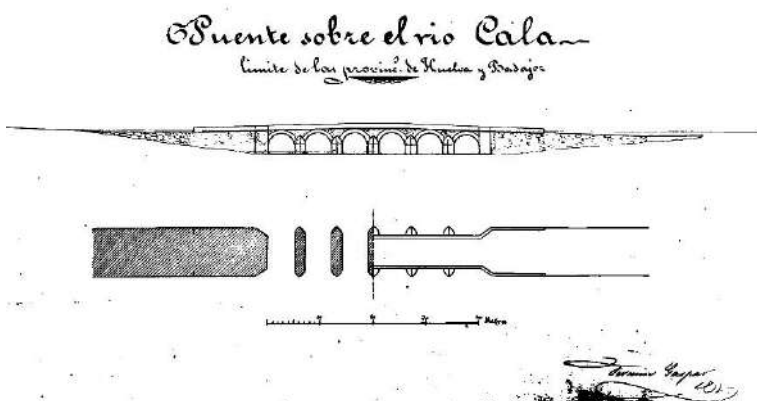


Fig. 6: Alzado del puente sobre la riera de Cala (s. XVIII) dibujado por el ingeniero Fermín Gaspar en 1860.

plano de una casa-portazgo de Culebrín en la Carretera de Castilla-Badajoz

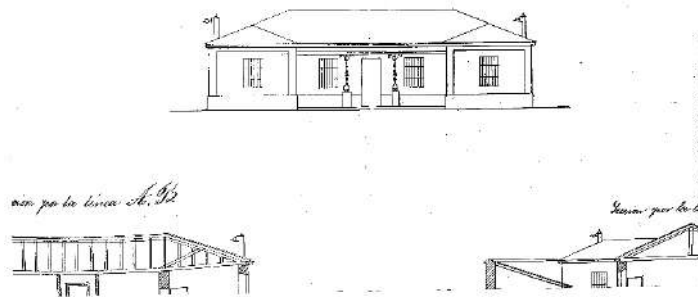


Fig. 7: Alzado de la fachada de la casa-portazgo, hoy Venta del Culebrín.



Fig. 8: Venta del Culebrín (antigua casa-portazgo) hacia 1920.



Fig. 9: La carretera en la zona del arroyo del Culebrín hacia 1927. En el primer plano, el acopio de piedra machacada para la reparación del firme.

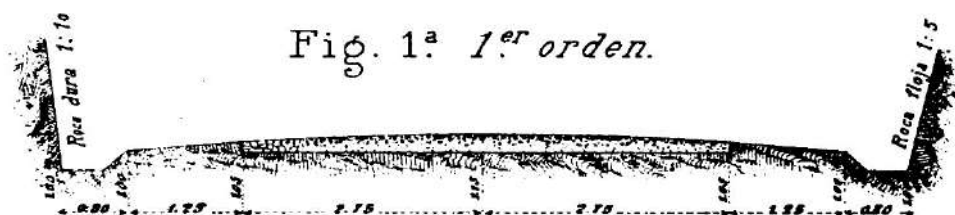


Fig. 10: Sección transversal de una carretera de 1^{er} orden de España según consta en el *Atlas* o anexo de la obra *Carreteras* de Manuel Pardo, y que se correspondería con la aquí estudiada.



Fig. 11: Corte de un tramo abandonado de la Carretera de Castilleja de la Cuesta a Badajoz, en el Sur de Monesterio (zona "El Cerezo") antes de ser eliminado en 2011 y que muestra las sucesivas capas del firme descritas en el proyecto, la más moderna es de alquitrán (hacia 1930-1940).



Fig. 12: Miriámetro de granito de la Carretera de Castilleja de la Cuesta a Badajoz que se correspondía con el kilómetro 50, y que señalaba que Badajoz estaba a 161 kilómetros y que está abandonado junto a la gasolinera de El Ronquillo.



Fig. 13: Poste kilométrico correspondiente al 105 de la Carretera de Castilla a Badajoz, el primero del término municipal de Fuente de Cantos, abandonado en el T. M. de Monesterio a varios kilómetros.

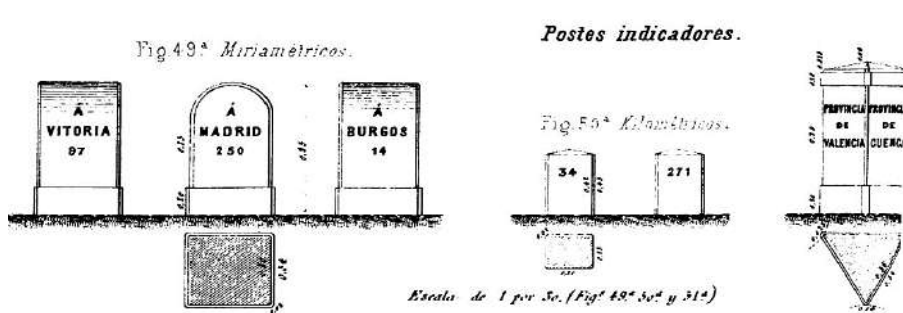


Fig. 14: Esquema de los postes indicadores utilizados en España desde 1860 hasta el primer tercio del siglo XX según consta en el Atlas o anexo de la obra Carreteras de Manuel Pardo.

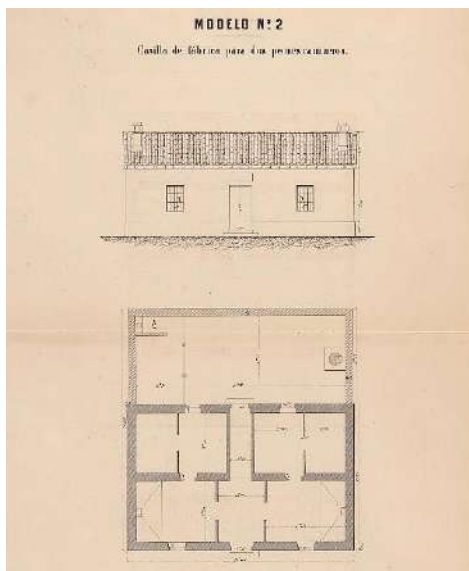


Fig. 15: Modelo número 2 de las casillas de peón caminero construidas en el tramo objeto de estudio, y actualmente desaparecidas.

EL INGENIERO QUE PLANTEÓ LLEVAR EL FERROCARRIL A FUENTE DE CANTOS: ROBERTO KITH

Alfonso Gutiérrez Barba

Sociedad Extremeña de Historia
alfonsobarba1957@gmail.com

RESUMEN: De los diferentes proyectos que aparecieron en la segunda mitad del siglo XIX para traer el ferrocarril a la baja Extremadura y así unirla con el oeste andaluz, con objeto de dar salida a sus productos agropecuarios y mineros hacia el mar, haremos referencia a uno que propuso que éste pasase por Fuente de Cantos. El autor de dicho proyecto fue un ingeniero de minas sevillano (Roberto Kith Fernández de la Somera) que en ese momento era ingeniero jefe de segunda clase, en la provincia de Sevilla.

En esta comunicación vamos a hacer una pequeña introducción a la llegada del ferrocarril a España, una referencia a la línea férrea Mérida-Sevilla y más detenidamente al proyecto anteriormente citado y por último nos ocuparemos en la evolución de la carrera profesional del ingeniero Sr. Kith, que se prolongará desde el año 1846, en el que finaliza sus estudios teóricos en la Escuela de Minas de Madrid, pasando a realizar las prácticas como ayudante segundo de Minas, hasta su jubilación como miembro de la Junta Superior Facultativa de Minería en 1881, así como también haremos referencia a otros aspectos de su vida.

Alfonso Gutiérrez Barba

LAS COMUNICACIONES EN LA HISTORIA
XXII JORNADA DE HISTORIA DE FUENTE DE CANTOS
Comisión Lucerna Historia, 2023
Pgs. 149-171
ISBN: 978-84-09-51293-5



Al igual que la Primera Revolución Industrial, el ferrocarril llegó a España tarde. En el caso español hay que añadir, además, que la primera línea férrea se autorizó para una de las pocas colonias que aún le quedaban a la monarquía borbónica del antiguo Imperio español (la isla de Cuba). La regente, María Cristina, madre de la futura Isabel II, firmó el 12 de octubre de 1834 la autorización de la línea férrea La Habana-Bejucal-Güines (alrededor de 17 leguas, unos 90 kms), que comenzó a funcionar, aunque no en su totalidad, en noviembre de 1837.

Habrá que esperar una década para que circule el primer ferrocarril por el suelo peninsular. La primera línea a la que se va a conceder permiso es la de Barcelona-Mataró, que se va a regir por la Real Orden de 31 de diciembre de 1844, en la que, entre otras cosas importantes, se fijaba el ancho de vía español, 1,67 metros, superior al europeo que es de 1,44 metros. Esta línea fue concedida el 23 de agosto de 1843 a D. José M. Roca, se inició su construcción en 1847 y se inauguraron sus 28,4 kms el 28 de octubre de 1848.

La segunda fue el denominado ferrocarril de María Cristina o del Mediterráneo, inaugurándose el 9 de febrero de 1851 el tramo Madrid-Aranjuez (*Tren Real*), para unir la capital con el puerto de Alicante, la concesión se otorgó el 6 de abril de 1845 a D. José de Salamanca (marqués de Salamanca) y las obras, que se iniciaron en 1846, por diferentes motivos (económicos, cambios políticos, etc.) quedaron suspendidas hasta 1850. La línea, por fin, llegará a Alicante el 15 de marzo de 1858.

Las compañías, fundamentalmente mineras, crearon líneas de vía estrecha y de no demasiada longitud, con un ancho de vía de prácticamente de 1 metro, para así abaratar los costes, sobre todo en material de tracción y móvil.

Lo difícil de la orografía peninsular, que encarecerá la construcción¹, dará lugar a la necesidad de grandes capitales; la compleja situación social

¹ *El Español*, 23 de octubre de 1845, pp. 3-4. Ramón de Echevarría, tratando de fomentar la construcción ferroviaria en España, indica lo contrario, aunque la realidad posterior le va a desmentir. "El precio de una legua de camino de hierro varía, entre límites muy lejanos y que dependen de una multitud de circunstancias. En Inglaterra, por término medio, cada legua española de veinte mil pies castellanos, ha costado de 7 u 8 millones de reales, en Francia se ha acercado bastante a 6 y en Bélgica ha pasado de cinco y medio, incluyendo el material de transporte...construidas las obras con las condiciones á que deben satisfacer, y con el decoro conveniente, puede fijarse en

(Guerras carlistas y los diferentes enfrentamientos entre los mismos liberales: conservadores y progresistas); así como el fuerte intervencionismo del estado, que facilitaba la corrupción; creemos que pudieron ser algunas de las causas del lento y tardío desarrollo del ferrocarril en nuestro país.

La construcción de las líneas ferroviarias en España se aceleró a raíz de la Ley de Ferrocarriles de 1855², estando al frente del Ministerio de Fomento D. Francisco de Luxán (había sido Diputado electo por Badajoz), siendo el decenio 1855-1865 aquel en el que entró en servicio un mayor número de kilómetros. Es en este momento cuando se produce la gran expansión del ferrocarril en España, en manos de empresas privadas, desgraciadamente con capital mayoritariamente extranjero (francés, inglés, belga, básicamente) y que apoyándose en la corrupción política (tanto conservadores como progresistas participarán, directamente, en los consejos de administración de las grandes empresas ferroviarias y tratarán de conseguir y conseguirán, cuando estén en el poder, beneficiarlas con sus decisiones), obtendrán las concesiones, tanto de las líneas como de la posibilidad de introducir el material fijo y móvil, para su construcción, lastrando así el desarrollo de la industria en este país.

Estas serán las principales empresas ferroviarias: Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), 1856; la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Ferrocarril del Norte), 1858; o la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, 1877. Además, se crearán un sinnúmero de pequeñas empresas que no tendrán viabilidad y se verán obligadas, bien a desaparecer o bien a malvender sus líneas a las empresas anteriormente citadas.

La evolución de la construcción del tendido ferroviario en España a lo largo del siglo XIX queda recogida en la siguiente tabla.

3.000.000 de reales el término medio de cada legua de ferrocarril en España, incluyendo el material de transporte; cantidad nada excesiva aun cuando se hagan con sencillez, si se tienen presentes los muchos chascos que se han llevado en el extranjero en los presupuestos de esta clase....El autor del proyecto de camino de hierro de Barcelona a Mataró hace subir el coste de las cinco leguas de que consta esta línea a más de 20 millones de reales, o lo que es lo mismo a unos cuatro millones cada legua... En un informe dado a la empresa de los caminos de hierro de Sevilla a Mérida, publicado este mismo año en París, calcula aproximadamente el coste de esta línea en más de cinco millones cada legua. Por último, la línea de Madrid a Aranjuez sale a 4.800.00 reales por legua".

² *Gaceta de Madrid*, 6 de junio de 1855, "Ley General de Caminos de Hierro", aprobada el 3 de junio del mismo año.

TABLA I: EVOLUCIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA RED FERROVIARIA,
1855-1990

| <i>Fecha</i> | <i>Kilómetros en servicio</i> |
|--------------|-------------------------------|
| 31-12-1855 | 422,5 |
| 31-12-1860 | 1.588,9 |
| 31-12-1865 | 4.663,3 |
| 31-12-1880 | 6.986,6 |
| 31-12-1990 | 10.838,7 |

Es en este contexto en el que hay que hay que incluir la línea que pretendía unir Extremadura con lo que se consideraba su salida natural al mar y uno de sus mercados más importantes: la ciudad de Sevilla. Por allí deberían de salir los productos extremeños, básicamente agropecuarios y mineros, favoreciendo el desarrollo de su economía y facilitando las comunicaciones, tanto dentro del territorio de la comunidad como con otros territorios, ya que aunque la línea, que va a denominarse desde un primer momento ferrocarril bético-extremeño³, desde Mérida se conectaría, por un lado, en dirección E-O, con la línea Madrid-Badajoz, que posteriormente se uniría con Lisboa y por otro debería unirse con la línea que por Cáceres, Plasencia, Béjar, Salamanca, se dirigiría hacia el Norte⁴, y formaría el denominado ferrocarril bético-extremeño-castellano⁵ que debería de acabar en la costa cantábrica y que vendría desde Cádiz-Sevilla hasta Oviedo-Gijón (lo que posteriormente se denominaría el Vía de la Plata, tristemente desaparecido), siendo una de las pocas vías férreas transversales, en el momento de su creación, de este país; siendo la última de las grandes líneas, que pasan por Extremadura, en nacer y la primera en desaparecer.

³ *El Diario Español Científico y Literario*, 17 de Febrero 1852. El ferrocarril Mérida-Sevilla, "... está llamado a enlazarse en su día con el que se piensa construir desde Madrid a Portugal; pero como esta línea por su mayor extensión y otras circunstancias presenta mayores dificultades que la otra, presumimos no se ejecutará tan pronto, si es que llega a ejecutarse. Harto satisfechos quedaremos los extremeños con que se lleva a efecto solamente la de Sevilla a Mérida, en razón de ser aquella ciudad el punto a que se esporta la mayor parte de nuestros productos.."

⁴ *El Cantón Extremeño*, 1 de Junio de 1888: "Cuando nació la idea del ferrocarril de Plasencia a Astorga, fué apreciada por muchos como una utopía; hoy ya se ha verificado la subasta por el Estado, quedando la construcción a favor de la compañía de los ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal".

⁵ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 4 de agosto de 1861, pp. 2-3: La licitación de los diferentes tramos, que acabarán dando lugar a esta línea de ferrocarril, será bastante posterior.

Cronológicamente la primera de estas líneas, a las que vamos a denominar "extremeñas", que se licite, será la de Madrid-Badajoz-Lisboa⁶, que fue adjudicada por Real Orden el 19 de diciembre de 1859, aunque había sido autorizada un año antes. Comenzando las obras el 4 de marzo de 1860 y terminándose de construir a finales de 1866, posibilitándose así la unión con Lisboa el 22 de noviembre del citado año⁷.

La línea Mérida-Sevilla (Tocina), como hemos señalado, ya se planteaba desde 1846 como un ramal de la línea Ciudad Real-Badajoz (Madrid-Lisboa). A partir de este momento aparecen diferentes proyectos de trazado, entre otros y cronológicamente: el primero en 1856 el de Roberto Kith, al que le dedicaremos una atención especial; el segundo el de *Ferrocarriles del Gran Central de Francia* del mismo año; el tercero el de Luís Gilhou y Manuel Fernández, Marqués de Perales, en nombre de la *Compañía General de Crédito de España* en 1857⁸; el último que citaremos es el del ingeniero Victor Rapin, que fue aprobado el 12 de enero de 1863, en el que se reflejaba el siguiente itinerario, que casi coincide con el que tendrá al final⁹ y que va a perdurar hasta nuestros días:

⁶ *El Eco del Comercio*, 30 de abril de 1846, p. 4: En un anuncio para captar inversores la empresa británica CAMINO DE HIERRO CENTRAL DE ESPAÑA, DE MADRID POR MÉRIDA A BADAJOZ, dice lo siguiente "Demostrada para la compañía la posibilidad y economía del camino, pronto se cercioró de la utilidad que debe reportar á la nación como progreso, a los pueblos del tránsito y a sus provincias como medio industrial. y a los empresarios como especulación. Desde Mérida hay proyectado un ramal para Sevilla, y a Badajoz vendrá a parar la línea que está una compañía inglesa preparando desde Lisboa. La indicación de estos dos enlaces basta para excitar la imaginación de los hombres entendidos y hacerles apreciar instantáneamente el porvenir reservado a una empresa que pondrá en próximo contacto a Madrid con Lisboa y Sevilla, y a la feraz Extremadura con todas tres capitales y con el Guadalquivir y el mar". El capital social que quieren reunir es el de 200 millones de reales divididas en 100.000 acciones de 2.000 reales, teniendo que desembolsarlas por décimas partes según se vaya necesitando. La compañía no tuvo éxito.

⁷ BLANCH SÁNCHEZ, A, "La Llegada del ferrocarril a Extremadura: una época de especulación y corrupción", *Revista de Estudios Extremeños*, LXIX-1, 2013. En 1855 se firmó un acuerdo hispano-portugués para unir las capitales de las dos naciones por ferrocarril a través de la frontera (Elvas-Badajoz). Hay que señalar que los ferrocarriles portugueses llegan a la frontera y a Badajoz unos años antes, en 1863, mientras que el primer tren desde Madrid solo llega en la fecha anteriormente citada (p. 446).

⁸ *La Gaceta de los caminos de Hierro*, 1 de marzo de 1857, p. 152: "Los ingenieros de la Compañía General de Crédito deben de marchar dentro de algunos días para Sevilla, para emprender los estudios de un ferrocarril que partiendo de aquella se dirija a Mérida y empalme con la línea de Portugal"

⁹ TORQUEMADA DAZA, J.A. "La revolución de las comunicaciones del siglo XIX: El ferrocarril en los Santos de Maimona", *Los Santos de Maimona en la historia IX y otros estudios de la Orden de Santiago*, pp. 20-22. Hace referencia a diversas posibilidades sobre el trazado de la línea propuestos por Coello en su informe sobre el Plan General de Ferrocarriles, en el que, por cierto, en la línea desde Huelva a Mérida, que se uniría en Los Santos a la de Sevilla-Mérida, se citaba a Fuente

Mérida, Calamonte, Almendralejo, Villafranca, Los Santos de Maimona, Llerena, Fuente del Arco, Guadalcanal, Fábrica de El Pedroso, Minas de carbón de Villanueva y Tocina, empalmando en esta localidad con la línea de Córdoba a Sevilla.

En febrero de 1863 por Real Orden se aprueba el Pliego de condiciones particulares para la subasta¹⁰ y se adjudicará, también por R.O. el 18 de junio del mismo año a Luis Guilhou en representación, como gerente, de la *Compañía General de Crédito de España*, que tenía adjudicada la línea Sevilla- Jerez y Cádiz y que, en ese momento, estaba atravesando una crítica situación económica, por lo que es posible que les interesase únicamente la importante subvención (20.890.000 reales de vellón por toda la línea) y que, salvo hacer un amago de inicio de las obras¹¹, paralizaron las mismas, lo que provocó la protesta de la mayoría de las localidades¹² por la que iba a ir destinado el ferrocarril.

Al mismo tiempo se produjo un enfrentamiento entre algunas de ellas porque se pretendió y consiguió cambiar el recorrido, al hacer pasar el ferrocarril por Zafra, cosa que no estaba en el proyecto aprobado¹³ y que posibilitará al adjudicatario pleitear cuando se le retire la concesión. Cosa que tuvo lugar al caducar la misma, porque a primeros de julio de 1865 no se habían

de Cantos, junto a otros pueblos de la comarca: Cabeza la Vaca, Calera de León, Calzadilla de los Barros, como puntos posibles de paso del mismo.

¹⁰ Ibidem, 17 de mayo 1863, pp. 310-311. FERROCARRIL DE MÉRIDA A SEVILLA. Aparece especificado el Pliego de condiciones particulares para la subasta de este ferrocarril. Aprobado por R. O. de 16 de febrero de 1863.

¹¹ La liquidación pendiente con la *Sociedad General de Crédito de España*, banquero del Sevilla á Jerez, la inhabilitó para el cumplimiento de los compromisos adquiridos en la concesión del Mérida á Sevilla, provocando la caducidad de la concesión el 29 de diciembre de 1866. Previa a esta caducidad, la compañía debería atender las exigencias del pliego de condiciones particulares de la concesión, que la obligaban a iniciar las obras a los tres meses de la concesión y concluir las en el plazo de cinco años. Llegando a organizar, en Mérida, el acto de inicio oficial de las obras, en septiembre de 1866.

¹² *La Andalucía*, 18 de febrero de 1866, pp. 3-4: "Los diputados por las provincias de Sevilla y Badajoz, se reúnen en el Congreso á las ocho de la noche del viernes 'próximo, para ocuparse de la interesante cuestión del ferrocarril de Mérida á Sevilla. En este acto presentará el señor Tubino las esposiciones que los pueblos mas importantes de dichas provincias elevan al gobierno, pidiendo la caducidad del remate de la mencionada vía, por no haberse cumplido, según dicen, las condiciones de la subasta. También .se dara cuenta de otras esposiciones, que con igual objeto remiten las diputaciones provinciales de ambas provincias."

¹³ El concesionario el 28 de julio de 1863 propuso a la Administración la modificación del trazado, en el sentido de que la línea concluya en Sevilla, por la margen derecha del Guadalquivir, y no en Tocina. Manifestando su deseo de construir una línea directa de Mérida a Cádiz, pasando por Cantillana, Villaverde y Alcalá del Rio, sin emplear el tramo de Tocina a Sevilla (*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 24 de abril y 1 de mayo de 1864); añadiendo en su solicitud un itinerario, redactado por el ingeniero Aramburu, que, por Villafranca, se dirigiría a Zafra soslayando a Los Santos de Maimona.

iniciado los trabajos y las Diputaciones de Sevilla y de Badajoz¹⁴ lo solicitaron al Consejo de Estado, que por R.O. de 29 de diciembre de 1866 dictó la caducidad de la concesión, que fue publicada en la Gaceta de Madrid de 22 de abril de 1868.

El expediente de caducidad fue recurrido por la Compañía del Ferrocarril de Sevilla a Jerez y Cádiz, apoyándose en que no se había resuelto la solicitud del final de línea en Sevilla, formulado en su día por la compañía, y que la quiebra de la Sociedad General de Crédito de España, con la que tenía suscrito el contrato de construcción de la línea, constituía caso de fuerza mayor. El recurso judicial interpuesto por la compañía fue resuelto en su contra el 4 de marzo de 1868.

Tras este fracaso habrá que esperar hasta bien entrado el año 1869 para encontrar un nuevo proyecto de iniciar este ferrocarril, con la concesión al ingeniero sevillano Manuel Pastor y Landero¹⁵. Este ingeniero de Caminos, canales y puertos, que había sido quien unos años antes se encargó del ramal interior del Guadalquivir ampliándolo y potenciando el puerto de Sevilla, con fama de ser muy ahorrativo en sus obras. Una de sus primeras exigencias fue la imprescindible participación de todos los ayuntamientos por donde pasaba la línea férrea y/o se viesan beneficiados por ella, también añadió la condición de que se le otorgase la concesión de la línea, que se uniría a la Mérida-Sevilla, que iba de Valdesequillo

¹⁴ *Diario de las Sesiones de Cortes. Congreso de los Diputados*, en la sesión de 3 de mayo de 1866, nº 80, p. 1210: "Sr. Romero Leal: La he pedido (la palabra) para presentar al Congreso tres exposiciones: la primera de la diputación provincial de Badajoz, pidiendo se declare la caducidad de la concesión del Ferrocarril de Mérida a Sevilla, por haber transcurrido tres años próximamente, de los cinco que comprende el contrato, y no haber empezado ni haber esperanza de que se empiecen seriamente las obras..."

Ibidem, 12 de mayo de 1866, nº 85 p. 1.316. Se leyó y mandó pasar a la comisión de Peticiones la lista de las presentadas en Secretaría desde el 28 de abril en que se dio cuenta de la anterior. Nº 106: La diputación provincial de Badajoz solicita se declare caducada la concesión de la vía férrea de Mérida a Sevilla, y que en el caso de que así se acordare, que el depósito hecho por el concesionario se convierta en aumento de la subvención para el indicado proyecto, con cuyo aumento podría provocarse nueva licitación

¹⁵ *Gaceta de Madrid*, 1 de abril de 1869, p. 1: Ministerio de Fomento. Decreto. "El Poder Ejecutivo, en Consejo de Ministros ha acordado otorgar á D. Manuel Pastor y Landero, con arreglo al decreto de 14 de Noviembre de 1868, la concesión del ferrocarril de Mérida á Sevilla sin subvención alguna del Estado, y bajo las condiciones particulares que establece el pliego aprobado en virtud de orden fecha 18 del corriente. Madrid veinticuatro de marzo de mil ochocientos sesenta y nueve. El ministro de Fomento, Manuel Ruiz Zorrilla".

Ferrocarriles. Pliego de condiciones particulares para la concesión del ferrocarril de Mérida á Sevilla. Le siguen 26 condiciones. "Madrid 18 de marzo de 1869. Manuel Ruiz Zorrilla. Declaro hallarme conforme en un todo con las condiciones que anteceden. Manuel Pastor y Landero".

a Fuente del Arco¹⁶, en esta última localidad. Cosa que ocurrió el 3 de agosto de 1879, con lo que cumplía con el compromiso adquirido, en la reunión mantenida en Llerena¹⁷ el día 10 de febrero de 1868 con los alcaldes y representantes de los distintos pueblos de la zona sur de Extremadura para conseguir fondos y suelo liberado por donde realizar el trazado de ambas líneas.

El Sr. Pastor y Landero hace también una importante oferta económica a los diferentes ayuntamientos inversores, pues está dispuesto a pagar, por los fondos invertidos, que provendrían del 80% de los bienes de propios que perdieron los ayuntamientos con la desamortización de Madoz¹⁸, un rendimiento del 6% anual que superaba ampliamente el 3% que ofrecía el Estado.

TABLA II: PROPUESTAS DE INVERSIONES DE LOS MUNICIPIOS EN LAS LÍNEAS MÉRIDA-SEVILLA Y VALDESEQUILLO-FUENTE DEL ARCO

| <i>Localidad</i> | <i>Reales de vellón</i> |
|-------------------------|-------------------------|
| Azuaga | 4.500.000 |
| Berlanga | 1.200.000 |
| Casas de Reina | 500.000 |
| Fuente del Arco | 2.000.000 |
| Fuente Obejuna | 3.000.000 |
| Granja de Torrehermosa | 3.000.000 |
| Higuera de Llerena | 700.000 |
| Llera | 1.000.000 |
| Llerena | 3.000.000 |
| Malcocinado | ¿? |
| Reina | 400.000 |
| Retamal de Llerena | 100.000 |
| Valencia de las Torres | 500.000 |
| Villagarcía de la Torre | 800.000 |
| TOTAL | 20.700.000 |

¹⁶ Ibidem, 7 de agosto de 1879, p. 3. Por Ley de 3 de agosto de ese año: "Artículo 1º: Se autoriza á D. Manuel Pastor y Landero para construir un ferrocarril que partiendo de Valsequillo pase por la Granja, Azuaga, Ahillones, Berlanga y Valverde y termine en Fuente del Arco; quedando sujeto dicho camino á la vigilancia del Gobierno".

¹⁷ AHMA, Libro de Actas de 1868 pp. 171-172; AHMLL, sesiones del 2 y 9 de febrero de 1868; AHRL, Libro de Actas de 1868 p. 8; AHMT, Libro Actas 1868, p. 18. Se eligen los representantes y se hablan de las cantidades que las distintas localidades están dispuestas y pueden ofrecer, y también de las condiciones que proponen.

¹⁸ *Gaceta de Madrid*, 3 de mayo 1855, p. 1: Ley 1 de mayo de 1885.

En la tabla anterior hemos recogido algunas de las propuestas de inversiones de los municipios que quedarían próximos a las dos líneas indicadas y que entienden se verían muy beneficiados por el establecimiento de las mismas.

Para llevar adelante la construcción de la línea el Sr. Pastor y Landero conseguirá el apoyo, no solo de las instituciones (tanto de las Diputaciones de Badajoz y Sevilla, como de numerosos municipios extremeños y sevillanos), sino también el del capital privado. Un número importante de inversores sevillanos se van a unir al proyecto, lo que va a dar lugar a que, a primeros de enero de 1870, se pueda crear, en una notaría de Sevilla, la Sociedad Anónima que tendrá por nombre el de *Ferrocarril de Mérida á Sevilla*, en la que junto al ingeniero Pastor y Landero, aparecerán varios propietarios y más de sesenta comerciantes, mayoritariamente de esa localidad.



Fig. 1: Anuncio de adquisición de terrenos para la línea Mérida-Sevilla

Con estos mimbres comenzó la construcción de la línea, por las partes más fáciles, los extremos: en la zona desde Tocina¹⁹ a las minas de carbón de Villanueva del Río, de 12 Kms, se explanó y construyó un puente de madera en el Guadalquivir, lo que permitió el 1 de mayo de 1870 abrir al tráfico dicho tramo. En el otro extremo, Mérida, aunque más tarde, comenzaron también con la explanación y a preparar el puente de madera para atravesar el río Guadiana, que tantas dificultades siempre planteó. Hay que saber que ambos puentes se derrumbaron: el del Guadalquivir sin víctimas; el del Guadiana causó además de alguna víctima el corte de la línea durante un importante periodo de tiempo, cuando ya llega hasta prácticamente Llerena.

¹⁹ *Gaceta de los caminos de hierro*, 5 de diciembre de 1869, pp. 773-774. Comenta la invitación del Sr. Pastor y Landero a las autoridades sevillanas para ver el desarrollo de la obra que se inaugurará prácticamente un mes después, entre los invitados figurará Roberto Kith, que en ese momento era ingeniero jefe de primera clase responsable de la provincia de Sevilla y atendiendo la de Cádiz e Islas Canarias.

A pesar de estos apoyos económicos el capital de la empresa no era suficiente y se vio obligado a recurrir al estado²⁰, lo que provocó un cambio en la concesión. No obstante, se le permitió incluir la estación de Zafra en el recorrido. A pesar de esto, sin fondos suficientes, se vio obligado a solicitar varias prórrogas (ANEXO I) para tratar de concluir las obras, cosa que no consiguió, viéndose obligado a buscar una gran compañía que se hiciese cargo de la misma. Lo intentó tanto con Ferrocarriles Andaluces como con MZA²¹. Con esta última y tras muchas negociaciones, muy favorables para los intereses de esta compañía, acabó en julio de 1880 firmándose un acuerdo. Será MZA quien, tras superar diversos juicios con los acreedores de Pastor y Landero, acabe por fin la línea, tras completar el tramo que presentaba las mayores dificultades (atravesar Sierra Morena: Fuente del Arco-El Pedroso), el 16 de enero de 1885.

Este último tramo, la denominada Sierra Norte sevillana (Sierra Morena) fue el que trató de evitar el Ingeniero de minas Roberto Kith y Fernández de la Somera, en el trazado que planteó en 1856 y que nunca se llevó a la realidad. Su vinculación con el ferrocarril es diversa, ya que tenemos un antecedente de la misma en su propio padre que participó, ya en 1847, en la comisión nombrada para la construcción del ferrocarril Osuna-Sevilla²²; a esto hay que añadir, sus relaciones familiares con la provincia de Cádiz y con el ferrocarril Sevilla-Jerez-Cádiz-Trocadero²³; y también sus intereses particulares en la relación con Extremadura pues, será propietario²⁴ de una Fábrica de

²⁰ Decreto de 28 de junio de 1872, que facilitaría las expropiaciones forzosas y la Ley de 5 noviembre de 1872 que concedía una subvención de 60.000 pesetas por Km construido, pero cambiando el periodo de la concesión, que pasaría de ser perpetua a ser "solo" de noventa y nueve años.

²¹ La MZA estaba a la espera de la concesión de la línea Aljucén-Cáceres, que acabaría recibiendo, pudiendo así seguir la línea hacia el Norte de la provincia que le permitiera proseguir hasta Plasencia, Béjar y Salamanca, es decir, hacer realidad el ya mencionado ferrocarril bético-extremeño-castellano, si bien no quedará en sus manos ya que, este último tramo se lo quedará la compañía de Madrid a Cáceres y Portugal.

²² *El Clamor público* 10 de marzo de 1847, p.2

²³ BENÍTEZ GALLARDO, A. "Historia de los ferrocarriles (frustrados) del Campo de Gibraltar: I. El ferrocarril de Cádiz a Campamento", *Almoraima, Revista de Estudios Campogibaltareños*, nº 45, octubre 2016, pp. 127-137. Dice textualmente: "La Compañía del ferrocarril de Jerez al Puerto de Santa María y Cádiz, representada legalmente por D. Luis Díez Somera..."

²⁴ GÓMEZ ZARZUELA, M. *Guía de Sevilla: Su Provincia, Arzobispado, Capitanía General, Tercio Naval. Audiencia Territorial y Distrito Universitario. Para 1866*, pp. X y XX, Imprenta del Diario de Córdoba, Sevilla, 1866. En este año figuran las direcciones creemos que equivocadas tanto para las fábricas (calle Curtidores nº 8-9) como para la dirección de su casa (Catalanes, nº 7). En las siguientes guías figurará la dirección que señalamos.

Curtidos y un Molino de Corteza (para triturar la corteza de los árboles y obtener taninos para la industria del cuero), ubicados en la Plazuela del Nardo nº 3, de Sevilla.

Estos motivos que hemos señalado harán que el ingeniero primero de minas D. Roberto Kith²⁵ al servicio de la inspección de Rio Tinto y con residencia en Sevilla se decidiese a enviar una carta a la *Revista de los Caminos de Hierro*²⁶ en la que planteaba la posibilidad de una línea férrea que uniese Sevilla con Badajoz a través de Mérida, que claramente favorecería los intereses tanto de la ciudad andaluza como, según él, de toda la Extremadura. Entre otras justificaciones la que nos parece más significativa es la siguiente

"Como ingeniero del cuerpo nacional de minas, destinado hace algunos años en la provincia de Sevilla, he tenido necesidad de recorrerla en todas direcciones, y no por los caminos generalmente seguidos, sino por trochas y a campo través, para buscar los sitios muchas veces casi innacesibles, que con tanta frecuencia en estos últimos tiempos se registran y se denuncian. El conocimiento que con este motivo he adquirido, de la parte mas escabrosa de la provincia, y que otras personas no lo pueden tener sino á costa de mucho tiempo, molestia y privaciones, me facilita los medios de ayudar a la mas pronta construcción de uno de los caminos de hierro que están solicitados, y que es en mi juicio de los que mas interesan á la población de Sevilla"²⁷.

Debemos de señalar que él conoce en profundidad toda la zona de la Sierra Norte del partido de Cazalla de la Sierra, como podremos ver posteriormente: Villanueva del Río, Guadalcanal, ribera del Huesnar, ribera del Viar, Sierra de Constantina, Sierra de Alanís, lo que le hace descartar ese camino, por su enorme dificultad y coste, aunque en última instancia sea el elegido por el Gobierno para el trazado de la línea Mérida-Sevilla.

Curiosamente la trayectoria de la línea férrea por él planteada va a diferir en el paso de Sierra Morena del resto de los proyectos de los ingenieros, tanto civiles como militares que conocemos: Alameda, Eusebio Page, Manuel Pastor y Landero, Victor Rapín, Juan Soler de Mena, Wisscoq, Zenarmuza. Todos ellos se inclinan por realizar el paso por la zona oriental, bien es cierto que la línea debería de acabar en Tocina, pero cuando en ocasiones se diseñe otro trayecto que

²⁵ *Revista Minera*, t. VII, p. 8, Imprenta de la Viuda de Antonio Yenes, Madrid, 1856. Aparece en el Escalafón del Cuerpo de Ingenieros de Minas en 1 de enero de 1856 como ingeniero primero, ocupando el puesto nº 13.

²⁶ *Revista de los caminos de hierro y telégrafos eléctricos*, ed. en Madrid desde 1856 a 1866. En 1857 se cambia el título a *Revista peninsular-ultramarina de caminos de hierro, telégrafos, navegación e industria*. Es algo anterior, podríamos decir que es la precursora de *La Gaceta de los Caminos de Hierro*.

²⁷ *La Gaceta de los Caminos de Hierro*, 13 de julio de 1856, p. 183.

acabe en Sevilla no buscan, en ninguno de los casos, la posible alternativa que ofrece Kith.

Pasemos a ver, por tanto, el trazado que plantea para su línea de ferrocarril de Sevilla a Mérida.

Partiendo de la estación de Sevilla, se dirigiría una vez atravesado el Guadalquivir por toda su margen derecha en dirección hasta el pueblo de la Algaba (1-una- legua, 5-5,5 Km), recorrido de trazado fácil y poco costoso, pues discurre por el valle de dicho río, lo que no presenta ninguna dificultad orográfica. Decide pasar por allí porque, en su opinión, se trata de una población rica (con una población de alrededor de 1.800 habitantes, en ese periodo, y una dedicación agraria a la agricultura cerealística bastante productiva, menos importancia tendrían las hortalizas, la fuerza de tracción serían los bueyes, unas 100 yuntas, debido al tipo de suelo).

Desde esta población y en dirección NO se dirigiría a Guillena (1-2 leguas, 10-12 kms), población de menor importancia (menos de 1.000 habitantes, dedicación a la agricultura -cereal, legumbres, aceite, miel, hortalizas- y a la mollienda tanto de cereal como de aceite que no solo abastecen a la localidad sino a todas las vecinas), este es otro de los motivos (poder acercar esos productos al mercado sevillano) que parecen decidirle para llevar por allí la línea.

Desde aquí, en dirección N y siguiendo la rivera del Huelva se dirigirá hasta donde se cruza ésta con la del Cala (alrededor de 1'5 leguas, 8 Km).

A partir de este momento el trazado entraría en la Sierra Morena, sin lugar a dudas el territorio más complicado de todos, plantea que el ferrocarril debería tomar la dirección NNO, por el valle que forma la Rivera del Cala hasta alcanzar el término de Almadén de la Plata, que debería atravesarlo sin tocar la localidad (menos de 500 habitantes, dedicación ganadera, dos canteras de mármol), ya que desviándose hacia el N y siguiendo el citado valle de la ribera del Cala se alcanzaría el Real de la Jara (alrededor de 250 habitantes, escasa producción de cereal, abundante ganadería de cabrío y vacuno y mucha caza).

Todavía en Sierra Morena y saliendo de la provincia de Sevilla se dirigiría la línea férrea bien a Arroyomolinos de León, provincia de Huelva, (menos de 900 habitantes, cereales, hortalizas, lino, ganado de todo tipo, 18 molinos harineros de poca cantidad) o bien, preferentemente ya que se trata de una localidad mucho más importante, (2 leguas, 10-11 Km) a Segura de León (2.700 habitantes, producción de cereal, vino y aceite, ganadería lanar, cabrío, vacuna,

cerda y yeguar; molinos de harina y aceite; elaboración lanas bastas), aunque en este caso señala que tiene peor orografía, no obstante consigue evitar las es-tribaciones más altas de la Sierra de Tentudía. En total el tramo, que atravesaría la Sierra Morena, desde donde se unen las riberas de Huelva y Cala hasta salir de Segura de León, alcanzaría las 14 leguas²⁸.

A partir de aquí, finalizada la Sierra, nos conduciría a Fuente de Cantos (4.500 habitantes, producción de cereal que exporta para Andalucía, vino, aceite y verduras, ganadería diversa, 100 telares de lana, canteras de mármol y minas de metales plomizos²⁹), localidad que él considera de cierta importancia, a la que acceder desde Segura de León no representaría gran dificultad.

Una vez en la llanura extremeña, nos indica que el ferrocarril puede seguir sin ninguna dificultad la dirección de la carretera, haciendo referencia a que tendría que pasar por Los Santos de Maimona, Villafranca, Almendralejo, hasta llegar a Mérida, donde finalizaría la línea, ya que una vez allí empalmaría con el ferrocarril que lleva a Badajoz, pues Kith siempre hace referencia a que el ferrocarril Mérida-Sevilla se trata de un ramal de la línea principal que uniría Madrid con Badajoz.

La distancia total entre Sevilla y Badajoz la calcula en unas 36 leguas, ahora bien, el ramal de Mérida a Sevilla quedará reducido a únicamente unas 30 leguas.

Los costes serán menores ya que no necesitará grandes obras e infraestructuras: salvo los dos grandes ríos Guadalquivir y Guadiana, que requerirían la construcción de sus respectivos puentes para vadearlos, en el resto del recorrido solo tendrán que salvarse pequeños cursos fluviales y en principio, no sería necesaria la excavación de túneles.

Es cierto que el trazado podría ser superior en kilómetros, al posteriormente aprobado, pero también es verdad, como ya hemos señalado, que eso quedaría compensado con la menor necesidad de infraestructuras importantes en el discurso de la línea.

Aunque no hace ninguna referencia al número de estaciones que se deberían de establecer, por las localidades que señala, se desprende que deberían de

²⁸ Todos los datos, referidos a las diferentes poblaciones a las que hacemos referencia en el trazado, han sido obtenidos de la obra MADOZ, P. *Diccionario Geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*.

²⁹ La Compañía propietaria de la mina llamada *Santiago*, quizás la más importante por su riqueza, se denominaba *La Concordia* y tenía establecida su junta directiva en Cádiz.

estar, al menos, en las siguientes poblaciones: Sevilla, La Algaba, Guillena, El Real de la Jara, Segura de León, Fuente de Cantos, Los Santos, Villafranca, Almerdralejo y Mérida.



Fig. 2: Trazado aproximado de la línea férrea Sevilla-Mérida según propuesta del ingeniero R. Kith. Elaboración Propia.

Roberto Kith Fernández de la Somera, nace en Sevilla³⁰ en 1826, es hijo de un alto funcionario público que ocupó diferentes puestos en la administración (intendente y gobernador interino en Cádiz; jefe de Sección de la Diputación provincial de Sevilla; oficial y jefe de Sección de la Secretaría de Hacienda en Madrid; superintendente de la Casa de moneda de Sevilla): Andrés Kith y O'Connell³¹, y de María del Carmen Fernández de la Somera, nacida en Cádiz. Tras una primera etapa de formación educativa en Sevilla, pasará a Madrid, donde con 15 años entrará en la academia preparatoria para cuando cumpla los 17 años, en 1843, incorporarse a la Escuela de Minas de Madrid³²,

³⁰ *El Eco del Comercio*: "... ser oficial de la secretaría de hacienda y haber ayudado al señor Mendizabal en la empresa que tuvo en Cádiz y que tanto honor le hizo desde mediados de junio hasta fin de setiembre de 1823, mediante a no darme trabajo alguno en aquella época el destino que tenía de jefe de sección de la diputacion provincial de Sevilla, a quien seguí a la referida plaza..."

³¹ *El Imparcial*, 26 de febrero 1870, p. 1: Se hace referencia al papel que jugó Andrés Kith en el momento de aprobarse la Desamortización de Mendizábal y en diversas ocasiones, en otros periódicos, se señala la relación de amistad entre ambos, siendo esta la causa del traslado de Cádiz a la capital.

³² *Centenario de la Escuela de Minas de España 1777-1877*, Apéndice I: "Lista general de los Alumnos matriculados en la Escuela de Minas, desde su creación hasta el año 1876", aparece matriculado el año 1843, con el nº 325, del total desde el comienzo de la Escuela, p. 136.

que había sido fundada el año 1836,³³ donde completará su formación teórica a lo largo de tres cursos, para el año 1846³⁴ pasar a lo que hoy denominaríamos la fase práctica de sus estudios, con una duración de dos años. Para superar esa etapa será nombrado Aspirante Segundo Habilitado en el distrito de Río Tinto³⁵. Ese mismo año el primero de septiembre se publicará, en la *Revista Anales de Minas* y como un ejercicio de su etapa de prácticas, “La descripción del método llamado de cementación artificial según se acaba de plantear para el beneficio de la pirita ferruginosa cobriza en el establecimiento de Río Tinto, adicionada por el ingeniero y profesor D. Luis de la Escosura”³⁶. En 1847 alcanzará la categoría de Aspirante Primero Habilitado, también ese año redacta un *Informe sobre la mina de la Concepción*,³⁷ que será utilizado por la administración para denegar ciertos derechos reclamados judicialmente por sus propietarios.

En 1848 será nombrado Aspirante Segundo Auxiliar de las minas e inspección de Almadén, donde durante el curso 1848-1849 será profesor en su Escuela de Capataces de Minas de las asignaturas de Matemáticas y Dibujo³⁸.

En 1850 ascenderá a Aspirante Primero Auxiliar de minas, y en 1851, ya como Ingeniero de Segunda clase aparece destinado en el distrito de Río Tinto en la provincia de Sevilla, donde se producirá un acontecimiento que le va a reportar gran reconocimiento. En una revisión rutinaria en las minas de carbón de Villanueva del Río, en el pozo Los Murciélagos, se produce un hundimiento quedando sepultados dos mineros y ante la negativa de sus compañeros por el peligro de más derrumbes, bajo su dirección, para rescatarlos, les

³³ COLLADO Y ARDANUY DEL, B. *Apuntes para la historia contemporánea de la minería española en los años 1825 a 1849*, pp. 75-76.

³⁴ Boletín de la Comisión del Mapa Geológico de España, t. I, Madrid. 1874. Roberto Kith aparece citado en diferentes ocasiones, entre otras en las siguientes páginas: 86, 112, 115 y 119. Aparece una relación de notas para un estudio bibliográfico sobre los orígenes y estado actual del mapa geológico de España.

³⁵ *Anales de Minas*, t. IV, 1846, p. 517. Relación Nominal de Individuos que componen el Cuerpo Facultativo de Ingenieros de Minas y destinos que desempeñan en fin de 1846. Aspirantes Segundos Habilitados, nº 6 Roberto Kith, al Servicio de la Inspección de Río Tinto.

³⁶ *Ibidem*, pp. 353-372 y la adición hasta la 377 realizada en diciembre desde Madrid.

³⁷ *El Barcelonés*, 16 del 4 de 1848, p.1: “Otra real orden confirmando lo resuelto por la Dirección de Minas en 22 de octubre de 1847 aprobando las pertenencias de la Concepción en la forma que han sido ratificadas por el aspirante don Roberto Kith, y anulando por improcedentes los 'registros de las minas Descuido y Recreo, intentados por don Juan José Cabo y consocios, declarando que no ha lugar a la vía contenciosa que ellos reclaman...”

³⁸ *Centenario de la Escuela de Minas de España 1777-1877*, Apéndice III, “Estado que manifiesta los profesores que ha habido en la Escuela de capataces de Almadén desde el año 1841 hasta 1877, y asignaturas que han explicado”, p.152.

obligó a realizar una nueva galería desde otro pozo consiguiendo sacar con vida a ambos mineros³⁹. En el año de 1852 publicará el artículo titulado "*Mina de Guadalcanal*". Pasa a ser destinado al distrito de Almería en 1854, como Ingeniero de Primera clase y se puede volver a encontrarle en Sevilla en 1856. Este año publicará un artículo titulado "*Noticia sobre el asfalto de Sanlúcar de Barrameda*" y sobre todo ese proyecto de ferrocarril, que nos ocupa, Sevilla-Mérida. También entre 1857 y 1859 realizará un estudio titulado "*Memoria acompañada de planos y cortes geológicos obre la Cuenca Carbonífera de Villanueva del Río*".

En 1859 y como consecuencia de la reforma en el cuerpo de Ingenieros de Minas, que tiene lugar por el Real Decreto de 2 de febrero de 1859, se va a incrementar el número de puestos de ingenieros, pasa el escalafón de 49 a 110, para cubrir las necesidades surgidas con el boom minero de la década de los años 50. En este contexto va a ser ascendido a Ingeniero Jefe de Segunda clase. A lo largo de este año publicará su "*Memoria relativa al distrito minero de Huelva*". Todos estos artículos aparecerán recogidos en la *Revista Minera* de los años a los que hacemos referencia. Por Real decreto de 12 de julio de 1864 será desganado ingeniero jefe de la provincia de Sevilla, atendiendo a la de Cádiz e Islas Canarias, manteniendo su categoría hasta 1868, cuando ascenderá a ingeniero jefe de primera clase por Orden del Ministerio de Fomento, manteniéndose en Sevilla. En 1875 se publicará su Croquis Geológico de las provincias de Sevilla, Cádiz y Huelva (ANEXO II).

Como ingeniero jefe de Minas de Sevilla, por derecho propio, formará parte como Vocal Secretario de la Sección de Industria de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de esa provincia, así como de la Sección de Fomento, a partir de 1865, participando en la elaboración de distintas publicaciones: *Memoria sobre los trabajos en que se ha ocupado la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la provincia de Sevilla*⁴⁰ en diferentes años, lo que le permitirá relacionarse con la alta sociedad sevillana; así en 1877, ante la visita de la reina a la fábrica de cerámica de la Cartuja de Sevilla propiedad de marqués de Pickman será invitado junto a su familia a dicho acontecimiento⁴¹.

³⁹ *La Aurora Minera*, 3 de enero de 1852 pp. 4-5.

⁴⁰ BAZAGA GUTIÉRREZ, E. *Memoria sobre los trabajos en que se ha ocupado la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la provincia de Sevilla en 1865*, pp. 18-19. R. Kith será confirmado como secretario de la Sección de Industria en la sesión de 11 de diciembre de 1855.

⁴¹ *El Comercio*, 9 de febrero de 1877, p. 2.

Anteriormente, en 1870 formará parte de la Comisión de valoración y tasación de las minas de Rio Tinto⁴², creada por Real Orden de 1 de julio de 1870, en sustitución de Juan Diego López Quintana también ingeniero jefe de 1ª clase. El año 1874 se solicita para los ingenieros participantes en ella una compensación económica pues consiguieron una tasación muy ventajosa para el estado a la hora de su privatización⁴³.

En 1879, por Real Decreto de 21 de marzo, será nombrado inspector general de segunda clase del Cuerpo de Ingenieros de Minas⁴⁴, que llevaba anexa la pertenencia a la Junta Superior Facultativa de Minería, cuya sede estaba en Madrid, por lo que se vio obligado a trasladarse a la capital y fijar residencia en la calle de Alcalá nº 2, sin renunciar nunca a su domicilio en Sevilla, calle Catalanes nº 19, posteriormente y con el cambio de nombre Albareda 19. En ese mismo año le encontramos como Vocal suplente de la Liga de Contribuyentes de Sevilla, ya que es propietario, como anteriormente se ha indicado, de una Fábrica de curtidos.

A finales de 1881, Real Decreto de 4 noviembre, le será reconocida su jubilación por imposibilidad física, recibiendo una pensión de 7.200 pesetas anuales⁴⁵.

A partir de ese momento fijará definitivamente su residencia en Sevilla. En 1885, por Real orden del 5 de octubre, le va a ser concedida la Gran Cruz de Caballero de la Orden de Isabel la Católica, pasando así a formar parte, con su familia, de la elite o alta sociedad sevillana⁴⁶.

⁴² FLORES CABALLERO, M. *Los Rothschild y la venta de las minas de Rio Tinto en el proceso de la Ley General de Desamortización de Madoz*, p. 163.

⁴³ *La Minería*, 1 de agosto de 1874, p. 2: "Dice *El Imparcial*: El ministerio de Fomento ha propuesto al de Hacienda se conceda una recompensa digna de sus buenos servicios á la comisión de ingenieros encargada de hacer la tasación de las minas de Riotinto, ya que no ha podido concederse a los ingenieros que componían la citada comisión el ascenso propuesto por Hacienda. Los ingenieros propuestos por el ministerio de Fomento para ser recompensados por sus servicios en las minas de Riotinto, son los Sres. D. Florentino Zavala y D. Roberto Kith. Parece que la recompensa será notable y digna de su actividad incansable para estipular un tipo muy favorable al Estado en la tasación de las citadas minas. Nuestro apreciable colega olvida al jefe de la comisión encargada de la tasación de las minas de Riotinto, el distinguido ingeniero D. Luis de la Escosura, Inspector general de 2ª clase. del cuerpo de minas".

⁴⁴ *Gaceta de Madrid*, 22 de marzo de 1879, p. 829.

⁴⁵ *El Liberal*, 5-4-1882, p.2.

⁴⁶ GÓMEZ ZARZUELA, M. *Guía de Sevilla, su provincia*. A partir de 1886, aparecerá siempre con el trato de Excm^o. y con su segundo apellido completo Fernández de la Somera, anteriormente le encontramos bien solo con el primer apellido Kith o bien como Kith Somera.

También es a partir de este momento cuando le encontramos como propietario de una pequeña colección de arte⁴⁷, en la que destaca la obra de Murillo⁴⁸: *San José con el niño Jesús*⁴⁹. Tanto él como sus familiares más directos empiezan a aparecer en todos los acontecimientos sociales importantes a partir de 1886⁵⁰. Así, le encontramos en 1891 como director primero del casino Sevillano⁵¹, organizando actividades para la familia Real. Aparecerá también en diferentes ocasiones en referencia a la Semana Santa sevillana. En 1899 le encontraremos de nuevo como asesor y accionista de la Sociedad Anónima Compañía Gaditana de Minas La Caridad de Aznalcollar⁵², si bien su participación fue anterior, ya que a partir de 1896 orientará a los propietarios de la misma sobre la mina llamada *La Caridad*, de la que estimó unas reservas de 4 millones de toneladas de piritas ferro-cobrizas.

A partir de finales de siglo y hasta su muerte que tendrá lugar el 12 de enero de 1908⁵³, en la ciudad de Sevilla, a la tardía edad de 82 años no tenemos más noticias de su actividad.

⁴⁷ MUÑOZ Y MANZANO, C. (Conde de la Viñaza) *Adiciones al diccionario histórico de los más ilustres profesores de las bellas artes en España*, de Juan Agustín Ceán Bermúdez, Madrid, 1894.

⁴⁸ LEFORT, P. *Murillo y sus élèves suivi du Catalogue raisonné de ses principaux ouvrages*. Hace referencia a una copia de la obra Saint Félix de Cantalicie en su posesión. También en la p. 90 hace referencia a la obra San José con el niño Jesús.

⁴⁹ ALFONSO, L. *Murillo, el hombre, el artista, las obras*, p. 155.

⁵⁰ *La Palma de Cádiz*, 19 de mayo de 1886, p. 1: "En la fábrica y posesión que en la margen derecha del Guadalquivir tienen los marqueses de Pickman, se reunió ayer parte de nuestra elegante sociedad, invitada a un almuerzo ... Asistieron las elegantes Sras. y las bellísimas y amables señoritas M^a Teresa y Susana de la Viesca, Elisa y María Vázquez, Victoria y M^a Iwison, M^a y Juana Benjumea, Reyes y Carmela Kith, M^a de las Cuevas Pickman, M^a Scholtz..."

⁵¹ *La Época*, 25 de abril de 1891, p. 2: "Desde Sevilla recibimos interesantes pormenores del baile con que el Casino obsequió en la noche del miércoles último a las personas de la Real Familia que se encuentran actualmente en aquella hermosa ciudad,...Entre el lucido concurso que asistió a la fiesta figuraban...las señoras y señoritas de Adalid, Buiza, Bedmar, Diosdado, Escobar (D. Alfonso), Fuentes Cantillana, Kith, Laraña, Lavln, Manjón, Parladé, Primo de Ribera, Scholtz, Salinas y tantas más".

⁵² *Revista Minera*, t. XL, 1899, p. 278.

⁵³ *Ibidem*, t. LIX, de 1908, p. 45.

ANEXO I

LAS CIRCUNSTANCIAS.

PERIÓDICO DE INTERESES MORALES Y MATERIALES, LITERATURA Y ANUNCIOS.

AÑO I. MADRID 2 DE NOVIEMBRE DE 1878. N.º 1.

Sr. Director de LAS CIRCUNSTANCIAS:
Almendralejo Octubre 30 de 1878.

Muy Sr. mío y de mi mayor consideracion: Tenia escritos para *La Crónica* las adjuntas lineas, en ocasion que este periódico ha sido suspendido en virtud de condena del Tribunal de Imprenta; pero como el asunto es de interés público, me atrevo a rogar á V. se sirva darles cabida en su apreciable periódico, quedándole por ello agra decido su atento S. S. Q. B. S. M.

CIPRIANO MONTERO DE ESPINOSA.

Sr. Director de *La Crónica*:

Almendralejo 24 de Octubre de 1878.

Mi querido amigo: He leído en *La Crónica* del día 13 una revista de la

forja de San Miguel, escrita en mi opinion por mi amigo D. Manuel Velasco; y es de tal interés el asunto de que incidentalmente se ocupa al final de la misma, y tan oportuna y razonable sus observaciones, que he desahogado en mi el deseo de decir algo sobre el particular, aunque la provincia toda sigue dormida, y su asunto sea respetado y secundado su silencio por los representantes que tiene en los cuerpos colegisladores.

A riesgo de hacer árida la lectura de este escrito, voy á permitirme citar por su orden las disposiciones legales mas importantes, que se relacionan con nuestro infortunado ferrocarril de Mérida á Sevilla, porque pueden servir de base á una discusion mas ó menos amplia, segun lo exijan las circunstancias.

Ceso que no me equivoco, el abrigo la confianza de encontrar abiertas las columnas de *La Crónica* para tratar en ellas de un asunto de tan reconocida importancia, pues en todas ocasiones de las pruebas su ilustrado periódico de defender con recordable celo los intereses de la provincia.

Las disposiciones legales á que me refiero son:

Ley de 18 de Junio de 1850, otorgando la concesion de la linea de Mérida á Sevilla.

Real orden de 18 de Febrero de 1853 que aprueba los acuerdos de las Diputaciones provinciales de Badajoz y Sevilla, asignando un aumento de subvencion de 50.000 rs. por kilómetro.

Real orden de 20 de Abril de 1853, (Gaceta de 1.º de Mayo) en la que se anuncia la subasta por el término de 40 dias.

Real orden de 6 de Mayo de 1853, (Gaceta de 7 de Junio) aprobando la tasacion del proyecto, verificada de acuerdo por los peritos que nombra con la Direccion general y la empresa que costó los estudios.

Real orden de 18 de Junio de 1853, (Gaceta del 21), por la que se aprueba la subasta celebrada el 1.º del mismo para la concesion del ferrocarril, adjudicándole á D. Luis Galibou, como mejor postor.

Real orden de 29 de Diciembre de 1853 (Gaceta del 4 de Enero de 1857) declarando educada la concesion, visto el expediente, el Real orden de 19 de Junio de 1853, las exposiciones elevadas al Ministerio por las Diputaciones de Badajoz y Sevilla, y las comunicaciones del Ingeniero Jefe de las divisiones de Sevilla.

Real orden de igual fecha que la

anterior, por la que reconociendo las razones de conveniencia pública que aconsejan se facilite en lo posible la pronta terminacion de tan importante linea, se dispone proceda el Ingeniero al estudio de la variacion del presupuesto, reduciendo esplanacion etc., y haciendo las variaciones que sin perjudicar el tráfico, faciliten la construccion, reducidos los gastos.

Decreto del poder ejecutivo en 24 de Marzo de 1859 (Gaceta del 1.º de Abril) otorgando la concesion á don Manuel Pastor y Landero con arreglo al Decreto de 14 de Noviembre de 1858, sin subvencion alguna del Estado.

Decreto de 28 de Junio de 1872 (Gaceta del 6 de Julio) por el que se declara subsistente la utilidad pública reconocida en la concesion otorgada en virtud de la ley de 18 de Junio de 1856 y caducada en 29 de Diciembre de 1863, haciéndola aplicable desde luego en todos sus efectos, á la nueva concesion que se otorgó á don Manuel Pastor y Landero por el decreto ya citado del Poder ejecutivo, con la expresa condicion de que partiéndolo de Mérida la linea se dirija por los puntos que la misma determina.

Ley de 15 de Noviembre de 1872, (Gaceta del 16.) en la que se consideran los ferro-carriles de Madrid á Madridpartida de Plasencia y de Mérida á Sevilla comprendidos en el artículo 4.º de la ley de auxilios promulgada en 2de Julio de 1870, para los efectos del anticipo que en el mismo artículo se expresa.

Real decreto de 19 de Febrero de 1875 (Gaceta del 20) concediendo la primera próruga de dos años al plazo dentro del cual debia abrirse á la explotacion.

Ley de 5 de Enero de 1877 (Gaceta del 6) que concede la segunda próruga de dos años y

Ley de 30 de Julio de 1878 (Gaceta de 1.º de Agosto), que concede tercera próruga de dos años para concluir el ferrocarril, y abrirlo á la explotacion.

En las disposiciones legales extractadas se vé clara la historia oficial del ferrocarril de Mérida á Sevilla, se conocen las vicisitudes porque ha pasado, y bien podria añadirse que se justifican los temores de la revista inserta en *La Crónica*.

Yo veo tambien sobrada razon para creer que la linea no há de terminarse tan brevemente como algunos suponen, y mucho me alegraria equivocarme; pero cuando en nueve años transcurridos desde que se concedió sin

subvencion alguna del Estado, y muy cerca de seis que fué comprendida en el art. 4.º de la ley de auxilios de 2 de Julio de 1870 no se han realizado mas obras que las que conocemos, no parece lo probable que estén terminados los trabajos para abrirse á la explotacion, al espirar la última próruga concedida.

Muy conveniente seria, sobre todo para las dos provincias que cruza la linea, que la empresa venciéndose en ese plazo los obstáculos que le presenta el paso de la sierra y Guadina, que son los de mas importancia; pero nunca, aun terminada la via, estaria justificada la explotacion con el punto de madera, que si puede ser conveniente á la empresa para su servicio particular, no dá las seguridades que con arreglo á la ley se deben conceder al servicio público.

Si pues la ley no há de ser una letra muerta, es lógico que no pueden concederse derechamente mas prórugas, mucho menos cuando las concedidas hasta hoy son contrarias al pensamiento y al precepto terminante del art. 22 de la ley de 3 de Junio de 1856, que solo las considera justificadas en los casos de fuerza mayor, y aun así concedidas determina la caducidad de la concesion, si dentro de la próruga, no se cumple lo estipulado.

No me detendré en otras consideraciones sobre las prórugas y la ley de las obras, pero si debo decir que para terminarielas, son mas necesarios los recursos que las prórugas, y si la empresa los tiene no hazme esperar tantos plazos, y si carece de ellos, esos plazos sin limites no serán otra cosa que tiempo perdido.

Respetables, muy respetables, siempre los intereses particulares, pero cuando estos luchan con los intereses públicos, y ademas está la razon sobralentando de parte de los mismos, debo ser condenado en definitiva el interés particular.

Lo mas extraño es que en un asunto de tan alta importancia, no se haya levantado entre los senadores y diputados de las dos provincias una voz, que protestara al menos de tan injustificada condescendencia con la empresa; pero si los representantes del pais permanecieran mudos, no há de faltar seguramente quien vele por los intereses de las dos provincias, pues la falta de importancia personal nunca quita fuerza á los que defienden la razon.

Basta por hoy con el contenido de esta carta, escrito, artículo ó comunicado, como V. quiera llamarlo, para significar que hay alguien que no está dominado del espantoso letargo que domina á la provincia y á sus representantes.

Como siempre su es buen amigo q. b. s. m.,

CIPRIANO MONTERO DE ESPINOSA.

ANEXO I: Opinión sobre la situación de la línea Mérida Sevilla para un observador de Almendralejo, ante las diversas situaciones (prórugas, cambios, etc) de su difícil construcción hasta 1878.



Fig. 3: Acción de la Compañía Gaditana de Minas La Caridad de Aznalcóllar. Colección Antonio P. López.



ANEXO II: Cartografía geológica española del IGME, p. 121: Croquis Geológico de Sevilla, Cádiz y Huelva, Roberto Kith, 1875.

FUENTES

Archivo Histórico Municipal de Azuaga (AHMA)
Archivo Histórico Municipal de Llerena (AHMLL)
Archivo Histórico Municipal de Retamal de Llerena (AHRLL)
Archivo Histórico Municipal de Trasierra (AHMT)
La Andalucía
Anales de Minas
La Aurora Minera
El Barcelonés
El Cantón Extremeño
Las Circunstancias
El Clamor Público
El Comercio
El Diario Español Científico y Literario
Diario de las Sesiones de Cortes. Congreso de los Diputados
El Eco del Comercio
La Época
El Español
Los ferrocarriles en España, 1848-1958. Renfe, Madrid 1958
La Gaceta de los caminos de Hierro
Gaceta de Madrid
El Liberal
La Palma de Cádiz
Revista Minera
Revista de Obras Públicas

BIBLIOGRAFÍA

ALFONSO, L. *Murillo, el hombre, el artista, las obras*, Barcelona, 1886.
BAZAGA GUTIÉRREZ, E. *Memoria sobre los trabajos en que se ha ocupado la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la provincia de Sevilla en 1865*, Sevilla, 1886.
BENÍTEZ GALLARDO, A. "Historia de los ferrocarriles (frustrados) del Campo de Gibraltar: I. El ferrocarril de Cádiz a Campamento", *Almoraima*, Algeciras, 2016.
BLANCH SÁNCHEZ, A, "La Llegada del ferrocarril a Extremadura: una época de especulación y corrupción", *Revista de Estudios Extremeños*, LXIX-I, 2013. pp. 437-460.

- COLLADO Y ARDANUY, B. (DEL) *Apuntes para la historia contemporánea de la minería española en los años 1825 a 1849*, Madrid, Imprenta del colegio de sordo-mudos y de ciegos, 1865.
- ESCUELA DE MINAS, *I Centenario de la Escuela de Minas de España 1777-1877*, Madrid, 1877.
- FLORES CABALLERO, M. *Las fuerzas de la revolución industrial en la fiebre minera del siglo XIX. En la franja pirítica del suroeste ibérico*, Madrid, Servicio de publicaciones Fundación para la Investigación Juan Manuel Flores Jimeno, 2011.
- FLORES CABALLERO, M. *Los Rothschild y la venta de las minas de Río Tinto en el proceso de la Ley General de Desamortización de Madoz*, Universidad de Huelva, 2007.
- GÓMEZ ZARZUELA, M. *Guía de Sevilla: Su Provincia, Arzobispado, Capitanía General, Tercio Naval. Audiencia Territorial y Distrito Universitario*, Sevilla, 1866-1889. *Guía Oficial de Sevilla y su Provincia*, Sevilla, 1890-1896.
- GUTIÉRREZ GÁRATE, M. y RUBIO ANDRÉS, M^a.A. *Cartografía geológica española del IGME*, Madrid, Instituto Geológico y Minero de España, 2007.
- LEFORT, P. *Murillo y sus élèves suivi du Catalogue raisonné de ses principaux ouvrages*, París, 1892.
- MADOZ, P. *Diccionario Geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Madrid, 1845-1850.
- MANSILLA PLAZA, L. y SUMOZAS GARCÍA-PARDO, R. "La ingeniería de minas: de Almadén a Madrid", en SILVA SUAREZ, M. (Ed.) *Técnica e Ingeniería en España.*, vol. V: *El ochocientos. Profesiones e instituciones civiles*, Zaragoza, Real Academia de Ingeniería, Institución, Fernando el Católico, Prensas Universitarias, 2007, pp. 81-125.
- RAMOS VICENTE, J.J. *F.C. Mérida-Sevilla. (Primera conexión entre norte y sur occidental)*, Círculo Rojo, 2021.
- TORQUEMADA DAZA, J.A. "La revolución de las comunicaciones del siglo XIX: El ferrocarril en los Santos de Maimona", *Los Santos de Maimona en la historia IX y otros estudios de la Orden de Santiago*, Asociación Histórico-Cultural Maimona, Los Santos de Maimona, 2018, pp. 15-40.
- VVAA, *Boletín de la Comisión del Mapa Geológico de España*, t. I, Madrid, 1874.

NOTAS SOBRE EL CORREO EN FUENTE DE CANTOS DURANTE LA ÉPOCA PREFILATÉLICA

Eduardo Martín Pérez

Sociedad Extremeña de Historia
eduymacu@gmail.com

RESUMEN: Con el presente trabajo, pretendemos realizar un primer acercamiento a la historia del correo en la localidad de Fuente de Cantos. Nos centraremos en la denominada Época Prefilatélica, la etapa anterior al 1º de enero de 1850, fecha de la aparición del primer sello de correos en España. Para ello, exponemos los datos sobre el servicio postal conocidos hasta el momento: estafetas, empleados del Correo, dependencia jerárquica, rutas postales, marcas en la correspondencia, etc. Los acompañamos de un recorrido iconográfico mostrando cartas y sobrescritos circulados desde la localidad entre mediados del siglo XVIII y el ecuador del siglo XIX.

Eduardo Martín Pérez

LAS COMUNICACIONES EN LA HISTORIA
XXII JORNADA DE HISTORIA DE FUENTE DE CANTOS
Comisión Lucerna Historia, 2023
Pgs. 173-196
ISBN: 978-84-09-51293-5



I. INTRODUCCIÓN

Las comunicaciones postales constituyen uno de los grandes ejes vertebradores sobre los que se asientan los estados modernos. La creación de estafetas de correos y el desarrollo de las rutas postales, han sido dos de los variados factores que han permitido la articulación del territorio español.

Nuestra nación, nuestra historia nacional, no puede entenderse desde el inicio de la Edad Moderna sin tener en cuenta el desarrollo de las comunicaciones postales terrestres y marítimas en su proyección territorial. Todo ello trajo consigo, primero, la creación de los Correos Mayores en tiempos del primero de los Austria, con sus sistemas de arriendos de las estafetas¹. En segundo lugar, la posterior asunción a primeros del siglo XVIII (En 1706 en primera instancia y en 1716, de forma definitiva) por parte de la Corona de lo que se llamó entonces Real Renta de Correos, como una regalía más de la Monarquía².

Este gran y secular periodo es el que los investigadores de la Historia Postal, Filatélica y del Correo de España, conocemos como *Época Prefilatélica*, el periodo anterior a la aparición del primer sello de correos en nuestro país. Este hecho tuvo lugar el 1º de enero de 1850, cuando se puso a la venta y disposición de los usuarios el sello postal llamado “Seis Cuartos negro” que, con ese valor facial y ese color, mostraba la efigie de la reina Isabel II. A partir de aquel día entrábamos en la *Época Filatélica*, que ha llegado a nuestros días a través de los modernos sellos de correos.

Con estas líneas, trazaremos unos primeros apuntes sobre la historia del Correo en Fuente de Cantos, durante el período aludido. Dividimos nuestra comunicación en dos grandes apartados, que desarrollamos de forma cronológica: el primero centrado en la presencia física, funcionamiento e interacción del Correo en la localidad. El segundo se centrará en una visión de las marcas postales

¹ GONZÁLEZ CORCHADO, D. “El pleito de estafetas (1622-1632)”, Revista *Academus*, nº extr. 1, Real Academia Española de Filatelia e Historia Postal, Madrid, 2017, pp.19-39.

² Vid. entre otros SÁNCHEZ GONZALÉZ, M.D. *El correo y las ciudades: la administración de correos en el siglo XVIII*, en FERNANDEZ CORTIZO, C.J. et aliter (Eds.) *El mundo urbano en el Siglo de la Ilustración*, t. I, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia 2009, pp. 213-221.

de época utilizadas en su estafeta. Como colofón, mostraremos un grupo de sobrescritos y plicas circuladas, que consideramos un más que curioso y novedoso aporte a la iconografía histórica fuentecanteña.

II. LA REAL RENTA DE CORREOS EN FUENTE DE CANTOS: OFICINAS, EMPLEADOS Y RUTAS POSTALES.

II.1. Las rutas postales y las Administraciones de Correos

Los primeros datos postales conocidos y relacionados con la villa corresponden al año 1720. Es cuando aparece entre las postas que existían en la Carrera entre Badajoz y Sevilla y que mostramos en el cuadro adjunto. Al mismo tiempo se señala, que la separaban de la Corte setenta leguas³.

TABLA I: POSTAS EN LA CARRERA BADAJOZ-SEVILLA

| <i>Postas</i> | <i>Leguas</i> |
|--------------------|---------------|
| De Badajoz a Lobón | 5 |
| A Almendralejo | 4 |
| A Zafra | 5 |
| A Fuente de Cantos | 5 |
| A Monesterio | 3 |
| A Santa Olalla | 4 |
| A El Ronquillo | 4 |
| A Guillena | 4 |
| A Sevilla | 3 |
| TOTAL | 37 |

Dieciséis años después, en 1736, comprobamos la primera sucinta referencia de la dependencia administrativa de Fuente de Cantos respecto de la *Caxa*⁴ (Caja) de Correos de Zafra, apareciendo entre las poblaciones de la zona que debían dirigir sus correspondencias por esta oficina.

Era Zafra una de las quince *Caxas* de Correos de la llamada *Carrera del Reyno de Portugal y Provincia de Extremadura*⁵. Los correos de esta ruta

³ *Reglamento general expedido por Su Magestad en 23 de abril de 1720 para la dirección y gobierno de los oficios de Correo Mayor y Postas de España*, Madrid, 1720, pp. 12r y 15v.

⁴ La mención *Caxa* o Caja es sinónima a las de administración, estafeta u oficina postal.

⁵ GUZMÁN GONZÁLEZ, J.L. *Extremadura en la Historia Postal. Aproximación y estudio de sus orígenes*, Mérida 2011, pp. 104-105.

llegaban a Madrid al amanecer de los jueves y se despachaban de vuelta a la medianoche del viernes. A Zafra llegaba el correo también los jueves y los despachaba el viernes, con lo que las respuestas entre esta y la Corte podían ser de quince días. Como vemos, Fuente de Cantos contaba con una comunicación semanal utilizando esta vía.

Las rutas comentadas, tanto la de 1720 como la de 1736, siguen manteniéndose en el tiempo. Las vemos reflejadas en el magnífico mapa postal del cartógrafo Tomás López, que el secretario de Estado Ricardo Wall dedicó a Felipe V en 1760⁶. Al año siguiente, en el *Itinerario de las Carreras de Posta* del ilustrado Campomanes⁷.

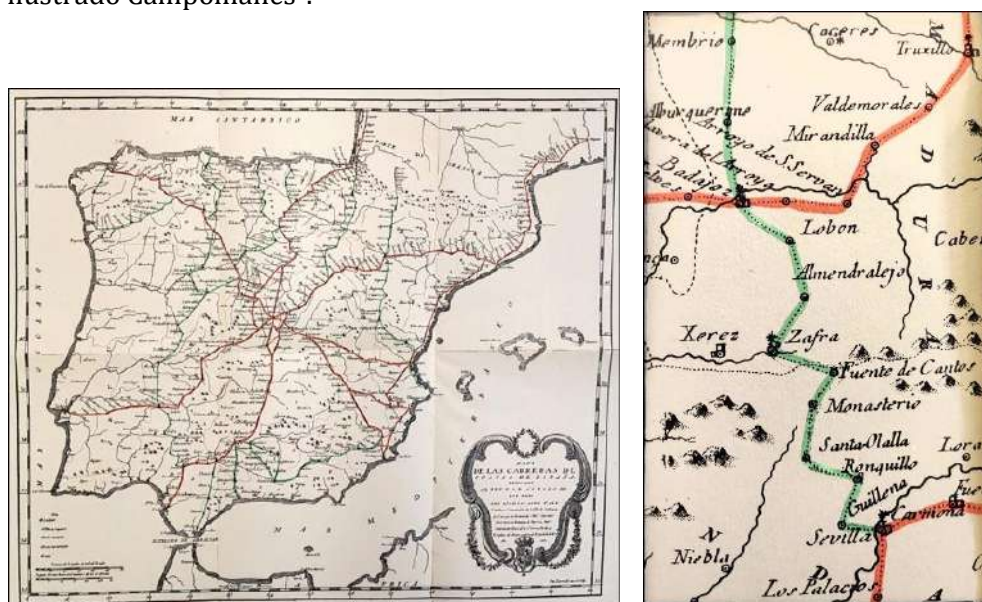


Fig. 1 y 1bis: Año 1760. Mapa de las Carreras de Posta y carrera de Badajoz a Sevilla.

Pocos años después, en 1767, Fuente de Cantos aparece conectado con varias rutas camineras⁸, que no eran sino carreras postales: la antedicha de Badajoz a Sevilla por Zafra; la de Mérida a Sevilla por Almendralejo y la que

⁶ WALL, R. *Mapa de las Carreras de Postas de España*, 1760, <http://atlaspostal.afinet.org/02/wall1760.htm>.

⁷ RODRIGUEZ CAMPOMANES, P. *Itinerario de las Carreras de Posta de dentro y fuera del Reyno*, Madrid, 1761, p. 8.

⁸ ESCRIBANO, J.M. *Itinerario español o Guía de Caminos para ir de Madrid a todas las Ciudades y Villas más principales de España*, Madrid, 1767, pp. 44 y ss.: Caminos de Extremadura y Portugal.

comunicaba Córdoba con Badajoz por Llerena. Se unían a estas las hijuelas⁹ con Monesterio y Montemolín.

En cuanto al entramado jerárquico de las oficinas o estafetas postales, la primera referencia extensa que conocemos en la que Fuente de Cantos depende postalmente de la Administración de Zafra es del año 1775. Por la villa segedana debían recibirse y despacharse las correspondencias¹⁰.

La importante reforma postal de 1779 por la que se organiza la infraestructura de la Real Renta de Correos va a estar en vigor con ligeras modificaciones hasta mediados del siglo XIX. Dicha renovación traerá el desarrollo tanto de nuevas carreras y rutas de postas, como la creación de oficinas y la tarificación por demarcaciones postales.

Dicha reforma de la Posta hispana introdujo una nueva distribución para las oficinas de correos, quedando clasificadas en *Administraciones Principales* y *Administraciones Agregadas*. Estas últimas, se subdividían, a su vez, en *Administraciones de Sueldo Fijo*, con empleados nombrados y pagados por la Real Renta, y en *Administraciones del Quince por Ciento*. Estas eran nombradas así porque el sueldo del administrador era, precisamente, el quince por ciento del producto que produjera su estafeta. El último escalón del organigrama lo conformaban las denominadas *Carterías*, creadas por algunas corporaciones locales a iniciativa propia, para hacer la prestación del servicio postal, asumiendo gastos que, normalmente, procedían de los fondos de Propios.

En cuanto a las poblaciones que no disponían de ningún tipo de infraestructura postal, estaba ordenado que debían enviar a un vecino para recoger y enviar sus correspondencias a la administración a la que estuvieran adscritas. Esta orden fue reiterada en varias ocasiones a lo largo de las siguientes décadas¹¹.

En el caso extremeño, tendremos dos demarcaciones postales: *Extremadura Alta*, con administración principal en Talavera de la Reina, y la que nos ocupa y atañe a este artículo, la de *Extremadura Baja*. En ella y dada su extensión

⁹ Hijuela: "Camino o vereda que atraviesa desde el camino real o principal a los pueblos u otros sitios algo desviados de él" // "Expedición postal que lleva las cartas a los pueblos que están fuera de la carrera": *Diccionario de la Real Academia Española*, www.dle.rae.es.

¹⁰ GUZMÁN GONZÁLEZ, J.L. *Extremadura en la Historia Postal...*, Op. cit., p. 358.

¹¹ Archivo Histórico Municipal de Mérida (AHMM), lg. 0029/002/083: Madrid, 30 de abril de 1821, R.O. por la que se determina que, en los pueblos de corto vecindario, donde no existen estafetas de Correos, propongan a la Dirección tres sujetos del pueblo, de los cuales se elegirá uno, de acuerdo con sus informes.

territorial, nos encontraremos con dos Administraciones Principales, las de Badajoz y Trujillo. De la primera dependían de forma jerárquica las Administraciones de Sueldo Fijo de Llerena, Mérida, Olivenza y Zafra¹². En este aspecto, la administración del Quince por Ciento fuentecanteña dependía de la de Sueldo Fijo de Zafra, despachando ésta, a su vez y de forma directa, con la Principal de Badajoz.

Pocos años más tarde, en 1791, dependían también de la localidad segedana las administraciones -llamadas estafetillas en algunos documentos- de Jerez de los Caballeros, Fregenal de la Sierra, Segura de León, Bienvenida y Villagarcía de la Torre. De la misma manera, correspondían con Zafra las carterías de Los Santos de Maimona, Puebla de Sancho Pérez, Medina de las Torres, Usagre, Burguillos del Cerro, Calzadilla, Bodonal de la Sierra y Valencia del Ventoso. Tanto las administraciones como las carterías enviaban su correo a Zafra los lunes y los viernes¹³.

Una vez en Zafra, las correspondencias de sus diferentes agregadas y otras poblaciones eran encaminadas, como hemos comentado, por vía de la Administración Principal de Badajoz, tanto para localidades de otros partidos extremeños, como para el Reino de Portugal, Madrid y resto de España.

Como hemos visto, el correo fuentecanteño para Zafra era conducido por un conductor, llamado también conductor de la correspondencia, dos veces por semana, saliendo los lunes de madrugada y regresando los martes. La segunda conducción salía los viernes, también de madrugada, regresando los sábados. En cuanto a los caminos, eran llanos y se encontraban en estado aceptable¹⁴.

A su vez, la administración de Fuente de Cantos tenía agregada la villa de Calera de León, donde no existía oficina postal, aunque las justicias calereñas abogaban por la necesidad de que la hubiese¹⁵. Esta situación continuaba en los primeros años del siglo XIX, en concreto en el año 1807, cuando también tenía agregada la localidad de Monesterio¹⁶. Ambas localidades debían enviar un

¹² GUZMÁN GONZÁLEZ, J.L. *Extremadura en la Historia Postal...*, pp. 97-110.

¹³ *Interrogatorio de la Real Audiencia. Partido de Badajoz*. Respuestas de la villa de Zafra. En 1791 las poblaciones de Atalaya, Alconera, La Morera, La Parra, Santa Marta (cartería desde, al menos, junio de 1803), Feria y Salvatierra de los Barros también dependían postalmente de Zafra, pero carecían de cartería por lo que, como hemos comentado *ut supra*, debían enviar un propio hasta esta localidad para entregar y recoger sus correspondencias.

¹⁴ GUZMÁN GONZÁLEZ, J.L. *Extremadura en la Historia Postal...*, p. 358.

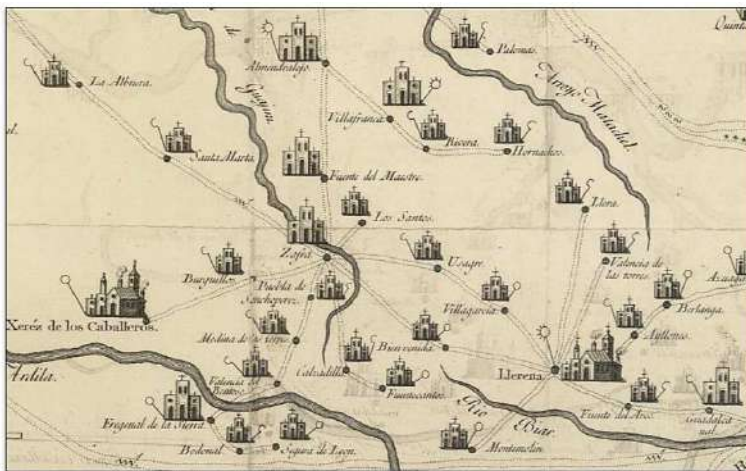
¹⁵ *Interrogatorio de la Real Audiencia. Partido de Llerena*. Respuestas de la villa de Calera de León.

¹⁶ SOTO, F.P. (DE) *Diccionario de correspondencia para las ciudades, villas, lugares, alquerías, monasterios, conventos, etc... comprendidos en la provincia de Extremadura*, Madrid, 1807, est. nº 1 y pp. 3-4.

propio para recoger sus correspondencias a la villa del genial Zurbarán. Al mismo tiempo, continuaba en servicio la ruta hacia Zafra, con cuatro leguas de recorrido y con tránsito por Calzadilla¹⁷.



Figs. 2 y 2bis: Año 1803.
Mapa postal de Extremadura y área de Fuente de Cantos.



¹⁷ GUZMÁN GONZÁLEZ, J.L. *Extremadura en la Historia Postal...*, p. 82.

Hemos comprobado cómo la tradicional división de Partidos en Extremadura no guarda relación alguna con la jerarquía administrativa del servicio postal. De ahí que, aun perteneciendo Fuente de Cantos, y otras localidades, al partido de Llerena, sus correspondencias eran diligenciadas en la administración zafrense, ya en el partido de Badajoz.

La llegada de los vientos bélicos a Extremadura, tras los sucesos del 2 de mayo de 1808, van a traer también una tremenda debacle del correo durante la Guerra de Independencia¹⁸. La destrucción de caminos, obras viarias, puentes e incluso de las propias estafetas fue un hecho común en toda la España peninsular. A estos hechos se le unieron la desaparición de muchas rutas postales, el robo y asalto de las correspondencias o las detenciones de los conductores y postillones. Todo ello conllevará una conmoción total de la Real Renta de Correos, ya consolidada y estructurada desde el siglo anterior.

Las oficinas que resultaron afectadas en el centro-sur de la actual provincia de Badajoz antes de las primeras semanas de 1811, fueron las Administraciones de Sueldo Fijo de Almendralejo y Llerena; las del Quince por Ciento de Fregenal de la Sierra, Jerez de los Caballeros y Segura de León, además de la cartería de Burguillos del Cerro¹⁹.

Esas vicisitudes guerreras ocasionarán también importantes cambios para el servicio postal, en un intento de agilizar y recuperar en lo posible parte de la anterior situación. Traemos dos de esos cambios que afectaron a la localidad que estudiamos. El primero por parte de los españoles leales a Fernando VIII y el segundo por los afrancesados de José Bonaparte.

Los primeros meses del año 1809 traerán el establecimiento de un servicio de postas en Fuente de Cantos para la transmisión rápida de comunicaciones entre las ciudades de Sevilla y Badajoz. Lo trataremos en el apartado correspondiente a los empleados del Correo.

El otro cambio que comentábamos ocurrirá dos años después, en enero-febrero de 1811, por parte del gobierno bonapartista. El entonces comisario regio de Extremadura Francisco de Theran legislará sobre temas postales que afectarán también a la localidad.²⁰ Con la intención de restablecer los servicios de correos tanto con el interior como con el exterior de la provincia extremeña, se articulan unas directrices que convierten a la Administración de Sueldo Fijo

¹⁸ *Ibidem*, pp. 85-91.

¹⁹ *Ibid.*, p. 90.

²⁰ *Ib.*, pp. 86-89.

de Zafra en cabecera de todo el servicio postal de la Extremadura meridional. Para ello, se nombra al administrador segedano, Don Manuel Vicente Espejo²¹ como “Administrador General en todas las poblaciones de Extremadura que se hallan á la izquierda del Guadiana”²².

Estas disposiciones tendrán su reflejo en la villa de Fuente de Cantos. De hecho, se ordena que un conductor de la correspondencia salga todos los jueves desde Zafra a la villa, donde debía recoger la correspondencia tanto de esta como de los pueblos de Monesterio y Calera de León.

Como comprobamos, el servicio bisemanal que se efectuaba desde por lo menos 1791 se verá reducido a un solo día. Estas disposiciones debieron durar hasta la debacle francesa en Extremadura, tras el Tercer Asedio de Badajoz en abril de 1812 y la reconquista del puente de Albalat, en las cercanías de Almaraz, al mes siguiente.

Nuestros posteriores datos son de 1829. De dicho año, conocemos de la existencia de un *oficial del correo* en la población²³. Era este un título y categoría profesional dentro de la Posta hispana pero intercambiable y común en la época para referirse también a los administradores. El de la localidad, seguía recibiendo la correspondencia del conductor que hacía la ruta desde Zafra.

En 1835 la localidad sigue siendo un importante cruce de rutas postales²⁴, como veremos a continuación. En el primer cuadro que mostramos, anotamos la ruta desde Madrid a Mérida, de esta a Zafra y de aquí a Fuente de Cantos. El primer tramo por el llamado Camino Real de Extremadura, que lo era de los llamados de rueda, o sea, apto para carruajes de diferentes tipos y cuyo trazado recibía el nombre de Carrera de Extremadura, a efectos del servicio postal. El segundo tramo transcurría desde la urbe emeritense hasta la localidad zafrense, también por camino de rueda, siendo el tercero ya la conexión con la villa fuentecanteña, y de esta las hijuelas hacia Monesterio y Montemolín.

²¹ MARTÍN PÉREZ, E. *Los empleados de la Real Renta de Correos en la Provincia de Badajoz a finales de la Década Ominosa*, Badajoz, 2023, pp. 23. No debieron irle mal las cosas a Don Manuel en el terreno profesional porque dieciocho años después nos lo encontramos nombrado como Administrador Principal de la Administración de Trujillo, una de las dos Principales de la Demarcación Postal de Extremadura Baja, junto a la de Badajoz.

²² GUZMÁN GONZÁLEZ, J.L. *Extremadura en la Historia Postal...*, p. 86.

²³ LORENZANA DE LA PUENTE, F. “Fuente de Cantos en 1829”, *Actas XI Jornadas de Historia de Fuente de Cantos*, Badajoz, 2011, p. 206.

²⁴ ESPINALT Y GARCÍA, B. y FREIRE, J. *Dirección General de Cartas en forma de Diccionario para escribir a todas las ciudades*, Madrid, 1835, pp. 275-279 y 306.

TABLA II: RUTA POSTAL DE MADRID A FUENTE DE CANTOS, 1835

| <i>Localidades</i> | <i>Leguas</i> |
|--|---------------|
| De Madrid a Mérida | 55 |
| A Almendralejo | 4 |
| A Fuente del Maestre | 3 |
| A Zafra | 2 |
| A Fuente de Cantos | 5 |
| TOTAL | 69 |
| <i>Hijuelas desde Fuente de Cantos</i> | |
| A Monesterio | 3 |
| A Montemolín | 1 |

En el segundo cuadro, comprobaremos la ruta entre Sevilla y Mérida, pasando por Fuente de Cantos, por camino de herradura, hasta esta última localidad, continuando hasta la hoy capital extremeña por el camino de rueda. En el tercero y último, la línea entre Sevilla y Badajoz, por el mismo camino anterior, para cambiar al camino de rueda en la villa fuentecanteña hasta la ciudad del Guadiana.

TABLA III: RUTA POSTAL DE SEVILLA A MÉRIDA, 1835

| <i>Localidades</i> | <i>Leguas</i> |
|-----------------------------|---------------|
| De Sevilla a Alcalá del Río | 2 ½ |
| A la Venta del Monte | 1 |
| A Castilblanco | 2 |
| A Almadén de la Plata | 3 |
| A El Real de la Jara | 2 |
| A Santa Olalla | 2 |
| A Cala de Extremadura | 2 |
| A Monesterio | 2 |
| A Fuente de Cantos | 3 |
| A Calzadilla | 1 |
| A Los Santos | 2 |
| A Fuente del Maestre | 2 |
| A Almendralejo | 3 |
| A Torremejía | 2 |
| A Mérida | 2 |
| Total | 31 ½ |

TABLA IV: RUTA POSTAL DE SEVILLA A BADAJOZ, 1835

| Localidades | Leguas |
|-------------------------------|--------|
| De Sevilla a Fuente de Cantos | 19 ½ |
| A Zafra | 4 |
| A Santa Marta | 5 |
| A La Albuera | 3 |
| A Badajoz | 4 |
| Total | 26 ½ |

De aquel mismo año conocemos que la conducción postal era ya, de nuevo, bisemanal. Los conductores de la correspondencia salían para Zafra los lunes y viernes, regresando los martes y sábados, respectivamente²⁵. En este aspecto de las conducciones, observamos cómo ya se había vuelto al estado pre-existente a la guerra contra el francés.

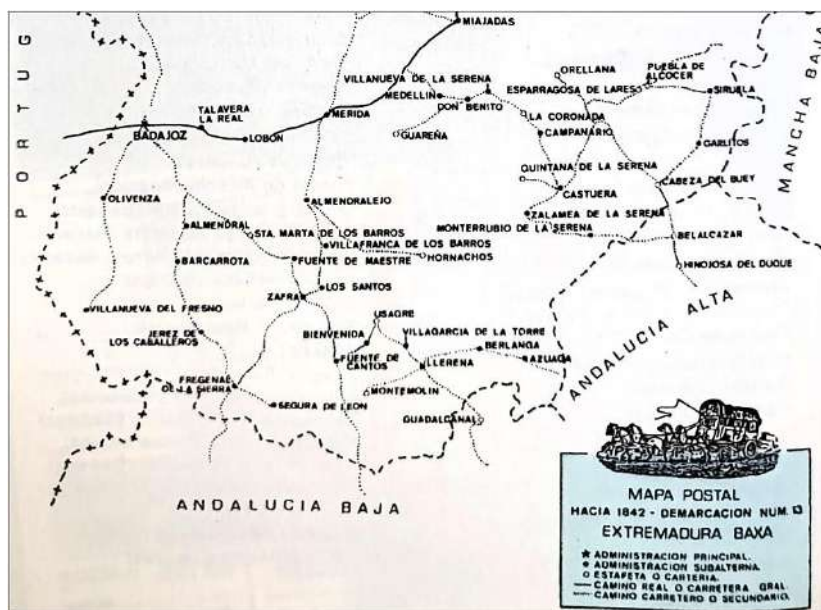


Fig. 03: C.1842. Mapa de la Demarcación Postal de Extremadura Baja y provincia de Badajoz.

Esta situación va a continuar en el tiempo y como datos finales en este apartado, éstos nos llevan hasta el año 1847. En aquellas fechas, la villa sigue manteniendo su Administración del Quince por Ciento y su dependencia jerárquica continúa siendo Zafra, aunque en el aspecto viario la carretera de Badajoz

²⁵ ESPINALT Y GARCIA, B. y FREIRE, J. *Dirección General de Cartas en forma de Diccionario...*, p. XXX.

a Sevilla no se hallaba en buen estado²⁶. El conductor de la correspondencia hacía el trayecto hasta la administración segedana tres veces por semana, los lunes, miércoles y sábados saliendo a las siete de la mañana y regresaba esos mismos días entre las seis y siete de la tarde. El conductor era empleado de la Renta de Correos con un sueldo de 9 reales²⁷. Vemos como la conducción paso a ser de tres veces a la semana, lo que supuso sin duda una gran mejora en el servicio.

Todo este entramado administrativo permanecerá vigente, con ligerísimas modificaciones, hasta la reforma postal del año 1854, ya en los inicios de la *Época Filatélica* y fuera del ámbito temporal del presente trabajo.

II.2. Las funciones de los empleados del Correo.

Con la puesta en marcha de la Ordenanza General de Postas del año 1794, las categorías profesionales de la posta hispana, en el concreto caso de los entonces llamados *dependientes de la Real Renta*, se concretaban en la existencia de varias clases de empleados que, en orden jerárquico, eran los llamados administradores, interventores, oficiales, conductores y mozos de oficio²⁸. Todos ellos desempeñaban su labor en las administraciones. A su vez, también dependientes de la Renta, existían los maestros de postas, regentes de las Casas de Postas y sus subalternos, los postillones.

Estudiando los pormenores de la villa de Fuente de Cantos, hemos encontrado referencias a cuatro clases de dependientes que laboraron en ella: administradores, conductores de la correspondencia, maestros de postas y postillones. Concretaremos primero las funciones laborales de estas tres categorías de empleados, pasando luego a individualizar con los datos onomásticos de los funcionarios que conocemos trabajaron en la localidad durante el período estudiado.

II.2.1. El Administrador.

En esta categoría profesional²⁹, estamos ante dos clases de empleados: los que lo eran de las Principales y los que regían las agregadas, tanto las de *Sueldo Fijo* como de las llamadas del *Quince por Ciento*. Los primeros eran los jefes superiores tanto de la Administración Principal como de todas las administracio-

²⁶ GUZMÁN GONZÁLEZ, J.L. *Extremadura en la Historia Postal...*, p. 358.

²⁷ MADOZ, P. *Diccionario geográfico-histórico-estadístico de España y de sus posesiones de Ultramar*, t. VIII, pp. 210-212, voz: "Fuente de Cantos". También en GUZMÁN GONZÁLEZ, J.L. Op. cit. p. 358.

²⁸ *Ordenanza General de Correos, Postas y Caminos*, Madrid, 1794, pp. 93-164.

²⁹ *Ibidem*, pp. 93-122.

nes dependientes de ella. Los segundos eran los responsables de cada una de las oficinas postales, también llamadas estafetas, repartidos por la demarcación respectiva.

Estaban autorizados a despachar los correos que estimaran necesarios para el Real Servicio, tanto los ordinarios, sujetos a horarios y rutas prefijadas por la Renta de Correos, como los llamados extraordinarios, enviados siempre que las necesidades del servicio lo requirieran. Debían estar presentes en las salidas de los conductores en las horas y días señalados, al mismo tiempo que en la apertura de las valijas de la correspondencia y eran custodios del juego de llaves de aquellas. Asimismo, eran responsables de vigilar el exacto cumplimiento del trabajo diario y realizaban los asientos en los libros administrativos y contables.

II.2.2. El conductor de la correspondencia³⁰.

Esta acepción designaba a la persona que llevaba o transportaba la valija o valijas de la correspondencia entre una o varias localidades³¹. Podía recibir los pliegos o sobrescritos que le entregaran en su camino, con la obligación de entregarlas al administrador de la estafeta inmediata. Este debía realizar las operaciones de pesado y marcado de aquellos y su anotación en los libros, del mismo modo que si la correspondencia hubiera sido depositada en la reja (o buzón) de la oficina. Al mismo tiempo, les estaba prohibido transportar pliegos de encargos particulares fuera de la valija que conducían. En su trabajo, gozaban del privilegio de llevar al pecho el escudo con las Armas Reales, en bronce.

II.2.3. El Maestro de Postas³².

Eran los encargados de las Casas de Postas, paradas para el cambio de caballerías que servían para el transporte de la correspondencia, ordinaria y extraordinaria, al mismo tiempo que atendían a las personas que viajaban en diligencia. En el ejercicio de su cargo, estaban autorizados a instalar mesón o posada en dichas paradas. En lo jerárquico, dependían de los Administradores de las estafetas más cercanas a su establecimiento. Si ellos mismos eran los que *corrían la posta*, les estaba permitido el uso de las llamadas armas prohibidas tanto para su defensa como para el auxilio de las personas que acompañaban.

³⁰ Recibían también diferentes denominaciones: peatones, valijeros, hijueleros, etc.

³¹ *Ordenanza General de Correos...*, pp. 155-164.

³² *Ibíd.*, pp. 139-152.

II.2.4. El postillón.

Eran reclutados por los maestros de postas³³ y estaban bajo sus órdenes directas. Se tenía en cuenta que fueran jóvenes y dotados de las condiciones físicas necesarias para arrostrar un trabajo fatigoso. Estaban encargados de guiar a los conductores de la correspondencia, sillas de posta y viajeros en sus caminos, de una Casa de Postas a otra. Para ello, cabalgaban delante en su propia montura, regresando a su origen con las caballerías que se habían usado en ese tramo. Durante su servicio, gozaban de todos los privilegios de los dependientes de Correos³⁴.

II.3. Los empleados de Correos en Fuente de Cantos.

Los primeros datos sobre estos dependientes, aunque mínimos, son los referidos a dos administradores: en junio de 1792, el administrador se apellidaba Villar. Pocos años después, en el primer semestre de 1800, trabajaba en la oficina un nuevo administrador, de apellido Silba (o Silva). Conocemos estos datos por las medias firmas de ambos que aparecen en dos pliegos francos de porte y que mostraremos en el apartado de la correspondencia fuentecanteña³⁵.

Retomando el tema de la crisis durante la Guerra de Independencia que hemos desarrollado en el apartado de las administraciones y rutas, recordamos que a finales del año 1808 e inicios del siguiente, se produce un hecho curioso: el establecimiento de un servicio de postas en Fuente de Cantos. Fue instalado para facilitar el envío de partes diarios y la rápida comunicación entre la Junta Central Suprema y Gubernativa del Reino, radicada en Sevilla, con los ejércitos ubicados en la región extremeña y con la Junta Suprema de Extremadura, con sede en Badajoz.

Este servicio de comunicaciones entre la urbe hispalense y Extremadura debió durar, al menos, hasta el ulterior traslado de la Junta Central desde su sede sevillana a la Real Isla de León, a finales de enero de 1810³⁶. La Junta Central Suprema se había trasladado, previamente, desde la Corte a la capital

³³ Archivo Histórico Municipal de Mérida, lg. 0072/019/008, 10 de agosto de 1832, Oficio de la Real Parada de Postas de Mérida al Ayuntamiento emeritense, comunicando haber nombrado postillón a Vicente Puerto, natural de Calamonte y vecino de Mérida.

³⁴ *Ordenanza General de Correos...*, pp. 153-155

³⁵ Estos pliegos francos de porte pertenecen a la Colección *Historia Postal de Extremadura*, propiedad de David GONZÁLEZ CORCHADO.

³⁶ SARMIENTO PÉREZ, J. "Comunicaciones entre la Junta Suprema Central y la Junta de Extremadura (1808-1810)", *Apuntes para la Historia de la Ciudad de Badajoz*, t. XVI, Badajoz, RSEEAP, 2021, pp.133-163.

sevillana en diciembre de 1808, ante la presencia de tropas francesas camino de Madrid.

Debemos recordar que las Juntas de aquel período actuaron como verdaderos entes autónomos, legislando en los más variados asuntos, ante la situación bélica y acéfala de la Nación. En la Junta Suprema extremeña tenemos el claro ejemplo, en sus inicios, de que dos de sus cinco comisiones tenían competencias en temas postales: la Comisión de Correspondencia con los Reynos y Provincias de España y la Comisión de Hacienda³⁷.

Como vemos, el traslado de la Junta Central hacia Sevilla puso en marcha unos mecanismos tendentes a constituir una ruta por la que circularon rápidamente los partes y comunicaciones necesarios para la buena marcha de la guerra. Individuos comisionados por aquella establecieron un sistema de paradas de postas en la ruta entre la capital sevillana y la capital de la Provincia de Extremadura. Los maestros de postas que estuvieron al frente de este nuevo servicio en la villa de Fuente de Cantos fueron dos personas: Diego Viera y Manuel Santana³⁸ (o de Santana).

El 27 de diciembre de 1808, un comisionado de la Junta Suprema Central del Reino con poderes para contratar paradas de postas en diferentes localidades de la Carrera existente entre Sevilla y Badajoz, contrató con el vecino Diego Viera la instalación de una parada en Fuente de Cantos. Su misión consistía en el transporte de los partes diarios que se intercambiaban la mencionada Junta y los Ejércitos en Extremadura. Para ello debía tener aprestados ocho caballos y sus útiles, servidos por postillones.

Apenas dos semanas después, el maestro de postas Viera se excusó de seguir realizando el transporte. Adelantamos la hipótesis de que pudo obligársele a una ampliación del servicio y de ahí su negativa. Así las cosas, el 11 de enero de 1809, un nuevo comisionado de la Junta Central firma una nueva contrata con Manuel Santana. En ella se obliga al nuevo maestro de postas a tener alistados once caballos con todos sus aprestos y al traslado tanto de los partes diarios como para la conducción de las postas que surgieran tanto en el servicio oficial como las de particulares.

³⁷ Vid. en otros SARMIENTO PÉREZ, J. *La Junta Suprema de Extremadura en la Guerra de Independencia de España. Comisión de Gracia y Justicia (1808-1812)*, Badajoz, Junta de Extremadura, 2008, pp. 96-97.

³⁸ Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Fuente de Cantos (AHPNFC), Escribanía de Alonso Thomas Gallardo. sec. V, lg. 13, carp. 2. Diego Viera era vecino de Fuente de Cantos. Manuel Santana era vecino de la localidad de Cazalla, pero residía en la villa fuentecanteña como abastecedor del ramo del Aceite.

Como vemos, hay una ampliación del servicio aludido en la primera contrata que firmó Viera. El aumento de caballos en la nueva vendría dado por este hecho.

El nuevo contrato comenzaría en el mismo día de la firma, once de enero, y daría término en la de igual fecha del año siguiente. El montante de la contrata ascendería a 16.000 reales. La ruta servida transcurría, en sentido Norte y en ambas direcciones, desde Fuente de Cantos hasta Los Santos, y en el sentido contrario, desde la villa fuentecanteña hasta Monesterio y vuelta.

En cuanto a los postillones para servir la carrera, en la misma contrata se especificaba quiénes serían contratados como tales. Fueron estos Antonio Carrasco, hijo de Josef, vecino de la villa y soldado perteneciente al cupo de esta; Valentín Carrasco, Juan Santana, Roque Fernández y Josef Delgado, hijo de Francisco, vecino de la villa. Los dos últimos también alistados en el Ejército³⁹.

En este mismo asunto, el profesor Gutiérrez Barba, en su trabajo sobre la Guerra de Independencia en la localidad, nos referencia también que el servicio volvió a cambiar en septiembre de 1809, subiendo el número de caballos a un total de dieciocho. Sobre los empleados, nos comenta que los maestros de postas se ubicaron en dos casas de la calle Mesones, y en lo que respecta a los postillones, nos aporta dos nuevos nombres: José Viera y José Carrasco⁴⁰.

Centrándonos en las referencias a los maestros de postas y a los postillones de Fuente de Cantos, observaremos que, veinte años después, se repiten varios datos antroponímicos de estos empleados: seguimos encontrando los apellidos Carrasco (14 vecinos), Viera (9 vecinos), Delgado (6 vecinos) y Santana (4 vecinos) en el Padrón de 1829⁴¹. Incluso hay coincidencias en el nombre completo, pues aparecen vecinos como Juan de Santana, Manuel de Santana o Valentín Carrasco⁴². Comprobamos cómo las coincidencias con los nombres de varios de los postillones mencionados son palpables.

El siguiente administrador del que tenemos constancia fue Don José Martín Samaniego, que estaba al frente de la Administración de Correos desde, al menos, enero de 1813. En aquel entonces, aparece en un contrato de compra de

³⁹ Ibidem (la consulta de este protocolo la debemos a la amabilidad del pfr. D. Felipe Lorenzana).

⁴⁰ GUTIÉRREZ BARBA, A. "La Guerra de la Independencia en Fuente de Cantos", *Actas IX Jornada de Historia de Fuente de Cantos*, Badajoz, 2009, p. 92, n. 32.

⁴¹ LORENZANA DE LA PUENTE, F. "Fuente de Cantos en 1829...", pp. 230, 231 y 239.

⁴² *Padrón de vecinos de Extremadura del año 1829. Pueblos de las provincias de Badajoz y Cáceres*. <http://padrones.hispagen.es/>

una finca en Los Quejigales⁴³. El sr. Samaniego era casado, con un hijo, y en 1829 estaba avecindado en la calle de Llerena⁴⁴. Este último dato nos lleva a pensar que allí se encontraba la oficina postal de la localidad, dado que la legislación postal vigente en aquel momento⁴⁵ obligaba a los administradores a residir en la casa donde se encontrara la estafeta.

Aquel mismo año de 1829, el conductor de la correspondencia que realizaba el trayecto entre Zafra y Fuente de Cantos era un tal Antonio García⁴⁶. No hemos podido dilucidar en cuál de estas localidades residía, por lo que lo adscribimos provisionalmente a la villa segedana.

La situación de los empleados en la estafeta de Fuente de Cantos, continuará siendo idéntica en los años siguientes, en lo que respecta a su plantilla: un administrador y un conductor de la correspondencia. Este escenario debió permanecer idéntico, por lo menos, hasta la reforma postal de 1854.

Hasta aquí los datos antroponímicos a los que hemos tenido acceso sobre los dependientes de la Real Renta. Esperamos poder volver sobre ellos en un futuro próximo.

III. LAS MARCAS POSTALES UTILIZADOS POR EL CORREO FUENTECANTEÑO.

En una primera división, las marcas postales utilizadas en España durante la Época Prefilatélica podemos clasificarlas por su tipología en *marcas manuscritas* y en *marcas de cuño*⁴⁷. Las primeras son aquellas realizadas a la pluma por los empleados del correo durante la admisión y tramitación de la correspondencia. Las segundas son las fabricadas *ex profeso* para las mismas funciones. El total de ambos tipos, conocido su uso, en la localidad se eleva a seis, cuatro de cuño y tres manuscritas.

⁴³ AHPNFC, Escribanía de Francisco Joseph de Fernández, sec. V, lg. 18, carp. 2.

⁴⁴ MARTÍN PÉREZ, E. *Los empleados de la Real Renta de Correos en la Provincia de Badajoz...*, p. 35. En el concreto caso del Sr. Samaniego, hemos podido completar los datos que ya expuso el profesor Lorenzana en su trabajo sobre la villa durante el año 1829: era el oficial del correo al que se alude en la clasificación socio-profesional de los cabezas de familia de la localidad ("Fuente de Cantos en 1829...", p. 206); sería una de las catorce personas que con el título de *Don* moraban en la Calle de Llerena (p. 216) y, por supuesto, era el único poseedor del apellido Samaniego que habitaba en Fuente de Cantos, tal y como aparece en la relación patronímica de vecinos (p. 238).

⁴⁵ *Ordenanza General de Correos...*, pp. 122

⁴⁶ MARTÍN PÉREZ, E. *Los empleados de la Real Renta de Correos en la Provincia de Badajoz...*, p. 40.

⁴⁷ Para las marcas manuscritas, seguimos los artículos del académico David González Corchado. Para las marcas de cuño, estudiamos la obra de Manuel Tizón, ambas incluidas en la bibliografía.

De la misma forma, todas las marcas, independientemente de su tipología, podemos agruparlas por la función indicadora de las diferentes clases de correspondencia. Así tendríamos las *marcas de origen*, las de *certificado*, las de *franqueo previo*, las de *abono*, etc.

En Fuente de Cantos se conocen, hasta la fecha, solo dos clases de estas marcas: las de *origen* y las de *franqueo previo*.

Las *marcas de origen* son utilizadas para estampar en los sobrescritos y pliegos, denotando la procedencia de las misivas. Se conocen dos marcas de cuño utilizadas en la localidad. La primera es una estampación en tres líneas con la mención FUENTE D. CANTOS / ESTREMADURA / BAXA, conocido su uso entre 1806 y 1845. Como ocurre en el resto de poblaciones españolas, en estos años las marcas postales muestran el nombre de la localidad, seguida de la Demarcación Postal a la que está adscrita, en nuestro caso la de Extremadura Baja.

La segunda estampación es el conocido en el argot filatélico como fechador tipo *Baeza* -por el apellido del director general de Correos de la época. Es el primer fechador-tipo utilizado en todas las oficinas postales, tanto de España como de sus posesiones en Ultramar.

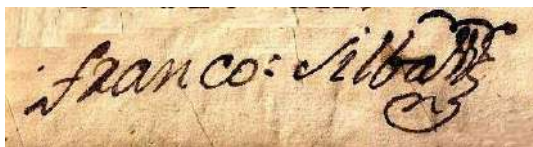


Como podemos comprobar lleva la mención FUENTE D. CANT.^s más el dígito 13, correspondiente al número de Demarcación Postal que se le asignó a la demarcación bajo-extremeña, que queda anotada en la zona inferior con la expresión ESTREM. B. Al centro, día, mes y año. La marca es conocida su uso entre 1843 y 1854.

Las *marcas de franqueo previo* son las utilizadas para estampar en la correspondencia previamente abonada en origen, debiendo llevar la mención *Franco* o *Franca*. Recalamos que el correo en aquella época era abonado, en su inmensa mayoría, por el destinatario a la recepción de aquel. Se conocen cuatro marcas utilizadas en la población, tres de tipo manuscrito y otras dos de cuño. Las marcas manuscritas debían llevar la mención *Franco*, *Franca* o similar.

En cuanto a las marcas manuscritas⁴⁸, la primera conocida es la anotación Franca / Villar. El apellido Villar -aunque la caligrafía no es de las mejores- corresponde a la media firma del administrador de correos fuentecanteño, en junio de 1792, como hemos visto en los datos de los empleados postales.

La segunda estampación, también manuscrita, lleva la mención Franco: Silba. Estamos ante la anotación de otro de los administradores postales de la población, trabajando en la estafeta en el año 1800, del que también hemos hablado en párrafos anteriores.



La tercera marca que conocemos es una de cuño que presenta una estampación en dos líneas con las menciones F.C. / FRANCO. Las iniciales corresponden a Fuente de Cantos, por supuesto y su uso conocido está comprobado entre los años 1840 y 1842.

La última marca de franqueo previo conocida en la población es una impronta enviada desde la Dirección General de Correos a todas las estafetas del Reino siendo, por tanto, de uso general. Lleva la mención FRANCO enmarcada y conocemos su uso desde 1845 a 1847.



Las marcas prefilatélicas fuentecanteñas que hemos enumerado y descrito, fueron utilizadas en el arco temporal que va desde el año 1792 a 1854. Además, queremos dejar constancia de que las fechas de utilización descritas son una primicia para el coleccionismo y clasificación de estas improntas, dado que hemos ampliado dicho arco en varios años. No obstante, estamos seguros

⁴⁸ GONZÁLEZ CORCHADO, D. "Las marcas prefilatélicas de franqueo con la firma del administrador en las demarcaciones extremeñas (I y II)", *Revista de Filatelia*, 560 y 561, junio y julio/agosto 2018, Madrid.

de que este espacio de tiempo se verá ampliado, por futuras investigaciones, tanto para el conjunto de marcas como en el del uso individual de ellas.

El correo fuera de valija

Por otra parte, y aunque nuestro trabajo versa sobre el encaminamiento de la correspondencia dentro de la estructura monopolística del servicio de Correos, no podemos dejar de lado las misivas, pliegos o cartas transportadas fuera de la organización postal. Eran aquellas conducidas por los más diversos individuos: arrieros, cosarios, traficantes, verederos, propios, criados, ciudadanos particulares, etc. Este tipo de conducción es conocida como “correspondencia fuera de valija”.

Aunque existía la obligación de entregar cualquier tipo de correspondencia en las estafetas de correo, excepto mínimas excepciones, era una forma de porte bastante habitual, incluso a pesar de las fuertes sanciones ordenadas para los infractores en las sucesivas ordenanzas postales de la época.

Anotamos en este apartado dos claros ejemplos: el primero es del año 1750. Se trata de un sobrescrito dirigido a Llerena que porta la anotación manuscrita *Propio*. El remitente envió a un individuo, un propio, para que transportara la misiva entre ambas localidades, abonándole una cantidad.

En el segundo ejemplo, vemos un pliego enviado también desde Fuente de Cantos a Zafra en septiembre de 1813. Lleva la mención manuscrita *Por Conductor*. Estamos ante un caso similar al anterior: el pago a un particular para que condujera la carta a su destino, pero fuera de toda intervención de la Renta de Correos.

IV. A MODO DE CONCLUSIÓN.

Hasta aquí llega nuestro trabajo sobre la historia del correo en Fuente de Cantos, durante la Época Prefilatélica. Siendo el período estudiado lo suficientemente extenso, debe seguir siendo motivo de investigación no sólo en los apartados concretos que hemos desarrollado sino también en el ámbito, por ejemplo, de la cartografía postal. Es este un elemento fundamental para la comprensión del desarrollo y expansión de la Renta de Correos.

Hemos realizado una primera aproximación para desentrañar, de una manera cronológica, el desarrollo del devenir postal de la localidad, a través de los empleados de la Posta, de sus oficinas, de las carreras y rutas, además de las marcas postales utilizadas. Al mismo tiempo, hemos mostrado un abanico de pliegos, sobrescritos y plicas que circularon por la estafeta fuentecanteña.

ANEXO

PIEZAS POSTALES CIRCULADAS DESDE FUENTE DE CANTOS. COLECCIÓN DAVID GONZÁLEZ CORCHADO

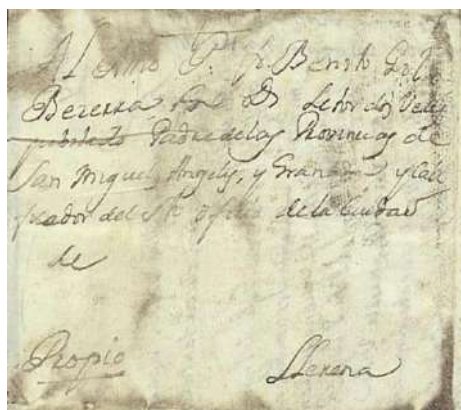


Fig. 10: 07.01.1750. Carta circulada fuera de valija entre Fuente de Cantos y Llerena. Nótese la anotación *Propio*.



Fig. 11: 09.08.1813. Carta circulada fuera de valija entre Fuente de Cantos y Zafra. Remitida *Por Conductor*.



Fig. 12: 06.06.1792. Plica judicial circulada a Cáceres. Anotación manuscrita *Franca Villar*, por mano del administrador fuentecanteño. Refrendada en tránsito con la marca ZAFRA: FRANCA. Ambas estampaciones y el aspa de tinta denotan que fue abonada por el remitente.



Fig. 13.- 18.08.1800 Otra plica dirigida a Cáceres. Lleva la anotación *Franco: Silba* del administrador.



Fig. 14: 31.01.1822. Carta sencilla circulada a Zafra con anotación manuscrita de 7 cuartos de porte. Marca postal de origen.



Fig. 15: 27.03.1845. Carta sencilla dirigida a un abogado cacereño. Porteo de 5 cuartos de vellón. Fechador Baeza



Fig. 16.- 06.05.1842 Plica del Servicio Nacional (S. N.) circulada a Cáceres. Franca de portes con la marca de cuño F.C. / FRANCO y el aspa manuscrita.



Fig. 17.- 06.03.1847 Carta sencilla enviada a Cáceres. Marca de franqueo previo FRANCO y aspa manuscrita. Fechador Baeza.



Fig. 18.- 09.06.1849 Carta a Cáceres con fechador Baeza, sin anotación de porte. Se consideraba innecesario porque ya existía desde 1845 la tarifa única de 1 real de vellón para todas las cartas simples.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

- CABANES, F.J. (DE) *Guía General de Correos, Postas y Caminos del Reino de España*, Madrid, Imprenta de D. Miguel de Burgos, 1830.
- Diccionario de los Pueblos y Caseríos que sacan y satisfacen su correspondencia de las Administraciones Principales de Correos*, Madrid, Imprenta Nacional, 1847.

- DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, *Anales de las Ordenanzas de Correos de España*, t. II, Madrid, ed. facs., 1879.
- ESCRIBANO, J.M. *Itinerario español o Guía de Caminos para ir de Madrid a todas las Ciudades y Villas más principales de España*, Madrid, Imp. de Miguel Escribano, 1767.
- ESPINALT Y GARCÍA, B. y FREIRE, J. *Dirección General de Cartas en forma de Diccionario para escribir a todas las ciudades*, Madrid, E. Pedro Sanz, 1835.
- GONZÁLEZ CORCHADO, D. Colección *Historia Postal de Extremadura*. Cáceres.
“La situación del correo en las poblaciones extremeñas a finales del Antiguo Régimen, según el Interrogatorio de la Real Audiencia de Extremadura de 1791”, *Academy* nº 21, febrero 2017, Madrid, Ed. Real Academia de Filatelia e Historia Postal.
“Las marcas prefilatélicas de franqueo con la firma del administrador en las demarcaciones extremeñas (I y II)”, *Revista de Filatelia*, 560 y 561, junio y julio/agosto 2018. Madrid. Ed. EDIFIL.
- GUTIÉRREZ BARBA, A. “La Guerra de la Independencia en Fuente de Cantos”, *IX Jornada de Historia de Fuente de Cantos*, Badajoz, Ed. Asociación Cultural Lucerna, 2009.
- GUZMÁN GONZÁLEZ, J.L. *Extremadura en la historia postal. Aproximación y estudio de sus orígenes*, Mérida, Ed. Asamblea de Extremadura, 2011.
Interrogatorio de la Real Audiencia. Extremadura a finales de los tiempos modernos. Partido de Badajoz // Partido de Llerena, Mérida, Ed. Asamblea de Extremadura, 1994.
- LORENZANA DE LA PUENTE, F. “Fuente de Cantos en 1829”, *Actas XI Jornadas de Historia de Fuente de Cantos* (2010), Badajoz, Ed. Asociación Cultural Lucerna, 2011.
- MADOZ, P. *Diccionario geográfico-histórico-estadístico de España y de sus posesiones de Ultramar*, t. VIII, Madrid, 1847.
- MARTÍN PÉREZ, E. “Los empleados de la Real Renta de Correos en la Provincia de Badajoz a finales de la Década Ominosa”, *Apuntes para la Historia de la Ciudad de Badajoz*, t. XVIII, Badajoz, Ed. RSEEAP, 2023.
Ordenanza General de Correos, Postas y Caminos y demás Ramos agregados a la Superintendencia General, Madrid Imprenta Real, 1794. Ed. facs., Valencia, 1995.
- Padrón de vecinos de Extremadura del año 1829. Pueblos de las provincias de Badajoz y Cáceres*. Hispagen. Asociación de Genealogía Hispana (<http://padrones.hispagen.es/>). Consulta septiembre 2023.
- Reglamento general expedido por su Magestad en 23 de abril de 1720 para la dirección y gobierno de los oficios de Correo Mayor y Postas de España*. Madrid, Impr. de Juan de Arízitia, 1720.
- RODRÍGUEZ CAMPOMANES, P. *Itinerario de las Carreras de Posta de dentro y fuera del Reyno*, Madrid, Impr. de Antonio Pérez de Soto, 1761.
- SARMIENTO PÉREZ, J. “Comunicaciones entre la Junta Suprema Central y la Junta de Extremadura (1808-1810)”, *Apuntes para la Historia de la Ciudad de Badajoz*, t. XVI, Ed. RSEEAP, Badajoz, 2021.
- SOTO, F.P. (DE) *Diccionario de correspondencia para las ciudades villas, lugares, alquerías, monasterios, conventos, etc... comprendidos en la provincia de Extremadura*, Madrid, Imprenta Real, 1807.
- TIZÓN DUCLAUD, M. *Prefilatelia Española*, t. II, Madrid, Ed. Edifil, 2004.

VÍAS PECUARIAS EN FUENTE DE CANTOS

Manuel Molina Parra

mmolip@hotmail.com

RESUMEN: Esta comunicación pretende acercar el conocimiento de las Vías Pecuarias que atraviesan nuestro término, con su trayectoria, amojonamiento y alguna legislación sobre ellas.

Manuel Molina Parra

LAS COMUNICACIONES EN LA HISTORIA
XXII JORNADA DE HISTORIA DE FUENTE DE CANTOS
Comisión Lucerna Historia, 2023
Pgs. 197-216
ISBN:

I. INTRODUCCIÓN



Tras la Reconquista, la actividad económica que mayor auge tomó fue la ganadería, con gran expansión de la oveja merina, por la calidad de su blanca y fina lana, creándose a su alrededor una importante industria manufacturera textil, siendo una gran fuente de ingresos para la hacienda real. Esta extensa ganadería necesitaba una gran cantidad de pastos para su alimentación.

La trashumancia surge como solución a la búsqueda de pastos naturales y alimentos, de unas zonas a otras de nuestro país, cuando por motivos estacionales escaseaban en algunas de ellas. Este movimiento lo hacían por caminos ya establecidos (vías pecuarias) por los sitios más favorables para salvar los accidentes naturales. Esta solución a los problemas ganaderos, que ocasionaban los cambios estacionales, es protegida por la Corona durante los siglos X al XIII, garantizando la libertad de paso y pasto a los ganados en su recorrido.

En la Edad Media, para la alimentación de los ganados existían las mestas locales, pequeños campos comunales donde acudía el ganado. Estas mestas fueron agrupándose y ampliando territorio. En 1273 el rey Alfonso X *El Sabio* agrupó las distintas mestas y creó el Honrado Concejo de la Mesta, que es una asociación que reúne a todos los pastores de Castilla y León, que duraría hasta 1836 cuando fue disuelta y sustituida por la Asociación General de Ganaderos durante el reinado de la Reina Regente María Cristina. Posteriormente pasarían las competencias a las Comunidades Autónomas del Estado Español y en Extremadura será ejercida por la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural.

La Mesta tiene una gran trascendencia en la sociedad, prueba de ello es la figura del *entregador*, una autoridad que acompañaba a los rebaños para resolver sobre el terreno los posibles problemas que surgieran, creada por Carta Real en 1273. Éstos eran nombrados por el rey, pero a partir de 1568 los nombra la Mesta, pasando a ser jueces y parte en los conflictos. Garantizaban el libre paso de los ganados por todo el reino, sin limitación de anchura, excepto las cinco cosas vedadas (vides, panes, huertas, prados de guadaña y dehesas boyales) por carecer de privilegios mesteños. Las decisiones del *entregador mayor*, que era el que estaba al frente, solo podían apelarse ante el Rey o ante la Junta General, hasta que los Reyes Católicos legislan que se hagan ante las cancillerías.

Los excesivos privilegios de la Mesta, así como sus abusos, hacen que muchos la consideren responsable del atraso, de la pobreza y de la miseria de los

extremeños¹. Aunque otros responsables también han sido los grandes ganaderos extremeños, personas principales de los pueblos a quienes les interesaba la abundancia de pastos, oponiéndose a las siembras y plantíos. De hecho, José Luis Pereira Iglesias, en su obra *Extremeños y Trashumantes: Historia de un Desencuentro*, dice que ni la Mesta ni la trashumancia sumieron a Extremadura en el lamentable estado que pregonaban los contemporáneos. Las razones de su atraso eran más profundas.

Debido a la importante fuente de ingreso que supone la lana de la cabaña merina, por el auge de la industria textil, los Reyes Católicos conceden importantes privilegios a la Mesta, autorizando el ensanche de las cañadas a costa de cercados, acotamientos, tala, quema de bosques etc., para convertirlos en pastos. La Ley de Arriendos de 1501 permite el arriendo indefinido de los pastos, sin modificación de rentas y con el derecho de pastoreo indefinido en dehesas donde se viniera haciendo por más de diez años. Con la aprobación de la Ley de Posesión, los ganaderos obtenían un derecho de posesión por el simple hecho de pastoreo durante un determinado tiempo sin oposición de terceros. Esta ley es derogada en 1786.

Como hemos dicho, en los movimientos trashumantes se utilizaban las vías pecuarias (cañadas, veredas y cordeles). En 1554 se fija la anchura de las cañadas en seis sogas de 45 palmos, unas 90 varas = 75,22 mts (cada vara = 835 mm y 9 décimas). Y en 1796 se regula el amojonamiento y la anchura de los cordeles y veredas en 45 (37,61 mts) y 25 varas (20,89 mts), respectivamente, hasta que a finales del siglo XIX estas medidas se convierten al sistema métrico decimal y se regula su deslinde y amojonamiento.

Con el crecimiento de la población sube la demanda de alimento, sobre todo de trigo, por lo que se necesita roturar más tierra, cosa que impedían los privilegios de la Mesta. A finales del siglo XVIII comienza el declive de la trashumancia, llegando a la disolución del Honrado Concejo de la Mesta en 1836, que pasa a la Asociación Nacional de Ganaderos del Reino, que entre 1852 y 1860 intenta recuperar y delimitar el trazado de cañadas, veredas y cordeles, perdido o usurpado en muchos lugares.

¹ Un ejemplo de estos abusos puede verse en las acusaciones que formula contra la Mesta y Mestilla el oidor de la Real Audiencia de Extremadura y del Consejo de su Majestad, don Juan José de Alfranca y Castellote, en su visita al Partido de Llerena.

En 1984 la administración de las vías pecuarias y la utilización de sus frutos y productos pasa a depender, en nuestro territorio, de la Comunidad Extremeña, siendo regulada por la siguiente normativa:

- Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias (BOE de 24/03/95).
- Decreto 49/2000, de 8 de marzo, Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad de Extremadura (DOE de 14/03/2000).
- Orden de 19 de junio de 2000, que regula las ocupaciones de usos temporales de las vías pecuarias (DOE de 1/07/200).



Fig. 1: Hito de delimitación de vía pecuaria

La Ley 3/1995. De 23 de marzo, de Vías Pecuarias en su artículo 1º define como vías pecuarias las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurrendo tradicionalmente el tránsito ganadero.

En el artículo 2º define su naturaleza jurídica: “Las vías pecuarias son bienes de dominio público de las Comunidades Autónomas y, en consecuencia, inalienables, imprescriptible e inembargables.”

En el artículo 4º define los distintos tipos de vías pecuarias según su anchura:

- a) Cañadas las que su anchura no exceda de 75 metros.
- b) Cordeles las que cuenten con una anchura máxima de 37,5 metros.
- c) Veredas aquellas cuya anchura no supere los 20 metros.

Por Fuente de Cantos pasan las siguientes vías pecuarias:

- Cañada Real Leonesa Occidental
- Vereda de la Plata
- Vereda de la Senda
- Vereda de la Peña

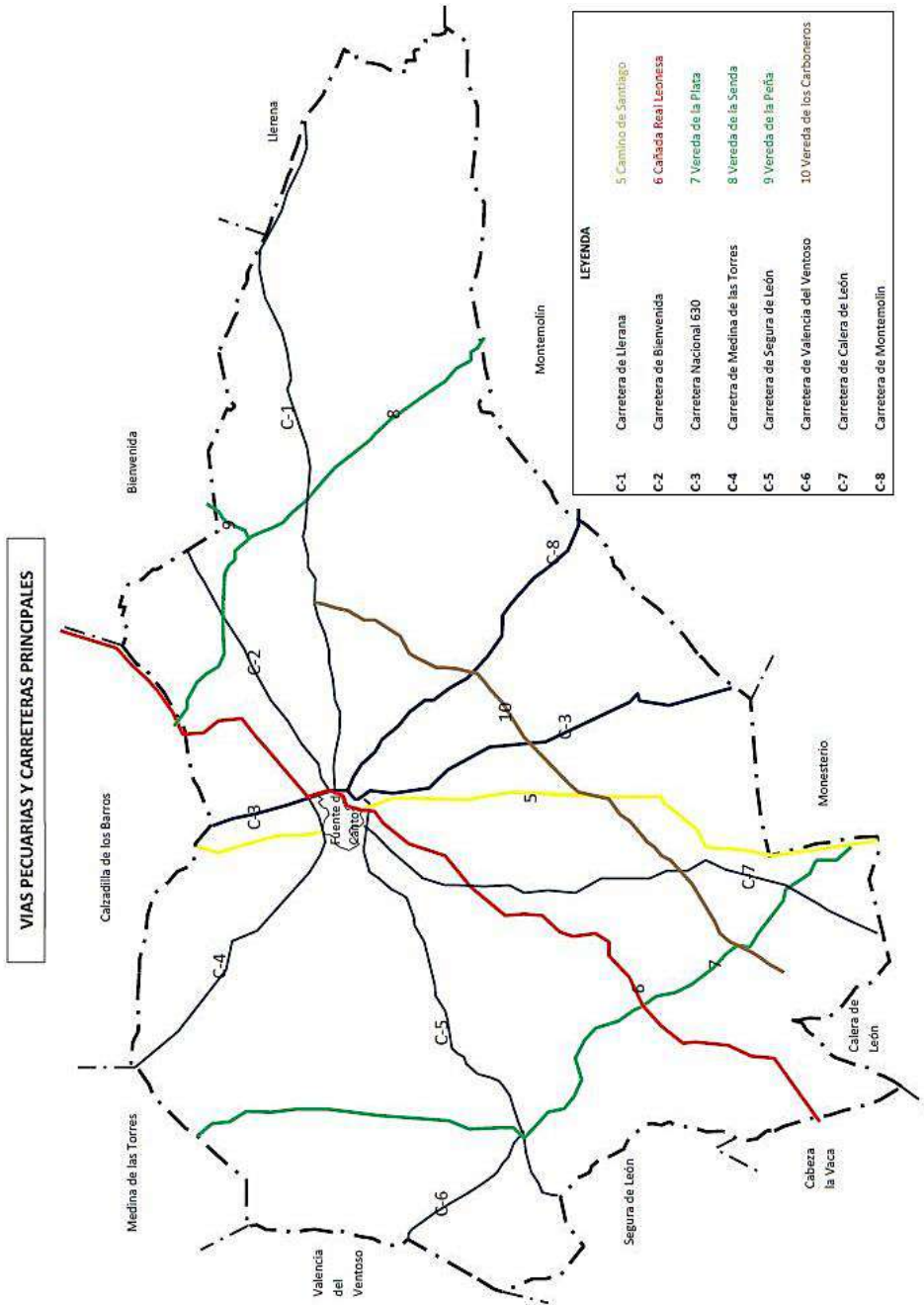


Fig. 2 Mapa de Fuente de Cantos con sus Vías Pecuarias y carreteras principales.

por el camino de Mejías, dejándolo y siguiendo con la Huerta Sevilla a la derecha y el Gallo a la izquierda, entra después por la derecha el Nogalito y al cruzar el Barranco del Gallo se une por la izquierda la cerca de Mejías. Cruza la Vereda de la Plata y sigue con la Huerta de Sevilla por la derecha y Mejías por la izquierda. Vuelve a coger el camino de Cabeza la Vaca hasta llegar a la Rivera del Bodión, que cruza y sigue hacia la izquierda, lindando por la derecha con los Crespillos. Continúa con la Rivera del Bodión por la izquierda y los Crespillos por la derecha, separándose de la Rivera tuerce a la derecha, siguiendo con la Dehesa de los Campos a izquierda hasta salir del término y continuar hacia Cabeza la Vaca.

El DOE núm. 18 de fecha 11 de febrero de 2006 publica el proyecto de amojonamiento de la vía pecuaria Cañada Real Leonesa. Tramo: completo, excepto zona divisoria de término, en el término municipal de Fuente de Cantos.²

El DOE núm. 38 de fecha 30 de marzo de 2006 publica la Resolución de 6 de marzo de 2006, de la Dirección General de Desarrollo e Infraestructuras Rurales por el que se aprueba dicho amojonamiento.

El DOE núm. 31 de fecha 14 de marzo de 2006 publica la Resolución de 20 de febrero de 2006, de la Dirección General de Desarrollo e Infraestructuras Rurales por el que se aprueba el amojonamiento de la vía pecuaria denominada Cañada Real Leonesa, tramo: divisoria de términos municipales de Fuente de Cantos y Calzadilla de los Barros.

RELACIÓN DE PARCELAS COLINDANTES A LA CAÑADA REAL LEONESA

POLÍGONO 40:

Parcelas: 445, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 161, 162, 163, 164 -165, 166, 167, 168, 169, 170, 62, 174, 175, 10, 181, 182, 195, 196, 206, 223, 88, 87, 86, 73, 80, 361, 362, 364, 368, 369, 370, 381, 382, 383, 384, 385, 400, 227, 228, 229, 231, 232, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 250, 251, 252, 253.

POLÍGONO 42:

Parcelas: 38, 39, 40, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 51, 53, 75, 73, 80, 113, 114, 119, 133, 132, 131, 130 -129, 120, 134, 135, 136, 137, 138, 141, 153, 154, 158, 159, 161, 163, 166 -165, 167 -168, 169, 170.

² En el DOE núm. 18 de fecha 11 de febrero de 2006 puede verse la relación de polígonos, parcelas y propietarios colindante con la Cañada Real Leonesa en el término de Fuente de Cantos.

POLÍGONO 13:

Parcelas: 120, 133, 132, 119, 43, 40 -39, 36, 35, 31, 17, 16, 15.

POLÍGONO 12:

Parcelas: 12, 20, 19, 18.

POLÍGONO 15:

Parcelas: 37, 38, 28, 42.

POLÍGONO 17:

Parcelas: 1, 10, 11, 13, 14, 18, 19, 20.

APROBACIÓN DEL AMOJONAMIENTO DE LA CAÑADA REAL LEONESA

RESOLUCIÓN de 6 de marzo de 2006, del Director General de Desarrollo e Infraestructuras Rurales, por el que se aprueba el amojonamiento de la vía pecuaria denominada *Cañada Real Leonesa*. Tramo: todo su recorrido por el término municipal de Fuente de Cantos.

La Consejería de Desarrollo Rural en virtud de las atribuciones conferidas en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, y el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura, Decreto 49/2000, de 8 de marzo, y el Decreto 195/2001, de 5 de diciembre, por el que se modifica el anterior, es competente para ejecutar los actos que sobre las vías pecuarias se practiquen.

En este sentido, y de conformidad con el procedimiento legalmente establecido en el artículo 9 de la Ley 3/1995 y el 19 del Reglamento de Vías Pecuarias, se ha llevado a cabo el Amojonamiento de la Cañada Real Leonesa, tramo: todo el término municipal, en el término municipal de Fuente de Cantos (Badajoz):

1. El Procedimiento de amojonamiento de la vía pecuaria mencionada fue iniciado por acuerdo de la Dirección General de Desarrollo e Infraestructuras Rurales, de 13 de septiembre de 2005.

2. Las operaciones materiales de amojonamiento, previos los anuncios y comunicaciones reglamentarias, se iniciaron a las 11 horas del 26 de octubre del 2005, en el cruce de la vereda denominada como senda y la Cañada Real leonesa, según anuncio de 13 de septiembre de 2005, publicado en el D.O.E número 114 de 1 de octubre de 2005.

3. Terminadas las operaciones de amojonamiento por la Representante de la Administración, éste se somete a exposición pública durante el plazo de quince días, previamente anunciado en el Diario Oficial de Extremadura n.º 18, de 11 de febrero de 2006. En el plazo establecido al efecto no se presentaron alegaciones.

Vista la Propuesta de Resolución de Amojonamiento de la Cañada Real Leonesa, tramo: en el recorrido descrito, elevada por la Representante de la Administración.

En su virtud y uso de mis atribuciones legales, y a propuesta del Representante de la Administración,

RESUELVO

Aprobar el Proyecto de amojonamiento de la Vía Pecuaria denominada "Cañada Real Leonesa", tramo: todo su recorrido por el término municipal, en el término municipal de Fuente de Cantos. Frente a la presente resolución que no pone fin a la vía Administrativa, se podrá interponer recurso de alzada ante el Excmo. Sr. Consejero de Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a la notificación de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 114 y 115 de la Ley 4/1999, de 13 de enero, por la que se modifica la ley 30/1992, de 26 de noviembre, Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y los artículos 101 y 103 de la Ley 1/2002, de 28 de febrero, del Gobierno y la Administración de la Comunidad Autónoma de Extremadura, sin perjuicio de cualquier otro recurso que estime procedente.

Mérida, a 6 de marzo de 2006.

El Director General de Desarrollo e Infraestructuras Rurales.

III. VEREDA DE LA PLATA.



Entra en el término de Fuente de Cantos siguiendo una dirección NO a SE con una longitud aproximada de diecinueve kms y una anchura como vereda de 20 metros, procedente de Medina de las Torres, por el sitio de la Argamasa, con el Campillo a la derecha y continuando con la Argamasa a ambos lados. Cruza el camino de Valencia del Ventoso a Calzadilla de los Barros primero y luego el de Valencia del Ventoso a Fuente de Cantos, sigue un tramo con las Pajareras y el Arroyo el Villar a la izquierda, cruza la Rivera del Rio Bodión en la Molineta, por el sitio de la presa antigua de los Molinos, para continuar con las Pajareras a la izquierda e Hinchona a la derecha, dejando el cortijo de la Paja-

reras a la izquierda, cruza más adelante el camino de la estación de Valencia o de Fregenal. Continúa atravesando las Quinterías, Marta, y las Amarillas, cruza el camino de Prestana, Sigue con las Amarilla a la derecha y la Pradera a la izquierda, para cruzar la carretera de Segura de León junto al arranque de la de Valencia del Ventoso. Sigue lindando a El Mimbrón, cruza el arroyo Horralobo y el de la Fuente los Chinotes junto a su desembocadura en el rio Bodión y continua paralelo a éste rio , cruzándolo en tierras del Cortijo Navarro, sigue por la Huerta Sevilla, dejando a la izquierda la casa-cortijo y uniéndose a la cerca del olivar del Nogalito. Sigue con la Huerta Sevilla por la derecha y el Nogalito por la izquierda, hasta llegar al arroyo el Gallo, donde cruza la Cañada Real Leonesa y sigue con la cerca el Gallo a la izquierda, cruza el camino a los Campos o de Cabeza la Vaca, continua por Mejías, dejando a la derecha la casa-cortijo del Conde de la Corte y atraviesa el camino de Calera para continuar por Mejías hasta llegar a la Cabra por donde sale hacia el término de Monesterio.

En el DOE núm. 140 de fecha 2 diciembre de 1997 está publicada la ORDEN de 19 de noviembre de 1997, por la que se incoa expediente para la declaración de la Vía de la Plata, a su paso por la Comunidad Autónoma de

Extremadura, como Bien de Interés Cultural con categoría de Sitio Histórico y se concreta su delimitación.

En el DOE núm. 92 de fecha 5 de agosto de 2006 se publica el ANUNCIO de 7 de julio de 2006 de exposición pública de comienzo de operaciones materiales de deslinde de la vía pecuaria denominada “Vereda de la Plata”, en el término municipal de Fuente de Cantos.³

En el DOE núm. 141 de fecha 2 de diciembre de 2006 se publica el ANUNCIO de 14 de noviembre de 2006 de exposición pública de la propuesta de deslinde de la “Vereda de la Plata”, en el término municipal de Fuente de Cantos.

RELACIÓN DE PARCELAS COLINDANTES A LA VEREDA DE LA PLATA

POLÍGONO 5:

Parcelas: 40, 41, 109, 9001, 9002.

POLÍGONO 6:

Parcelas: 23, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 43, 44, 46, 47, 9001, 9002, 9008, 9009, 6011.

POLÍGONO 7:

Parcelas: 8, 80 -81, 82, 83, 84, 85, 86, 91, 92, 236, 240, 256, 257, 9001, 9003, 9005.

POLÍGONO 8:

Parcelas: 101.

POLÍGONO 9:

Parcelas: 76, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 84, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 104, 105, 106 -9002, 9005, 9006.

POLÍGONO 10:

Parcelas: 1, 2, 3, 15, 16, 17, 9001.

POLÍGONO 15:

Parcelas: 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 38, 47, 48, 49, 51, 55, 59, 9004, 9005, 9007, 9008, 9010, 9011, 9013, 9016, 9017.

³ En el DOE núm. 141 de fecha 2 de diciembre de 2006 puede verse la relación de polígonos, parcelas y propietarios colindantes con la Vereda de la Plata a su paso por Fuente de Cantos.

POLÍGONO 16:

Parcelas: 2, 4, 5, 6, 9, 25, 26, 27, 38, 40, 41, 42, 43, 47, 9001, 9004, 9005, 9006, 9007.

POLÍGONO 18:

Parcelas: 1, 2, 3, 9002.

POLÍGONO 19:

Parcelas: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 19, 26, 28, 30, 31, 9001, 9003.

POLÍGONO 20:

Parcelas: 27, 28, 29, 30, 232, 233.



Fig. 3 a 8: Mojones de la Vereda de la Plata y mapa de su ubicación

En el DOE núm. 40 de fecha 7 de abril de 2007 se publica la ORDEN de 16 de marzo de 2007 por la que se aprueba el deslinde de *La Vereda de la Plata*, a su paso por el término municipal de Fuente de Cantos.

“La Consejería de Desarrollo Rural en virtud de las atribuciones conferidas en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura, aprobado por Decreto 49/2000, de 8 de marzo, y el Decreto 195/2001, de 5 de diciembre, por el que se modifica el anterior, ha llevado a cabo el procedimiento de deslinde de la vía pecuaria denominada Vereda de la Plata, tramo “todo su recorrido”, en el término municipal de Fuente de Cantos. Provincia de Badajoz.

Examinado el expediente de deslinde instruido y tramitado por la Dirección General de Desarrollo e Infraestructuras Rurales, se procede con arreglo a los siguientes:

HECHOS

Primero. El expediente de deslinde de la vía pecuaria mencionada fue iniciado por acuerdo de 6 de julio de 2006, y se ha seguido por los trámites oportunos, hasta llegar a la propuesta de resolución.

Segundo. Los trabajos materiales de deslinde, previos los anuncios y comunicaciones reglamentarias, se iniciaron con fecha 19 de septiembre de 2006.

Tercero. Redactada la Propuesta de Deslinde por el Representante de la Administración, ésta se somete a exposición pública durante el plazo de treinta días, según anuncio de 14 de noviembre de 2006, publicado en el Diario Oficial de Extremadura n.º 141, de 2 de diciembre.

En el plazo señalado se presentaron escritos de alegaciones, por Don José Luis Murillo Carrascal, en las que de forma resumida venían a decir que en vez de tomar el eje de los restos del camino que conformaban la vereda, se ha tomado como límite de ésta el contrario y a partir de él se le carga todo a su finca.

Cuarto. Las operaciones de deslinde se han ajustado estrictamente al Proyecto de Clasificación de las vías pecuarias del correspondiente término municipal.

A los anteriores hechos le son de aplicación los siguientes

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. En la tramitación del procedimiento se han observado todos los preceptos legales que le son de aplicación según lo previsto en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura, aprobado por Decreto 49/2000, de 8 de marzo, y demás legislación aplicable.

Segundo. La vía pecuaria denominada Vereda de la Plata, se describe en el Proyecto de Clasificación de las Vías Pecuarias del término municipal de Fuente de Cantos, aprobado por Orden Ministerial de 16 de marzo de 1943.

Tercero. En cuanto a la desestimación de las alegaciones tenemos:

- El acto de clasificación, según lo preceptuado en el artículo 7 de la Ley y Reglamento citados es el acto administrativo por el que se determina la existencia, categoría, anchura y demás características físicas generales de las vías pecuarias.

- Además de la clasificación, que se establece como imperativo legal en la práctica del deslinde, también sirven de fundamento en atención a salvaguardar la objetividad y precisión de las operaciones de deslinde, cuantos documentos puedan ayudar a esclarecer el lugar por donde tradicionalmente ha discurrido el ganado. De estos elementos cobra especial relevancia el vuelo americano de 1956, en virtud del cual se ha podido comprobar que desde aquel momento la linde oeste de lo que en la actualidad persiste de la vereda ha permanecido inmovible, mientras que la de la que resulta ser su finca ha ido variando con el tiempo, por lo que es de todo punto lógico que en la actualidad se considere aquélla como límite real de la vía pecuaria.

Cuarto. En virtud de lo previsto en el artículo 8 de la Ley 3/1955, y el 13 del Reglamento autonómico por el que se desarrolla la anterior, el acto administrativo de deslinde debe ajustarse a lo establecido en el acto de clasificación.

Vista la propuesta de resolución del deslinde de la Vereda de la Plata en el recorrido descrito, elevada por el Representante de la Administración.

En virtud, y en uso de mis atribuciones legales,

DISPONGO:

Aprobar el deslinde de la vía pecuaria denominada Vereda de la Plata, a su paso por el término municipal de Fuente de Cantos, de la provincia de Badajoz.

Frente a este acto que pone fin a la vía administrativa puede interponerse potestativamente recurso de reposición ante la Consejería de Desarrollo Rural, en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al de la publicación conforme a los artículos 116 y 117 de la Ley 4/1999, de 13 de enero, de modificación de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en los artículos 94, 102 y 103 de la Ley 1/2002, de 28 de febrero, del Gobierno y la Administración de la Comunidad Autónoma de Extremadura. O bien, directamente recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Extremadura en el plazo de dos meses a partir del día siguiente a la publicación en el D.O.E., de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Mérida, a 16 de marzo de 2007.

El Consejero de Desarrollo Rural,

FRANCISCO JAVIER LÓPEZ INIESTA

En la vereda de la plata, a su paso por Las Pajareras, en el término de Fuente de Cantos, entre el río Bodión y la Argamasa, encontramos una serie de mojones o hitos, distanciados unos 300 m unos de otros. Estos hitos hacen una L, rio abajo en dirección a las minas de Hinchona. Tienen una inscripción en forma de M con un círculo sobre ella.

IV. VEREDA DE LA SENDA.



Entra en el término de Fuente de Cantos siguiendo una dirección NO a SE con una longitud aproximada de doce kms y una anchura como vereda de 20 metros, procedente de Calzadilla de los Barros. Entra cruzando la Cañada Real Leonesa por la Dehesa Nueva, cruza el camino de Usagre, el camino del Barro y el camino de Bienvenida, sigue por los Quejiga-

les y cruza la carretera de Fuente de Cantos a Bienvenida, continua por la Fuente el Lobo y sigue lindado con el Lobo, se le une por la izquierda la Vereda de la Peña y continua, cruzando el arroyo del Lobo, por los Pizarrales en el Quinto de El Lobo hasta cruzar la carretera de Fuente de Cantos a Llerena para entrar en el Quinto las Casas y el Rubio. Sigue por el Pizarral, dejando a la izquierda la casa-cortijo, cruza el arroyo el Quinto y enlaza con el camino de Guadalcanal para salir del término y continuar por el de Montemolín.

En el DOE núm. 40 de fecha 9 de abril de 2005 se publica el ANUNCIO de 29 de marzo de 2005 de exposición pública de comienzo de operaciones de deslinde de vía pecuaria denominada Vereda de la Senda el término municipal de Fuente de Cantos⁴.

RELACIÓN DE PARCELAS COLINDANTES A LA VEREDA DE LA SENDA

POLÍGONO 27:

Parcelas: 88, 9009, 9006, 78, 91, 94, 87, 79, 80.

POLÍGONO 39:

PARCELAS: 19, 131, 1, 130, 19, 4, 10, 128, 5, 15, 138, 7, 8, 41, 20, 16, 29, 6, 167, 32, 127, 137, 134, 31, 11, 30, 33, 34, 3, 175, 135, 172, 174, 43, 44, 2, 129, 18, 132.

POLÍGONO 40:

PARCELAS: 278, 260, 261, 431, 280, 274, 269, 435, 275, 434, 403, 276, 281, 284, 271, 272, 285, 286, 282, 283, 287, 288, 265, 268, 430, 264, 432, 433, 279.

POLÍGONO 38:

PARCELAS: 112, 131, 132, 103, 127, 113, 108, 107, 136, 135, 105, 95, 99, 128, 129, 97, 115, 101, 150, 151, 152, 100, 98, 133, 134, 102, 130, 104, 149, 147, 146, 106, 47, 48, 124, 148, 249.

POLÍGONO 30:

PARCELAS: 2, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 32, 33, 36, 38, 39, 40, 41, 1, 4, 5, 6, 7, 12, 14, 9501, 47, 48.

POLÍGONO 35:

PARCELAS: 2, 1.

⁴ En el DOE núm. 40 de fecha 9 de abril de 2005 puede verse la relación de polígonos, parcelas y propietarios colindantes con la Vereda de la Senda a su paso por Fuente de Cantos.

En el DOE nº 10 de 24 de enero de 2006 se publica la ORDEN de 22 de diciembre de 2005 por la que se aprueba el deslinde de “La Vereda de la Senda”. Tramo: completo en todo su recorrido por el término municipal de Fuente de Cantos.

ORDEN de 22 de diciembre de 2005 por la que se aprueba el deslinde de la Vereda de la Senda. Tramo: completo en todo su recorrido por el término municipal de Fuente de Cantos.

La Consejería de Desarrollo Rural en virtud de las atribuciones conferidas en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias, y el Decreto 49/2000, de 8 de marzo, por el que se establece el Reglamento de vías pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura, modificado por el Decreto 195/2001, de 5 de diciembre, ha llevado a cabo el procedimiento de Deslinde de la vía pecuaria denominada Vereda de la Senda. Tramo: Completo en todo su recorrido. Término municipal de Fuente de Cantos. Provincia de Badajoz.

Examinado el expediente de deslinde instruido y tramitado por la Dirección General de Desarrollo e Infraestructuras Rurales, se procede con arreglo a los siguientes:

HECHOS

Primero. El expediente de deslinde de la vía pecuaria mencionada fue iniciado por Acuerdo de 29 de marzo de 2005, y se ha seguido por los trámites pertinentes, hasta llegar a la Propuesta de Resolución.

Segundo. Los trabajos materiales del deslinde, previos los anuncios y comunicaciones reglamentarias, se iniciaron con fecha 3 de junio de 2005.

Tercero. Redactada la propuesta de Deslinde por el Representante de la Administración, ésta se somete a exposición pública durante el plazo de treinta días, previamente anunciada en el Diario Oficial de Extremadura nº 92, de fecha 9 de agosto de 2005. En el plazo concedido presentó escrito de alegaciones:

D. Jesús Durán Gala que pueden resumirse tal como sigue:

– Cambio de numeración y titularidad de una parcela colindante a la vía pecuaria por adquirirla por título de compraventa el 24 de enero del 2005.

– Manifiesta un error producido por tomar como eje el camino actual habiendo este sufrido con el paso del tiempo, un cambio en el tramo que linda con la propiedad de su representado.

Dicha alegación fue admitida por la Dirección General de Desarrollo e Infraestructuras Rurales, realizándose la notificación sobre el cambio realizado en la cartografía tanto al alegante D. Jesús Durán Gala como a los colindantes afectados por el cambio D. Domingo Manceñido Méndez, D. Isidro Martínez Fernández y D. José Luis Rodríguez Ibarra.

Cuarto. Las operaciones de deslinde se han ajustado estrictamente al Proyecto de Clasificación de las vías pecuarias del correspondiente término municipal.

A los anteriores hechos le son de aplicación los siguientes

FUNDAMENTOS DE DERECHO

1º. En la tramitación del procedimiento se han observado todos los preceptos legales que le son de aplicación según lo dispuesto en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias, y el Decreto 49/2000, de 8 de marzo, y demás legislación aplicable.

2º. La vía pecuaria denominada “Vereda de la Senda” se describe en el Proyecto de Clasificación de las vías pecuarias del término municipal de Fuente de Cantos, aprobado por Orden Ministerial de fecha 16 de marzo de 1943.

Vista la Propuesta de Resolución de Deslinde de la Vereda de la Senda, en el recorrido descrito, elevada por el Representante de la Administración.

En virtud, y en uso de mis atribuciones legales,

DISPONGO:

Aprobar el Deslinde realizado de la vía pecuaria denominada “Vereda de la Senda”. Tramo: Completo en todo su recorrido. Término municipal de Fuente de Cantos. Provincia de Badajoz.

Frente a este Acto que pone fin a la vía administrativa puede interponerse potestativamente Recurso de Reposición ante la Consejería de Desarrollo Rural, en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al de publicación conforme al artículo 116 de la Ley 4/1999, de modificación de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o bien directamente Recurso Contencioso-Administrativo ante el Tribunal de Justicia de Extremadura en el plazo de dos meses a partir del día siguiente a la publicación en el D.O.E.

Mérida, a 22 de diciembre de 2005.

El Consejero de Desarrollo Rural,
FRANCISCO JAVIER LÓPEZ INIESTA.

V. VEREDA DE LA PEÑA.



Entra en el término de Fuente de Cantos siguiendo una dirección N a S con una longitud aproximada de un kilómetro y medio una anchura como vereda de 20 metros, procedente de Bienvenida, por el sitio de la Cañada del Toro, coge el camino de los Carboneros, llevando a la derecha los Quejigales y a la izquierda

el Quinto de El Lobo en los Pizarrales, uniéndose a la Senda junto al Arroyo el Lobo que baja por la derecha.

BIBLIOGRAFÍA

- CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y DESARROLLO RURAL. JUNTA DE EXTREMADURA: *Vías Pecuarias de Extremadura*.
- PEREIRA IGLESIAS, J.L. "Extremeños y trashumantes: Historia de un desencuentro", *Chronica Nova*, 26, 1999, pp. 261-300.
- CORREA ANDRADE, E. *Proyecto de Clasificación de Vías Pecuarias. Fuente de Cantos (Badajoz)*, aprobado por O.M. 16/03/1943.
- MANTECA VALDELANTE, V. "Las vías pecuarias: evolución y normativa actual", *Agricultura y Sociedad*, 76, 1995, pp. 153-186.
- MUÑOZ HIDALGO, D.M. "La Vía, Camino, Cañada, Ruta ... *De la Plata*. Historia y futuro de un camino vivo en el occidente de Europa", *Actas XVI Jornada de Historia de Fuente de Cantos*, Badajoz, 2016, pp. 145-191.

LAS COMUNICACIONES EN LA SIBERIA EXTREMEÑA

Casildo Rodríguez Serrano

casildorodriguezserrano@gmail.com

RESUMEN: Vamos a analizar las comunicaciones en la Siberia Extremeña. Su incidencia en la economía, vida y costumbres de la comarca, repercusiones en la prensa regional y nacional por diferentes motivos, así como su evolución en el tiempo. Posteriormente, nos centraremos en las carreteras que la atraviesan, con especial incidencia, a las nacionales 502 y 430, pasado, presente y futuro de la Autovía de Levante y, por tanto, su conversión en autovía la N-430, tan deseada desde hace tantos años, y que nunca llegó a construirse. Una aproximación al ferrocarril, ya que ninguna vía atraviesa la comarca, a pesar de los proyectos que hubo en el pasado. Pero que, lamentablemente, nunca se ejecutaron por diferentes motivos, que iremos descubriendo en la comunicación. Sin olvidar el Servicio de Correos y Telégrafos, con un recuerdo a las aportaciones de los profesionales que, en tiempos difíciles, y gracias a su innegable aportación hicieron posible la subsistencia el servicio en la aislada y olvidada comarca de la Siberia Extremeña.

Casildo Rodríguez Serrano

LAS COMUNICACIONES EN LA HISTORIA
XXII JORNADA DE HISTORIA DE FUENTE DE CANTOS
Comisión Lucerna Historia, 2023
Pgs. 217-236
ISBN: 978-84-09-51293-5

I. INTRODUCCIÓN



La comarca de la Siberia Extremeña¹, está constituida por diecisiete pueblos en el noroeste de la provincia Badajoz, sita en los límites de las provincias de Ciudad Real, Toledo y Cáceres, enclavada, principalmente, en las estribaciones de los Montes de Toledo. Con una extensión de 2.756,26 kms cuadrados. Este ecosistema se encuentra formado por las masas de agua superficiales que recorren el territorio, siendo los más relevantes los ríos Guadiana, Guadalemar, Guadalupejo, Estena, Esteras y el río Zújar. Los embalses de Cíjara, García-Sola (originalmente, conocida como Puerto Peña) y Orellana del río Guadiana, los embalses de Zújar y La Serena del río Zújar, constituyendo uno de los más grandes de Europa. Y los humedales, tanto naturales como artificiales (cultivos de regadío casi testimoniales dispersos en el territorio, sobre todo en la zona más noroeste de los municipios candidatos de La Siberia, como Valdecaballeros o Herrera del Duque)².

Actualmente cuenta con una población de 20.670 habitantes. Esta comarca destaca por la pérdida de habitantes, antes de los movimientos migratorios de los años 60 se contabilizaban 53.625 vecinos. Una población muy envejecida, con escaso índice de natalidad en sus localidades. La ganadería sigue siendo, desde los tiempos de la Mesta, la principal fuente de riqueza de la comarca, en segundo lugar la agricultura, aunque con tierras deficitarias, la apicultura, sobre todo en Fuenlabrada de los Montes, en menor medida el sector servicios, con un avance significativo del auge del turismo rural, gracias a ser considerada una de las comarcas con más kilómetros de costa con agua dulce.

En abril de 1904 se publicó un artículo en el *Diario Universal*, de Madrid, titulado “La Siberia Extremeña”, reproducido el 16 de ese mismo mes, por el *Nuevo Diario de Badajoz*. El artículo es una queja por el abandono y la falta de comunicaciones de la región³. Señalaba Sánchez-Arévalo, en 1904, al referirse a Herrera del Duque:

“Cabeza de partido de los doce pueblos que forman la Siberia Extremeña, terror de viajeros y arrieros, y eterna pesadilla de cuantos funcionarios públicos vienen a ella, engañados por sugestión del nombre retumbante de que goza”⁴.

¹ https://www.dipbadajoz.es/municipios/municipio_dinamico/comarca/index_comarca.php?comarca=3

² <http://extremambiente.juntaex.es/files/MEMORIA%20Candidatura%20Reserva%20de%201a%20Biosfera%20La%20Siberia.pdf>, p. 24.

³ RODRÍGUEZ PASTOR, J. “La Siberia Extremeña (1927-2017)”, *Revista de Estudios Extremeños*, 2017.

⁴ “La Siberia Extremeña”, *Nuevo Diario de Badajoz*, 16/04/1904, p 1.

En 1908 la comarca era conocida con el nombre de “Siberia Extremeña”, estaba extendido a nivel regional y nacional, en el mes de febrero Mario Roso de Luna había publicado un artículo, “Sobre el problema de las comunicaciones”, refiriéndose a los partidos judiciales de Puebla de Alcocer y Herrera del Duque⁵.

Otro artículo de Juan Berenguer en el *Heraldo de Madrid*: “La leyenda de la Siberia extremeña es una consecuencia del egoísmo de unos cuantos”; el 13 de septiembre de 1929 el *Noticiero del lunes*, decía: “En Madrid, en España entera sonaba el nombre de la Siberia extremeña, como denunciador de un horrible estado de miseria”. Por lo que ese mismo año 1929, el gobernador civil de Badajoz ordenó censurar la utilización de “Siberia” para la comarca, efectiva durante 1930 y 1931. Pero tras los trágicos sucesos del 31 de diciembre del 1931 en Castilblanco, la prensa se hizo eco de nuevo de la Siberia extremeña, como “la más desolada, la que es desierto y cementerio de almas”⁶.

II. LAS CARRETERAS.

Actualmente, las carreteras que vertebran la comarca de la Siberia Extremeña son principalmente, la nacional N-430, que comunica Lisboa con Valencia; la nacional N-502, que parte de Talavera de la Reina (Toledo) con Almadén (Ciudad Real), así mismo destaca la carretera autonómica EX-103, desde Puebla de Alcocer (Badajoz) a Santa Olalla de Cala (Huelva), junto con otras carreteras locales que unen los diferentes pueblos, pero veamos su evolución.

La Siberia Extremeña tiene en su pasado los caminos que la atravesaban, ya que las márgenes del río Guadiana, se formaban los núcleos de población con asentamientos. Tradicionalmente se ha tendido a considerar a los “carros” representados en las pinturas rupestres de Peñalsordo (Badajoz), como los más antiguos de la Península Ibérica (Almagro Basch 1966; Piggot 1983; Fernández-Miranda y Olmos 1986)⁷.

En época romana, destaca la calzada de Augusta Emerita a Caesaraugusta, a su paso por Lacimurga, en el cerro del Cogolludo, a orillas del río Guadiana, en las proximidades de Puebla de Alcocer en dirección a Mirobriga, cerro del Cabezo (Capilla) hasta Sisapo.

⁵ *Ibíd*em, p 7.

⁶ VIDAL, F. “Las Siberias españolas”, *La Vanguardia*, Barcelona, 5-01-1932.

⁷ JOYA GUERRERO, J. “El carro y su función social durante el bronce final y el orientalizante en suroeste de la Península Ibérica: una revisión necesaria”, *Spal*, 7, 1998, pp. 86-87.

En el período islámico, era conocido el Camino del Guadiana con diferentes ramificaciones, una la de Augusta Emerita-Medellín y de allí a *Umm Yafar*, importante enclave en Villanueva de la Serena, que daría acceso a *Qunaytarat Balá*, asentada sobre la antigua *Lacimurga*, en los términos municipales de Navalvillar de Pela y Puebla de Alcocer. En *Qunaytarat Balà* el recorrido podía tomar dos direcciones, una hacia el Noreste, por el río Guadiana, hasta alcanzar los asentamientos existentes en Peloché y *bisn Mürus* en Helechosa de los Montes, y de aquí tanto a Calatrava la Vieja (Ciudad Real) como a *Nafza*, Talavera y Toledo; y otra hacia el Sureste, en esta ocasión por la ribera derecha del río Zujar, que uniría las poblaciones de *his al-Arí* (Galizuela, Esparragosa de Lares), B.T.R.L.S. (posiblemente en término de Garlitos) y *Kabbäl* (Capilla), desde ahí a Córdoba vía Almadén⁸.

Desde los tiempos de la Mesta, atraviesan las tierras de la Siberia extremeña tres cañadas⁹: la Leonesa Oriental, la Segoviana, por Villarta de los Montes y la Cañada Real de las Merinas, por Tamurejo y Siruela; además de Cordeles, Veredas y caminos. Con abrevaderos, descansaderos, majadas y demás lugares asociados al tránsito ganadero. Destaca el puente de la Mesta en Villarta de los Montes, sobre el río Guadiana, actualmente suele estar oculto por las aguas del embalse de Cíjara¹⁰. Destacaban los oficios de pastores, arrieros, carreteros¹¹, etc.

Entre los caminos históricos, por su importancia está el de Guadalupe que atraviesa la comarca de la Siberia Extremeña, proveniente de Levante, avanza desde Agudo (Ciudad Real), entrando por el término municipal de Tamurejo, Garbayuela, Fuenlabrada de los Montes, Herrera del Duque, Castilblanco, hasta llegar a Guadalupe¹². El 12 de mayo de 1812 se publicó la noticia¹³: “Los franceses de la columna móvil del ejército de Extremadura, en el partido de la Serena, han recorrido los pueblos de Santi-Espíritus, Siruela, Fuenlabrada, Herrera, Tallarrubias, y hoy se hallan en la Puebla. Han exigido contribuciones considerables, dexando los pueblos en la mayor miseria”.

⁸ GIBELLO BRAVO, V.M. *El poblamiento islámico en Extremadura. Territorio, asentamiento e itinerarios*, Mérida, 2008, p. 105.

⁹ MALDONADO ESCRIBANO, J. “Estena, un palacio del Duque de Béjar en la Siberia Extremeña”, *Norba Arte*, XXX, 2010, p. 292.

¹⁰ <http://caminosdecultura.blogspot.com/2018/01/puente-de-la-mesta-en-villarta-de-los.html>

¹¹ DIAGO HERNANDO, M. “Pastores, carreteros y arrieros”, *Medievalismo*, 13-14, 2004, pp. 220 y ss.

¹² <http://caminosaguadalupe.com/descargas/05/etapa02-agudo-fuenlabradelosmontes.pdf>.

¹³ *El Redactor General*, n° 353, Cádiz, 1 de junio de 1812, p. 1.

Los viajes a pie, a caballo, mulas, asnos, etc. que en el siglo XVIII tuvieron importancia como medio de movilización del pueblo llano¹⁴, durante el siglo XIX, la diligencia¹⁵ introducida en España en 1821, fue el vehículo preferido de transporte de viajeros entre las ciudades y pueblos, donde era más rápido viajar, así como las carretas de bueyes o a lomos de caballerías por caminos de tierra polvorientos. Las galeras constituían el principal medio de comunicación, al menos en los caminos secundarios, donde no circulaban las diligencias. A mediados del siglo XIX, recogía Pascual Madoz en su Diccionario, al hablar de Castilblanco, que los caminos, más bien veredas estrechas, eran el paso que frecuentan los trajinantes del Viso y los Pedroches de Córdoba, para Castilla, los cuales llevan aceite, y de retorno bajan hierro y mantas de Palencia.

Los fondos para obras públicas se incrementaron a causa de la Ley de Desamortización Civil y Eclesiástica de 1855, llamada de “Desamortización de Madoz”, por el ministro de Hacienda Pascual Madoz.

Hubo que esperar hasta el 22 de julio de 1857, cuando se aprobó la Ley de Carreteras, denominada “Ley Moyano”, por el ministro de Fomento, Claudio Moyano Samaniego. La misma pretendía impulsar las carreteras provinciales, al considerarla un complemento necesario para la red de transportes, clasificándolas de primera, segunda o tercer orden. La Ley establecía que el Estado asumía la construcción y la conservación posterior de las carreteras, de esta financiación se exceptuaban las travesías de poblaciones inferiores a 8.000 habitantes, es decir todas las de la comarca de la Siberia, su construcción y conservación corría cargo de los municipios.

Pero, sería en 1863 cuando se discutió en el Congreso de los Diputados, publicado en el *Diario del Reino*¹⁶:

“También ha sido ya nombrado, a excitación del mismo señor Diputado (Sr. Balmaseda, rival de D. José Moreno Nieto), el ingeniero que ha de terminar los estudios de las dos carreteras de segundo orden, que partiendo la primera de Herrera del Duque, y pasando por Siruela y Santispiritus; y la segunda desde Puebla de Alcocer, por Esparragosa, Lares o sus inmediaciones a la misma vía férrea”.

II.1. Actual EX-103.

La carretera actualmente denominada EX-103, es de titularidad de la Junta de Extremadura, parte del Puerto de los Carneros, cruce con la N-430,

¹⁴ <https://www.adurcal.com/enlaces/mancomunidad/guia/carreteras/historia/19.htm>.

¹⁵ FORD, R. *Manual para viajeros por España y lectores en casa*, ed. 2008, p. 37.

¹⁶ *Diario el Reino: diario de la tarde*: Año V, nº 1068, 18/04/1863, p. 3.

bajando dirección Talarrubias, Puebla de Alcocer, Castuera, Llerena, Monesterio hasta enlazar con la N-630 (Autovía de la Plata).

Tiene su origen en el segundo Plan General de Carreteras del año 1864, donde se contemplaba la construcción de las llamadas carreteras de tercer orden desde Castuera a Navalpino (Toledo), pasando por Puebla de Alcocer y Herrera del Duque. La misma se desarrollaba a lo largo de 140 kms aproximadamente.

Tras la aprobación el 13 de abril de 1877 de la Ley de Obras Públicas y su Reglamento de 10 de agosto de 1877, el Estado asumía la construcción y manutención de las obras públicas de interés general. Establecía que las carreteras podrían ser costeadas por el Estado, las Provincias, los Municipios o los particulares, e incluso mediante fondos mixtos.

El Plan General de Carreteras de 1877, contemplaba las carreteras de tercer orden la de Castuera (línea de ferrocarril Ciudad Real a Badajoz) por Puebla de Alcocer y Herrera del Duque. Y otra desde Herrera del Duque (en la carretera de Castuera a Navalpino) a la de Navahermosa a Logrosán en dirección al puerto de San Vicente.

En 1882 se aprobó el proyecto de la carretera de tercer orden que, partiendo de Herrera del Duque llegaba por la margen izquierda del Guadiana hasta el Portillo de Cíjara, continuaba por Puerto Rey hasta enlazar en la Nava de Ricomalillo con la carretera que iba a Navahermosa (Toledo). La vía tenía un presupuesto de 1.281.081 pesetas, recorría un total de 70 kilómetros por tres provincias y a distintos ritmos según la provincia, fue rematada en los primeros años de 1890 quedando sólo pendiente la construcción de un puente sobre el río Guadiana en el portillo de Cíjara, puesto en servicio finalmente en 1898. El primer vehículo que cruzó la comarca fue en 1.900¹⁷.

En 1919 la compañía *La Extremeña* inauguró la línea de automóvil Talavera de la Reina-Herrera del Duque. El recorrido era por La Nava de Ricomalillo- Sevilleja, Mina de Santa Quiteria-Helechosa de los Montes-Castilblanco-Herrera del Duque¹⁸.

Finalmente, se construyó entre 1926 y 1928, el puente sobre el río Zújar (Badajoz), según el proyecto presentado por el ingeniero D. Cayetano R.

¹⁷<http://extremambiente.juntaex.es/files/MEMORIA%20Candidatura%20Reserva%20de%20la%20Biosfera%20La%20Siberia.pdf>, p. 151.

¹⁸ *Ibíd*em, vol II.

Noguera para la Compañía de Construcciones Hidráulicas y Civiles. Dicho proyecto fue posteriormente reformado por el ingeniero D. Francisco de Alvear. El tramo Herrera del Duque a Navalpino, que figuraba sucesivamente como urgente y necesario, nunca fue construido.

Sirva el ejemplo de Peloche, que en 1929, cuando se cruzaba el río Guadiana en barca, estaba a 15 kilómetros de Valdecaballeros, por un mal camino; actualmente, tras la construcción del pantano de Puerto Peña, la distancia se ha alargado hasta los 35 kilómetros, eso sí, por una buena carretera y cruzando tres viaductos¹⁹.

El 5 de enero de 1932 el General Sanjurjo, director general de la Guardia Civil, manifestó a el periódico *El Sol*, después reproducida por *ABC*²⁰:

“La provincia de Badajoz creo que es la más extensa, y Castilblanco, respecto a la capital, está en un extremo. Es de difícilísimo acceso. Yo tuve que hacer un viaje de cinco kilómetros sin camino por entre un encinar hasta encontrar la orilla del Guadiana, río que se pasa en una balsa, y después, por un camino malísimo, consigue uno llegar a Castilblanco, enclavado, como todos saben, en la Siberia extremeña”.

En verano de 1944, las obras del puente sobre el río Zújar, iniciadas veinte años antes, estaban sin concluir, usándose un puente provisional que se había construido durante la guerra. Y es significativo que en el periódico *Hoy* todavía encontremos, en 1944, titulares como: “El problema de las comunicaciones en la mal llamada Siberia extremeña”. Pero es que diez años después, en 1954, Narciso Puig, un redactor enviado por el *Hoy* para hacer un reportaje sobre la comarca, al llegar a Siruela, tiene que reconocer²¹: “La carretera es muy mala. Pero me sirve de consuelo retrospectivo el que me han anunciado que lo que me falta aún por recorrer de ella, hasta llegar a Herrera del Duque [...] es peor”.

Con la construcción del embalse de Cíjara en 1956 y posteriormente el embalse de García Sola en 1962, modificaron sustancialmente el trazado de la carretera que desde 1940 había pasado a formar parte de la Nacional 502, desde San Martín de Valdeiglesias (Madrid) a Almadén (Ciudad Real). Hoy día se puede recorrer el antiguo trazado entre Puerto del Rey hasta llegar al pueblo del Pantano de Cíjara.

¹⁹[https://www.dipbadajoz.es/cultura/ceex/reex_digital/reex_LXXIII/2017/T.%20LXXIII %20 n.%20202017%20mayo-ag/91411.pdf](https://www.dipbadajoz.es/cultura/ceex/reex_digital/reex_LXXIII/2017/T.%20LXXIII%20n.%20202017%20mayo-ag/91411.pdf).

²⁰ *ABC*, 04/01/1932, p. 39.

²¹ Obra citada, p. 22.

II.2. Carretera Nacional 430.

El Plan General de Obras Públicas de 1940, conocido como *Plan Peña*, incluyó la carretera N-430, de Badajoz a Valencia por Almansa. Inicialmente previsto por Don Benito y Villanueva de la Serena. Tras la puesta en marcha del Plan de obras, colonización industrialización y electrificación de la provincia de Badajoz en 1952, conocido como *Plan Badajoz*, supuso una modificación y ampliación de la red prevista, dando traslado el trazado por la zona regable de Orellana, con la construcción de una obra nueva en casi todo el recorrido²².

El día 29 de septiembre de 1956 el periódico extremeño *HOY*, publicó una noticia en la que se hacía eco del inicio de las obras de construcción de la carretera N-430, de Badajoz a Valencia por Almansa, con un presupuesto de 46 millones de pesetas:

“Las obras parten desde el empalme de la N-V con el punto kilométrico 316 cerca Torrefresneda, vía Santa Amalia hasta terminar en Acedera, en la carretera de Villanueva de la Serena a Guadalupe; contará con dos puentes sobre los ríos Rucas y Búrdalo, de pronta terminación junto con varios puentes ubicados en distintos puntos de la provincia de Badajoz”²³.

El tramo que transcurre entre Torrefresneda y el embalse de García Sola fue construido tras la visita de Eisenhower en 1959 por una empresa americana, durante el régimen franquista, contando con grandes rectas y siendo la carretera enormemente ancha, al estilo de una "highway" americana. A finales de los 70 esta carretera fue destruida y cortada hasta 7 metros de anchura para ahorrar en su mantenimiento. Por otra parte, el tramo entre Herrera del Duque y Ciudad Real el camino fue asfaltado a finales de los 70, y acondicionado a finales de los 80.

Por este motivo, algunos denominaban a este tramo de la carretera, “la carretera de los franceses”, porque volvía locos a los camioneros, que no sabían qué camino seguir²⁴.

Hasta el 2005 no se construyó el tramo de la N-430, que une García Sola y el Puerto de los Carneros, en su inauguración de este tramo, en marzo del 2005, contó con la presencia de la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, quien señaló que el tramo serviría de calzada para la futura autovía²⁵. Después

²² <https://carreteraseneltiempo.blogspot.com/2023/04/carreteras-y-puentes-en-la-provincia-de.html>.

²³ *Ibídem*.

²⁴ RODRÍGUEZ PASTOR, J. “La Siberia Extremeña...

²⁵ *Ibídem*, p 16.

entra en la provincia de Ciudad Real, pasando por Puebla de Don Rodrigo, Luciana, Piedrabuena y Ciudad Real; siendo hasta ese momento la comunicación efectuada a través de lamentables carreteras locales, totalmente inadecuadas al tráfico pesado²⁶. Para llegar a Herrera del Duque, había que ir por bordeando el pantano, carretera estrecha y con numerosas curvas. Así mismo, para llegar a Tamurejo había que cruzar Casas de Don Pedro, Talarrubias, Siruela, Tamurejo para continuar por Agudo ya en la provincia de Ciudad Real.

Actualmente denominada Ex-103, parte desde Castuera, pasa por Puebla de Alcocer, atraviesa el río Zújar y Talarrubias, actualmente, termina en el Puerto de los Carneros, donde confluye con la N-430, durante unos kilómetros, en el tramo de nueva construcción, inaugurado en 2005.

Donde confluyen la N-430 dirección Puebla de Don Rodrigo-Ciudad Real-Valencia por Almansa, en las proximidades de Fuenlabrada de los Montes, con la N-502 con origen en Talavera de la Reina (Toledo), pasando dirección sur por Herrera del Duque, separándose en el límite de las dos provincias, la N-502 sigue con dirección Agudo-Almadén (Ciudad Real), para terminar en Espiel (Córdoba).

II.3. Autovía de Lisboa-Levante a-43.

El R.D. 945/1984, de 28 de marzo de transferencias a la Comunidad de Extremadura en materia de carreteras de la Comunidad Autónoma de Extremadura. Entre las cuales se incluía la N-430, que comunica Lisboa con Levante. El primer estudio informativo establecía la conversión en autovía del tramo Torrefresneda-Ciudad Real, la para algunos “carretera de la muerte”²⁷, por el número de fallecidos en los accidentes ocurridos en este tramo. Años más tarde, llegaron los políticos del Sur, y decidieron que mejor opción era llevarla por Castuera, sin importar dar muchas más vuelta, y en la práctica que no sean los mismos usuarios quienes la transiten. Cuando, en justicia, lo que deberían haber reivindicado es una nueva autovía para sus pueblos, pero no quitar la de Levante a la zona norte, es decir, la Comarca de la Siberia.

En el BOE de 28 de diciembre de 2002, se sometió a información pública el estudio informativo: Autovía entre Ciudad Real-Puertollano y la Autovía de Extremadura: tramo Torrefresneda-Fuenlabrada de los Montes.

La Dirección General de Carreteras, por Resolución de 22 de febrero de 2007, aprobó provisionalmente el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto

²⁶ <https://es-academic.com/dic.nsf/eswiki/841647>.

²⁷ <https://www.propronews.es/corredor-imprescindible/>.

Medioambiental: Autovía A-43 Extremadura-Comunidad Valenciana, abriéndose a información pública para la presentación de alegaciones por un periodo de 30 días. En 2009 se volvió a exponer a información pública, por errores encontrados.

En 2021 a Dirección General de Carreteras, órgano del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ha optado por aparcar de momento el proyecto de autovía A-43 en el tramo Santa Amalia-Ciudad Real y analizar los datos necesarios para definir las alternativas viables para el acondicionamiento de la carretera N-430 como carretera convencional²⁸.

De nuevo surgió la polémica con la opción Sur, la Plataforma Pro-Autovía A-43 (Opción Sur), decidió reunirse y analizar la información de estos últimos días, donde “se ha licitado en este mes de junio el estudio informativo de las obras de acondicionamiento de la N-430, para el arreglo de un tramo de carril en principio 2+1, y que en un futuro podría ser un 2+2, dando lugar a la construcción de la autovía A-43, en su tramo de Santa Amalia (Badajoz) a Ciudad Real, es decir la opción norte”, como han informado en nota de prensa.

El diecisiete de febrero de 2022 el delegado de Fomento de la Junta de Comunidades, Nacho Hernando, hizo unas declaraciones, afirmando²⁹:

“Hoy hemos conseguido que la autovía A-43, vaya a pasar por Puertollano y Almadén”. Este tipo de declaraciones “no ayudan a clarificar la visión de una infraestructura que se lleva reclamando casi veinte años, y la irresponsabilidad del consejero, solo obedece a la demagogia y a la rentabilidad electoral, haciendo titulares que no se corresponden con la realidad”.

Además, se publicó en el BOE de diecinueve de abril de 2022, la formalización por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) del contrato de servicios para redactar el proyecto de trazado y construcción: “Autovía A-43, del Guadiana. Tramo: Torrefresneda (A-5)-Santa Amalia. Provincia de Badajoz”; avanzando así en las conexiones por carretera entre Extremadura y Castilla-La Mancha.

El veintiuno de junio de 2022, el MITMA³⁰ adjudica el contrato de servicios para la redacción del estudio informativo: *Acondicionamiento de la*

²⁸ <https://www.miciudadreal.es/2021/09/15/el-ministerio-aparca-el-proyecto-de-autovia-a-43-por-ciudad-real-y-propone-acondicionar-la-n-430-como-carretera-convencional/>

²⁹ <https://www.miciudadreal.es/2022/07/18/puertollano-la-plataforma-pro-autovia-a-43-plan-tea-nuevas-movilizaciones/>.

³⁰ MITMA adjudica por 2,02 millones de euros el contrato para redactar el estudio informativo del acondicionamiento de la N-430 entre Santa Amalia y Ciudad Real | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

carretera N-430 de Badajoz a Valencia por Almansa. Tramo: Santa Amalia-Ciudad Real, en las provincias de Badajoz y Ciudad Real. El importe de adjudicación ascendía a 2,02 millones de euros.

Con dicho estudio se perseguía analizar las alternativas para una mejora generalizada de la seguridad viaria de la carretera a través de su modernización, con actuaciones de mejora de la plataforma, acondicionamiento de trazado y variantes de población. Se plantea una importante reordenación de los accesos existentes estudiando que las conexiones con otras carreteras sean a través de enlaces a distinto nivel.

En octubre de 2023, el MITMA publicó³¹:

“Se ha aprobado provisionalmente el documento técnico del proyecto de trazado ‘Autovía A-43, del Guadiana entre Torrefresneda (A-5)-Santa Amalia, provincia de Badajoz’, por un importe de 78,3 millones de euros. La longitud del tronco de la ‘Alternativa 1’, recomendada tras el Estudio de Impacto Ambiental, según su definición geométrica, es de 10,97 kilómetros; se contempla el acondicionamiento del actual enlace con la autovía A-5 y se proyecta un nuevo semienlace de conexión con la N-430 y un nuevo enlace con la carretera EX-206. Además, se proyectan tres viaductos (Viaducto sobre el río Búrdalo de 171 metros, y dos viaductos en el enlace con la EX-206), una estructura sobre el arroyo Cagánchez, siete pasos superiores y varios marcos de drenaje transversal”.

El seis de octubre de 2023 se inauguró la carretera llamada *Reserva del Cijara*, que une las localidades de Helechosa con Bohonal (BA-7101), y desde el cruce de *Boyerizas* con acceso a Villarta de los Montes (BA-7216), con 37 kms de trazado³², se completa las obras que se iniciaron allá por los años 70.

El futuro de las carreteras será el de los *sistemas inteligentes*³³: la primera *carretera inteligente* entró en funcionamiento en el año 2013, concretamente en Holanda. Esta carretera se ilumina por sí sola de noche (mediante fosforescencia), informa de detalles como el estado de la superficie, e incluso dispondrá de una vía para recargar coches eléctricos.

III. EL FERROCARRIL.

Tras la aprobación de la Ley de Ferrocarriles en España, el tres de junio de 1855, hubo un proyecto de construcción de una línea de ferrocarril, de ciento veinticinco kilómetros.

³¹ Diario *HOY*, 11 de octubre de 2023.

³² <https://www.regiondigital.com/noticias/badajoz-y-provincia/385012-inaugurada-la-carretera-de-la-y-del-cijara-tras-una-inversion-que-supera-los-10-millones.html>.

³³ <https://www.seguros.es/blog/la-fascinante-historia-de-las-carreteras/>.

En 1908, con la Ley Besada de Ferrocarriles Secundarios y estratégicos, se contempló el Ferrocarril de Cáceres-Trujillo-Logrosán-Chillón³⁴, desde la línea Madrid a Badajoz, otra línea Campanario-Puebla de Alcocer-Herrera del Duque³⁵, del que la revista especializada *Los Transportes Férreos*, en su edición del 8 de septiembre de aquel año manifestaba:

“En el Ministerio de Fomento se han presentado los estudios del ferrocarril desde la estación de Chillón a Logrosán pasando por Almadén y Siruela. Suponemos que no se trata de otro ferrocarril que el secundario previsto en el plan de Chillón (en la línea de Ciudad Real a Badajoz) a Logrosán, por Puebla de Alcocer, del que son complementarios o continuación los otros secundarios de Logrosán a Trujillo y de Trujillo a Cáceres, previstos asimismo en el plan; constituyendo los tres la ya extensa línea general de 221 kms. de Chillón a Cáceres, en la cual la línea parcial de Chillón-Logrosán, cuyos estudios han sido presentados figura por 125 kilómetros.

Toda la vida estamos oyendo hablar de los ferrocarriles a Logrosán y a Trujillo, sin que jamás se haya adelantado un paso. Ahora han variado las circunstancias, puesto que se cuenta con la facilitadora ley de los ferrocarriles secundarios, en cuyo plan se hayan comprendidos los mencionados ferrocarriles. Pero así y todo nos tememos que transcurrirá otra vida oyendo hablar de los ferrocarriles a Logrosán y a Trujillo, sin que nada haya cambiado la situación actual. Porque muy importantes son aquellas poblaciones, pero también es muy importante una línea de 221 kilómetros, que, para existir y subsistir, ¡apenas si necesita contingente de tráfico en los 365 días del año; bien es verdad que por el momento no se trata más que de los 125 kms. de Chillón a Logrosán; pero es bastante y suficiente, porque es algo más de la mitad de aquella línea completa, para que sea tan laborioso como lo fue hasta ahora este ferrocarril, pese a los estudios presentados y a las facilidades de la ley de los secundarios.

El solicitante de la tramitación como ferrocarril secundario, con la garantía de interés por el Estado, de la línea de Chillón a Logrosán era Manuel Vegas Martínez; por disposición de la Dirección General de Obras públicas del 4 del actual, se abre un período de sesenta días con arreglo al art. 25 del Reglamento, para que pudieran presentarse otros proyectos en competencia”.

Con la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 26 de marzo de 1908, se contempló el estudio de este ferrocarril desde la estación de Chillón a Logrosán pasando por Almadén y Siruela, con ancho de vía métrica y una longitud final de 135 kms. La tramitación de este ferrocarril con garantía de interés por el Estado fue solicitada por Manuel Vegas Martínez, presentando proyecto y fianza, concediéndole la Administración un plazo improrrogable de sesenta

³⁴ <https://www.spanishrailway.com/villanueva-a-logrosan/>.

³⁵ <https://www.hoy.es/extremadura/tren-caciques-20200130004306-ntvo.html>.

días para recepcionar otras ofertas u alternativas que mejorasen la presentada por el solicitante, al que se le concedió por ser propietario del proyecto, el derecho de tanteo en el acto de la subasta³⁶.

El primitivo proyecto fue redactado por el ingeniero Feliciano Navarro Rodríguez, pero ante las prescripciones técnicas impuestas por la Administración según R.O. de 24 de febrero de 1909, el ingeniero Rafael Fernández Shaw redactó en 1912 este nuevo proyecto para corregir, modificar y aportar nuevos datos justificativos que otorgaran su aprobación. Según se recoge en su memoria descriptiva, en este proyecto corregido solo quedaron siete túneles en lugar de los once del proyecto original, a su vez se establecieron los apeaderos de Rucas, Sancti-Spíritus y Minas del Borracho; las estaciones de 2ª clase de Madrigalejos, Casas de Don Pedro y Chillón (Pueblo); las estaciones de 1ª clase, Navalvillar de Pela, Talarrubias-Puebla de Alcocer y Almadén; la estación especial de Logrosán y las terminales de Chillón (Empalme) y Almadenejos (Empalme); y como estación principal, Siruela, no solo porque este pueblo estuviera en el centro de la línea, sino porque también era el punto de reunión de los distintos productos del recorrido de la comarca. Sin embargo, finalmente no se llegó a ejecutar ninguno de estos trazados, y como ocurriera con otros muchos ferrocarriles secundarios, este ferrocarril no pasó de su proyección en papel.

En 1909 Herrera del Duque accedía habitualmente al tren en las estaciones de Cabeza del Buey (Badajoz) y Oropesa (Toledo), ya que las de Castuera y Villanueva de la Serena eran menos utilizadas³⁷ (al estar más lejanas). Por otro lado, circulaba una diligencia a Talavera de la Reina (Toledo).

Con la dictadura de Primo de Rivera se aprobó por R.D. el Estatuto Ferroviario el 12 de julio de 1924, de carácter intervencionista, con el control de las tarifas por el Estado, asumió el compromiso de renovar y ampliar la red de ferrocarriles³⁸. Incluyó el trazado ferroviario de Cáceres a Ciudad Real, discutiendo por Trujillo, Logrosán, Herrera del Duque, pasando por Puebla de Don Rodrigo, Luciana, Piedrabuena y Alcolea para terminar en Ciudad Real³⁹.

El mayor movimiento para solicitar un cambio de trazado afectó a tres provincias, Cáceres, Badajoz y Ciudad Real, pidiendo que el proyecto de Cáceres a Ciudad Real, a través de Herrera del Duque, fuera modificado por un nuevo

³⁶ Archivo Histórico Ferroviario. Signatura W-0999.

³⁷ *Ibidem*. P. 69.

³⁸ <https://www.docutren.com/historiaferroviaria/Aranjuez2001/pdf/35.pdf>.

³⁹ *Ibidem*, p. 4.

trazado que desde Cáceres tuviera por destino Almadén. El dieciocho de abril tuvo lugar en Trujillo una importante asamblea, a la que acudieron representantes de Cáceres, Trujillo y Logrosán, y de otros dieciocho pueblos cacereños, entre ellos Montánchez y Guadalupe, de tres pacenses y de los ciudarraleños de Agudo, Chillón, Almadenejos y Almadén, así como miembros del Consejo de Administración de las Minas de Almadén.

Las conclusiones de la asamblea fueron tres: aceptar como el mejor proyecto de ferrocarril el que discurriría por Cáceres, Trujillo, Logrosán, Chillón, Almadén y Almadenejos, excluyendo cualquier otro trazado; solicitar a los ayuntamientos convocados de las tres provincias que formen comisiones de forma aislada para tomar parte en la información pública abierta por el Consejo Superior de Ferrocarriles; y finalmente, crear una comisión compuesta por los alcaldes de Almadén, Trujillo y Logrosán, un concejal de Cáceres y el director de las minas de fosfatos de Logrosán, entre otros, para que redactarán una memoria conjunta, que presentada a los gobernadores civiles de las tres provincias contribuyese a que este proyecto fuese aceptado lo más rápido posible.

Cumpliendo con lo acordado, los ayuntamientos de Agudo, Chillón, Almadén y Puertollano (Provincia de Ciudad Real) llevarán a cabo un exhaustivo estudio sobre el proyecto, destacando que en el nuevo trazado había importantes yacimientos mineros (galena y blenda en Casas de Don Pedro, Garbayuela, Si-ruela, Chillón y Almadén, fosfatos en Garbayuela y cinabrio en Almadén).

Además, se alegaba la existencia de una importante producción olivarera de 25.000 hectáreas, que se podrían duplicar por el paso del ferrocarril, frente a una insignificante presencia de minerales en el trazado por Herrera del Duque y unas tierras incultas, afectando desde Logrosán a Almadén a una población de 48.639 personas frente a sólo 13.221 desde Logrosán a Ciudad Real.

Continuaban aportando ideas, que conllevarían un ahorro en el coste de construcción con el hecho de que atravesarían un terreno mucho más favorable, es más, donde sería necesario cruzar el río Guadiana una sola vez, frente al trazado a Ciudad Real, por una comarca mucho más agreste y en el que sería necesario cruzar el Guadiana hasta en tres veces.

En la actualidad, la comarca de la Siberia Extremeña no tiene ninguna vía de tren, ningún proyecto está en estudio, para los habitantes de esta comarca viajar en tren es difícil, ya que las estaciones están lejos de nuestros pueblos: Almadenejos (Ciudad Real), Cabeza del Buey, Campanario (provincia de Badajoz) o Talavera de la Reina (Toledo).

IV. EL SERVICIO DE CORREOS Y TELÉGRAFOS

La organización⁴⁰ del correo en España se inicia con los romanos, en la Edad Media, los reinos en los que se dividió España crearon sus propios sistemas de correo, la organización postal se transforma con la unificación de los reinos, es decir, con los Reyes Católicos, el descubrimiento de América y luego con la ampliación de territorios en Europa durante el reinado de Carlos I.

Felipe V montó el primer servicio de Correos mediante la Real Orden de 8 de julio de 1716, el correo dejó de ser una concesión del monarca para convertirse en una Real Renta: con el nombramiento de Juan Tomás de Goyeneche como Superintendente y administrador General de las Estafetas, supuso el nacimiento de Correos como servicio público, a lo largo del siglo XVIII, se mejoraron los caminos reales, se racionalizaron las tarifas, en 1756 se nombraron los primeros carteros de España, el servicio se prestaba a caballo, etc.

En la Siberia Extremeña, de Puebla de Alcocer se comentaba, a modo de queja:

“En 1791 en esta Villa no hay Administración de Correos, pero la Villa tiene valija particular para la correspondencia de los vecinos, en la que se reciben los correos de la Caja de Siruela (y esta a su vez por la Caja Principal de Almodóvar del Campo⁴¹) los martes, sábados por el Correo de Mancha Baxa, por lo que está esta Villa sin correspondencia con la provincia y, puede tenerla fácilmente por la valija por la Villa de Orellana a la Administración de Miajadas”⁴².

En 1804 las correspondencias de Puebla de Alcocer, que es una cartería, son circuladas a través de la Administración de Planta o Sueldo Fijo de Villanueva de la Serena. Relativa a los robos que se producían en la zona, se publicó la siguiente noticia, dando a entender, que era habitual este tipo de fechorías contra el servicio de correos, como venía sucediendo en otras carterías:

“y finalmente que la correspondencia del último correo general que iba dirigida a la villa de Almadén, fue robada por tres facciosos entre Siruela y dicho pueblo, llevándose también la Valija y Caballería”⁴³.

En 1863 se publicó el siguiente anuncio:

“El 7 de diciembre próximo se subastará en los puntos y forma precedentes la conducción diaria del correo de ida y vuelta entre Siruela y Almadén, entre

⁴⁰<https://elbloguerosiberiano.wordpress.com/2016/12/02/historia-postal-de-espana-y-extremadura-o-de-como-un-documento-del-pasado-nos-puede-transferir-sentimientos-y-conocimientos-de-nuestras-raices-probablemente-la-marca-prefilatelica-mas-antigua-de-extrem/>.

⁴¹ http://archivos.afinet.org/boletines/6cuartos_003.pdf, p. 32.

⁴² *Ibidem*.

⁴³ *Boletín Oficial de la provincia de Cáceres*, nº 87, de fecha 21 de julio de 1837.

Sirueta y Herrera del Duque, y entre la administración principal de Córdoba y la estación de su ferrocarril”⁴⁴.

En 1865 la Dirección General de Correos publicó las condiciones bajo las cuales había de sacarse a pública subasta la conducción diaria del correo de ida y vuelta entre Villanueva de la Serena y Sirueta:

“El contratista se obliga a conducir a caballo de ida y vuelta desde Villanueva de la Serena a Sirueta la correspondencia y periódicos que le fueren entregados sin excepción de ninguna clase, distribuyendo en su tránsito los paquetes dirigidos a cada pueblo, y recogiendo los que de ellos partan para otros destinos”⁴⁵.

En 1867 Sirueta contaba con 4.152 habitantes, partido judicial de Herrera del Duque, por la ambulante de Extremadura, estación en la línea férrea de Cabeza del Buey. Por su parte el Risco con 226 habitantes, partido judicial de Puebla de Alcocer, lo recibía por la Estafeta de Sirueta⁴⁶. Baterno, con 339 habitantes, partido judicial de Puebla de Alcocer, por la ambulante de Extremadura, estación y Estafeta de Cabeza del Buey, conducto de la Estafeta de Sirueta. Garbayuela con 556 habitantes, partido judicial de Herrera del Duque, ambulante de Extremadura y Estafeta de Cabeza del Buey y Sirueta.

El cinco de abril de 1886 se publicó⁴⁷ Real Orden del Ministerio de Gobernación, Dirección General de Correos y Telégrafos, la licitación pública para contratar la conducción del correo entre la oficina del ramo de Cabeza del Buey y la de Sirueta, pasando por Sancti-Espíritu, con una distancia de 33 kms, bajo un pliego de condiciones: se celebrará el 17 de abril, con tipo máximo para el remate de 2.500 pesetas anuales, previamente se requerirá un depósito de 250 pesetas en la Caja General de Depósitos, las propuestas se harán en pliego cerrado manifestando...

“... D. F. de T., natural de ... vecino de..., me obligo a desempeñar la conducción del correo diario a caballo desde la oficina del ramo de Cabeza del Buey a la de Sirueta y viceversa por el precio de ... pesetas anuales, bajo las condiciones contenidas en el pliego aprobado por el Gobierno”.

En 1887 el valijero, encargado de correos, iba a desde Herrera del Duque a Sirueta todos los días a caballo. Pocos años antes, este recorrido se hacía a pie tres veces por semana⁴⁸.

⁴⁴ *La correspondencia de España: diario universal de noticias*, año XVI, n^o 1998, 23/11/1863, p 1.

⁴⁵ *Boletín de Segovia*, n^o 3, 6/01/1865, p. 4.

⁴⁶ *Revista de Correos*, Madrid, 1867, p 292.

⁴⁷ *Real Gaceta de Madrid* de 05 de abril de 1886, n^o 95.

⁴⁸ *Ibidem* p 43.

En 1910 se sacó a subasta el transporte de Correos a caballo desde Puebla de Alcocer a Herrera del Duque (31 kms) por 1.900 pesetas anuales⁴⁹. Herrera del Duque contaba con 3.605 habitantes y su pedanía, Peloche, 545.

V. EL TELÉGRAFO.

En el ámbito de la innovación, el operador postal introdujo el telégrafo en España en 1855. El telégrafo eléctrico se inició en España en 1854, era el comienzo del bienio progresista (1854-1856) con ideas modernizadoras, que con respecto al telégrafo supusieron grandes inversiones en red y la adopción de nuevas tecnologías⁵⁰.

La Administración del Estado, en ese año, construyó una primera línea de prueba entre Madrid e Irún, para poder enlazar con la red telegráfica francesa y, a través de ella, con algunos países europeos. Cuando empezó a funcionar esta línea sólo se enviaban telegramas oficiales.

El primer telegrama que se envió y cruzó la frontera fue el discurso de la reina Isabel II inaugurando las Cortes Constituyentes el ocho de noviembre de 1854.

Debido al éxito de la prueba y los beneficios que podría traer el telégrafo eléctrico para la Administración y para los particulares, el Ministerio de Fomento pidió un Informe a la Real Academia de las Ciencias de Madrid sobre la telegrafía eléctrica, para la implantación de la red telegráfica en España y los aparatos telegráficos transmisores y receptores que fueran más idóneos⁵¹.

En 1887 se abrió oficialmente el servicio de telégrafos en Herrera del Duque, según Orden de la *Gazeta de Madrid*⁵².

En la revista de comunicaciones *El Telégrafo español*, de trece de febrero de 1891 se publicó el Real Decreto que fijaba...

“... la nueva clasificación en orden a las horas de servicio de las estaciones telegráficas abiertas al público, previene que por este Ministerio se designen las oficinas actuales de la red que corresponden a cada una de las cinco categorías señaladas. Relación de las estaciones estafetas limitadas de segunda clase, servidas por auxiliares permanentes: Puebla de Alcocer. De tercera clase: Castilblanco y Herrera del Duque”.

⁴⁹ ROMERO CHACÓN, S. *Tal como fuimos. Memoria fotográfica de un siglo. Herrera del Duque (1860-1960)*, Badajoz, 2012, vol. II, p. 71.

⁵⁰ <https://telegrafistas.es/historias-del-telegrafo/634-la-telegrafia-electrica-en-espana>.

⁵¹ *Ibíd.*

⁵² Obra citada, vol. I, p. 43.

En 1909 se avanzó con el trazado de una línea de dos hilos para el telégrafo desde Herrera del Duque a Sevilleja de la Jara. En aquellos tiempos la iluminación en Herrera del Duque era todavía de petróleo, suministrada mediante contratación con Fermín Benítez. Hubo que esperar hasta el año 1914 para la llegada de la luz eléctrica a Herrera del Duque, tras la firma de un contrato del Ayuntamiento con Pedro Egea, para el suministro de alumbrado público en las calles del pueblo, por aquellos entonces era conocida popularmente como la *Luz del Guadiana*⁵³.

VI. EL TELÉFONO

En España hacia 1878⁵⁴ van apareciendo los primeros teléfonos, medio de comunicación que con el paso del tiempo tendría una gran repercusión social. El extremeño Rodrigo Sánchez Arjona, Doctor en Derecho, realizó la primera llamada por línea privada rural en España, cuando consiguió conectar su casa en la calle las Claras de Fregenal de la Sierra, en Badajoz, y su cortijo, *Las Mimbres*, a poco más de 8 kms de distancia, donde se tendió la primera línea telefónica en España⁵⁵.

Hasta el veintisiete de diciembre 1880, cuando realizó una llamada desde Fregenal a Sevilla, posteriormente a Cádiz. Ambas se hicieron a través del tendido telegráfico y costeadas por D. Rodrigo, quien previamente se desplazó a Sevilla en caballo o calesa para llevar uno de los dos aparatos que poseía, previamente comprados en París, en uno de sus viajes buscando adelantos científicos para traer a su pueblo.

La telefonía dependía como servicio de comunicaciones de la Dirección General de Telégrafos y así fue hasta 1924 en que se crea la Compañía Telefónica, a pesar de que las primeras promociones de ingenieros de Telecomunicación formados en la Escuela Superior de Telegrafía presentaron varios planes de Telefonía Nacionales para que la telefonía se gestionara desde Telégrafos.

La telefonía se fue implantando poco a poco en Extremadura, a la Comarca de la Siberia extremeña tardó en llegar, al ser una zona de poca población, y no interesaba a la empresa, por su escasa rentabilidad. En nuestros

⁵³ Op. cit., p. 79.

⁵⁴ <https://www.rtve.es/television/20220418/historia-telefonía-espanola-100-anos/2331409.html>.

pueblos existía una centralita manual, donde la operaría recibía las llamadas, y avisaba a los vecinos que tenían que desplazarse al local para atender la llamada. Era todo un acontecimiento poder hablar con los familiares que habían emigrados a tierras lejanas, como Cataluña, Madrid, Bilbao, Valencia, etc.

FREGENAL DE LA SIERRA. 27 DE DICIEMBRE DE 1880

Antonio Blanch Sánchez
blanchsanchezantonio@gmail.com

RESUMEN: El 27 de diciembre de 1880 se hizo la primera llamada telefónica en España. Rodrigo Sánchez Arjona, vecino, científico y terrateniente de Fregenal de la Sierra, consigue hablar desde su casa con Sevilla, donde también tenía otra propiedad. Los interlocutores fueron personalidades científicas de la capital hispalense, su propia hija, y un afamado doctor, al que el médico de Fregenal consultó sobre la enfermedad de la esposa de Rodrigo. Ya en marzo de ese mismo año había conseguido entablar conexión telefónica entre su domicilio en la calle Las Claras, en Fregenal, con su cortijo Las Cumbres, a 8 kilómetros de distancia. Ambas llamadas se realizaron a través del tendido telegráfico y fueron costeadas por él mismo. Los dos teléfonos que poseía eran únicos en España. Tres décadas después comenzó realmente la expansión telefónica, pero es justo reivindicar la figura del extremeño Sánchez Arjona como el pionero e impulsor de la primera comunicación telefónica en España.

Antonio Blanch Sánchez

LAS COMUNICACIONES EN LA HISTORIA
XXII JORNADA DE HISTORIA DE FUENTE DE CANTOS
Comisión Lucerna Historia, 2023
Pgs. 237-250
ISBN: 978-84-09-51293-5

I. INTRODUCCIÓN



Fue un lunes 27 de diciembre de 1880. Un teléfono descolgado en Sevilla recibía noticias de viva voz desde Fregenal de la Sierra. Tras el aparato, un inquieto vecino extremeño, Rodrigo Sánchez Arjona, que logró así oficialmente la primera conexión interurbana telefónica en España, una hazaña que ya había logrado, meses antes, a una distancia menor, entre su casa de la calle Las Claras en Fregenal y su cortijo Las Mimbres, a poco más de ocho kilómetros de distancia, donde tendió la primera línea telefónica de España.

Al otro lado del teléfono, en la ciudad hispalense, los jefes del centro telegráfico, representantes de la prensa y numerosas personalidades de entidades científicas de Sevilla se emocionaban al escuchar al extremeño tras el aparato que Graham Bell había inventado solo cuatro años antes.

Aprovechando la conexión, el médico de Fregenal habló con el director de la Escuela de Medicina de Sevilla sobre la enfermedad de Fernanda, la esposa de Sánchez Arjona, que falleció meses después de esa llamada.

Sánchez Arjona adquirió esos aparatos Gower-Bell en París en uno de sus múltiples viajes al extranjero en busca de adelantos científicos que traerse a su Fregenal natal.

II. EL NACIMIENTO DEL TELÉFONO.

El teléfono o telégrafo parlante como se llamaba entonces al invento fue impulsándose ya desde finales del siglo XVII cuando Robert Hooke había realizado experimentaciones acústicas.

La carrera por la materialización del teléfono se intensificó a partir de 1874, año en el que el estadounidense Elisha Gray, quien dos años antes había fundado la Western Electric, inventa un dispositivo electromagnético para la transmisión de sonidos musicales. Ese mismo año, el escocés Alexander Graham Bell concibe la idea de un mecanismo con el que consigue escuchar el sonido de la voz humana. Tras muchas pruebas, el 10 de agosto de 1876 se produce la primera comunicación a larga distancia (interurbana) con una distancia de 7 millas.

En la Península Ibérica los primeros ensayos se realizaron en Barcelona a finales de 1877, en la Escuela de Ingenieros Industriales.

El teléfono se implantó sobre todo en forma de pequeñas redes urbanas. Ello se explica por motivos institucionales y tecnológicos. En efecto, el Estado limitaba espacialmente la extensión de las líneas telefónicas para proteger el telégrafo, generalmente de titularidad pública.

España se había incorporado con cierto retraso a las dos grandes redes del siglo XIX: el ferrocarril y el telégrafo¹.

En Europa, las corrientes económicas predominantes a finales del siglo XIX se oponían al monopolio, pero toleraban un uso moderado de la exclusividad, evitando, eso sí, un descontrol de precios que penalizara la demanda y los beneficios. Con pocas salvedades, el teléfono quedó en manos de los departamentos estatales de telégrafos, que concedieron permisos de explotación a compañías privadas. Poco tiempo después, el Estado de algunos países compró las líneas y redes a las compañías privadas y estableció un monopolio. De esa forma, a comienzos del siglo XX, la telefonía europea se dividía en dos grandes bloques según existieran monopolios estatales (Alemania, Suiza, Austria-Hungría, Suiza, Bélgica, Italia, Grecia, Bulgaria, Serbia y Rumania) o un amplio control estatal sobre el teléfono sin llegar al monopolio (Gran Bretaña, Rusia, Portugal, Suecia, Noruega, Dinamarca y Holanda).

España debe incluirse entre los países del segundo grupo. La Administración española había seguido criterios diferentes en los grandes sistemas anteriores: titularidad privada para el ferrocarril y titularidad pública para el telégrafo eléctrico. En lo que al teléfono se refiere, la actuación del Estado fue vacilante. El gobierno entregó la construcción y explotación temporal de las redes telefónicas urbanas a la iniciativa particular, reservándose el derecho a aprobar tarifas y a inspeccionar las obras y el servicio.² Comprobada la importancia económica y estratégica del teléfono, el Estado recuperó el derecho a establecer y explotar el servicio en 1884, bajo mandato conservador.³ Tras reconocer el doble error cometido en las previsiones -el servicio acarreaba déficit y el orden público no se veía amenazado en los países en que el servicio tenía carácter privado-, el gobierno liberal blindó, en 1886, a la iniciativa privada las redes que había establecido por su cuenta. Asimismo, le autorizó a tender otras nuevas a cambio de rebajas en las cuotas de abono a las entidades oficiales, un canon mínimo del 10% de la recaudación más una cuota fija por abonado, derechos de

¹ CALVO CALVO, A. "El teléfono en España antes de Telefónica (1877-1924)", *Revista de Historia Industrial*, Madrid, 1998, nº 13.

² Real Decreto de 16 de agosto de 1882.

³ BORDERÍAS, C. *Entre líneas*, Barcelona, Icaria, 1993.

inspección, establecimiento de tarifas y elección de tecnología⁴. Finalmente, se optó por una solución mixta: el Estado construiría las líneas y concedería su explotación a particulares a cambio de un canon fijo por km. Un marco regulador oscilante, no poca incertidumbre y riesgo elevado fueron los ingredientes del negocio telefónico en esta etapa.

Cuando gobernaban los conservadores constataban que el estado del Tesoro y la limitada capacidad recaudadora del Gobierno les impedían disponer de los recursos necesarios para poner en práctica sus planes de dejar al Estado la responsabilidad exclusiva de poner en pie los servicios y las infraestructuras básicas. Cuando los liberales subían al poder, diseñaban los instrumentos jurídicos para que la iniciativa privada se hiciera cargo de los servicios, y comprobaban que los capitales nacionales que afloraban eran también insuficientes⁵.

El nacimiento del teléfono en España fue un acontecimiento que, si bien alcanzó una cierta resonancia pública, no fue reconocido inmediatamente como algo ‘revolucionario’, sino que más bien se consideró como una curiosidad, una interesante aplicación de la ciencia que no dejaba de ser algo superfluo ya que las necesidades de telecomunicación existentes en la época se suponían suficientemente atendidas por el telégrafo que, ese sí, había revolucionado las comunicaciones veinte años antes⁶.

III. RODRIGO SÁNCHEZ ARJONA Y SÁNCHEZ ARJONA.

Los Sánchez Arjona son una de tantas familias hidalgas del norte, pasadas a la conquista de Andalucía y que, peldaño a peldaño a lo largo de varios siglos, han llegado a alcanzar la primera posición económica y social en la Extremadura de los siglos XVIII y XIX⁷.

La primera referencia documental relativa a un Sánchez Arjona (Marcos), se remonta a un documento notarial otorgado en Andújar el 15 de diciembre de 1427, siendo posible el posterior asentamiento de los Sánchez Arjona en Extremadura al servicio de un Conde de Feria. Los Sánchez Arjona de Fregenal de la

⁴ Gaceta de Madrid, 21 de julio de 1884.

⁵ NADAL ARIÑO, J. “El nacimiento del teléfono en España. Las dificultades del crecimiento de un nuevo sistema de comunicaciones, 1880-1924”, *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Madrid, 2007, vol. 29, pp. 35-56.

⁶ DE LA PEÑA, J. *Historias de las Telecomunicaciones. Cuando todo empezó*, Madrid, Ariel, 2003.

⁷ SALAZAR Y ACHA, J. de, *Los Sánchez Arjona. Estudio histórico sobre una familia extremeña*, Madrid, Real Academia matritense de Heráldica y genealogía, 2000.

Sierra descenderían de Ruy Sánchez Arjona, natural de Jerez de los Caballeros donde habría nacido hacia 1478.

Nuestro personaje, Rodrigo Sánchez Arjona y Sánchez Arjona nació el 18 de marzo de 1841 en la calle de Santa Clara en la ciudad de Fregenal de la Sierra. Era el segundo de los dos hijos de Vicente José Benito Sánchez Arjona y Boza, nacido en Fregenal de la Sierra, y de Encarnación Sánchez Arjona y Casquete de Prado, natural de Segura de León.

Cursó estudios de Derecho, presumiblemente en la Universidad de Sevilla, en los que se doctoró. Recién cumplidos los veintitrés años, contrajo matrimonio, en Sevilla con su prima hermana Fernanda Sánchez Arjona y Cabeza de Vaca, natural de Villafranca de los Barros.

De esta unión nacieron siete hijos: las cuatro primeras, mujeres y los tres últimos varones; una niña y un niño fallecieron en la infancia y otro niño en la adolescencia.

Su vida transcurrió entre Sevilla y Fregenal, localidad esta última donde poseía dos fincas: *El Cegón* y *Las Mimbres*. Fue Maestrante y en 1886 obtuvo la merced del hábito de Calatrava.

Era una persona de ideas avanzadas para su época, poseía una amplia cultura y tenía una gran curiosidad, en particular por las lenguas y los desarrollos tecnológicos de su tiempo entre los que, además de los que nos ocupan, habría que destacar la fotografía, para la que había creado un gabinete en su finca de Las Mimbres. También cultivaba el hipnotismo y el ilusionismo, aficiones de las que derivaría probablemente el apodo de *El brujo*.

Concurrió a las elecciones municipales celebradas entre el 2 y el 4 de mayo de 1881 y fue el candidato a concejal que más votos obtuvo, por lo que le correspondió ocupar la presidencia de la sesión constitutiva del nuevo⁸.

La satisfacción por el resultado obtenido se vio empañada por el fallecimiento de su esposa ocurrido el 21 de mayo de ese mismo año, tras una prolongada enfermedad.

Don Rodrigo falleció en Fregenal, el 8 de enero de 1915, a la edad de 73 años. Sus restos reposan hoy en el panteón familiar del cementerio que él mismo contribuyó a construir.

⁸ Acta de Ayuntamiento de Fregenal de la Sierra, 1 de julio de 1881.

IV. LAS PRIMERAS COMUNICACIONES TELEFÓNICAS EN EXTREMADURA.

La historia de la telefonía en España empieza realmente cuando un ilustrado extremeño, Rodrigo Sánchez Arjona y Sánchez Arjona, después de llevar el telégrafo a su tierra natal, instala, en el verano de 1880, la primera línea telefónica permanente urbano-rural en Fregenal de la Sierra, provincia de Badajoz. Presenta el primer proyecto español de red interurbana para enlazar los pueblos de la comarca, al tiempo que plantea otro de red urbana y, más adelante, establece enlaces con varias ciudades andaluzas, cuya repercusión trasciende las fronteras del país⁹.

El origen del teléfono en Fregenal de la Sierra habría que situarlo en la mañana del domingo 8 de febrero de 1880¹⁰. Ese día se había reunido el Consistorio para tratar varios temas (construcción de un nuevo cementerio extramuros) y adoptar algunos acuerdos, uno de los cuales se refería a las telecomunicaciones, en concreto, al telégrafo: “Como sea una necesidad absoluta e indispensable no sólo por la importancia de esta población, sino por la inmediatez y proximidad al vecino Reino Lusitano el establecimiento de una sección telegráfica en esta cabeza de partido y acordó elevar instancia al Exmo. Sr. Ministro de la Gobernación para que se digne ordenar la instalación en esta ciudad de una sección telegráfica, bajo la base de costear este municipio con cargo a los fondos de su presupuesto el alquiler que devengue la casa donde se establezca la oficina”.

El Ayuntamiento de Fregenal aprobó en Pleno solicitar la instalación de una oficina telegráfica municipal, enlazando en Zafra con la red del Estado. Más tarde, el día 16 del mismo mes, se cambia la opción de enlace, pasando a considerarse la oficina de Fuente de Cantos. En este cambio de opinión, ya interviene un elemento fundamental, la presencia de D. Rodrigo Sánchez-Arjona quien, además del asesoramiento por sus conocimientos técnicos y sus inquietudes en el terreno de las comunicaciones, se ofrece a realizar personalmente, y a su costa, las gestiones que permitieran a la mayor brevedad, contar con la oficina telegráfica municipal, y además obtener la autorización de la Dirección General de Telégrafos para instalar en los propios postes de telégrafos hilos para la instalación de teléfonos.

⁹ MULTIGNER, G. y ROMERO, R. “Las primeras comunicaciones telefónicas en Extremadura”, *X Congreso de la Sociedad Española de Historia de la Ciencia y de las Técnicas*, 2008. Excelente trabajo donde he podido recabar la información de cómo el Ayuntamiento de Fregenal de la Sierra trata el tema del telégrafo en dicha localidad.

¹⁰ Acta, 8 de febrero de 1880.

El acta de la sesión celebrada el domingo 28 del mismo mes, casi monográficamente dedicada a la Estación Telegráfica, proporciona respuestas y claves interpretativas de la decisión del Ayuntamiento. De entrada, aclara que a la sesión habían sido convocados, además de los concejales, los catorce mayores contribuyentes, aunque de éstos sólo habían acudido D. Rodrigo Sánchez Arjona y Sánchez Arjona y el Conde de Río Molinos. En cualquier caso, no faltó el protagonista de la sesión y de esta historia. D. Rodrigo fue el primero en tomar la palabra y propuso que “para facilitar el pronto establecimiento de dicha sección telegráfica municipal de servicio limitado a enlazar con la más próxima a Fuente de Cantos y no con la de Zafra como tenía acordado el Ayuntamiento en la sesión citada ocho del presente mes, ofrecían proporcionar los palos de pinos necesarios y su conducción a los puntos respectivos, a condición de que se les reintegre solamente del valor de dichos maderos con los productos que se obtengan en el servicio telegráfico o de la indemnización que abonare el Gobierno de S.M. en el caso de hacer suya la línea por no convenir al municipio continuar con el cargo de la misma” añadiendo el D. Rodrigo que “ha de permitírsele o a cualquier otro vecino poner de su cuenta en los mismos palos, hilos para establecer teléfono en los caminos rurales para que de esa manera sea respetado como cosa pública”.

Además, se brindaba el Sr. Sánchez Arjona a desplazarse a Badajoz y Madrid, a su costa, para realizar cuantas gestiones condujeran a tal fin. Todas las propuestas fueron aprobadas por la Corporación que se comprometió a “que los demás gastos que ocasione el establecimiento de la estación telegráfica en todo aquello que no pueda conseguirse que el Estado lo facilite, sean de cuenta del presupuesto Municipal” y acordó otorgar a su comisionado, como persona muy competente y desinteresada, plenos poderes para el desempeño de la misión confiada.

En la sesión extraordinaria del jueves 8 de abril se dio lectura a una comunicación del director general de Correos y Telégrafos, fechada el 19 de marzo, por el que se autorizaba a la Corporación previa aprobación del contrato gubernativo con el director de Telégrafos de Badajoz [...] a los trabajos de construcción y demás necesarios a la realización del proyecto de establecimiento de un ramal estación telegráfica municipal entre esta Ciudad y la estación del Estado en Fuente de Cantos. Concluía la mencionada comunicación concediendo permiso a D. Rodrigo Sánchez Arjona para colgar su alambre telefónico entre Fregenal y su Dehesa de las Mimbres.

En gestión personal y muy eficiente, consigue en menos de 15 días la autorización para el montaje de ambos objetivos, la oficina de telégrafos y la instalación de su línea telefónica, abriéndose la oficina al público de Fregenal el día 15 de septiembre de 1880 en la calle Botica nº 2. El montaje de la línea telefónica siguió idéntico proceso, poniéndose en funcionamiento los modelos Gower-Bell, traídos desde París, que causaron la admiración de todas las personas que presenciaron este 'milagro'. Si la llegada del telégrafo podemos entenderla como una secuencia de la expansión de las comunicaciones en nuestro país, la llegada del teléfono marca un hito en la historia de las comunicaciones, al ser la primera línea de teléfonos autorizada que se instala en España, y así el 17 de septiembre de 1880 se crea la primera línea telefónica en Extremadura, autorizada por la Dirección General de Telégrafos en 1880. La línea se tendió entre el domicilio de D. Rodrigo Sánchez-Arjona, en la calle Santa Clara de Fregenal de la Sierra (Badajoz) y su finca a 8 kilómetros del lugar, denominada *Las Mimbres*. El montaje lo realizó Ángel Bravo Araoz, Oficial de Telégrafos.

Con posterioridad, y utilizando tanto el trazado como las líneas telegráficas, se pudo comunicar telefónicamente Fregenal de la Sierra con Sevilla, situada a 150 kilómetros. El 27 de diciembre de 1880, se recibieron las primeras noticias en Sevilla, entre la casa de don Rodrigo y la Oficina Principal de Telégrafos en Sevilla, con la presencia de los jefes de Telégrafos, la prensa y personalidades de la época, que se emocionaban al escuchar al extremeño tras el aparato que Graham Bell había inventado solo cuatro años antes. "Como si los conversadores estuviesen allí mismos", contaba entonces uno de los cronistas del acto. Los conversadores fueron Sánchez Arjona, una cajita de música y una hija del extremeño, que deleitó a los asombrados oyentes con unas coplas.

Aprovechando la conexión, el médico de Fregenal habló con el director de la Escuela de Medicina de Sevilla sobre la enfermedad de Fernanda, la esposa de Sánchez Arjona, que falleció meses después de esa llamada.

Aquella primera comunicación con Sevilla se extendió posteriormente hasta Cádiz con el mismo éxito. Ambas llamadas se realizaron a través del tendido telegráfico y fueron costeadas por él mismo

V. PROYECTOS EN EL AYUNTAMIENTO.

La cuestión del local destinado a albergar la Estación Telegráfica Municipal y la Administración de Correos suscitó no pocas controversias, que se sucedieron a lo largo de los meses de julio y agosto en las sesiones del consistorio. Las discrepancias tenían un trasfondo económico y se agravaron por el hecho

de que la casa, construida a tal fin en terrenos pertenecientes a la capellanía de la Virgen de los Remedios, en la calle de San Blas, no se había terminado a tiempo, por lo que, a requerimiento del jefe de Telégrafos, el alcalde...

“... se había visto en la precisión de arrendar una en la calle de Boticas a D. Alonso Ceballos por la cantidad de una peseta diaria y término de un año, pero bajo las condiciones de poder subarrendarla el Ayuntamiento en su caso y de quedar rescindido el contrato por parte del propietario si la vendiere, a lo que la Corporación accedió en atención a las causas justas de urgencia que lo han motivado”.

Por otra parte, una vez resuelta la cuestión de la sede provisional de la Estación, se acometió la provisión del personal que la atendería y cuyo principal funcionario se incorporó el 9 de septiembre de 1880, según acredita el Acta de la sesión municipal del día 30: “Siendo el objeto de la convocatoria a esta Sesión pública extraordinaria celebrar contrato con el Señor D. Abelardo San Martín y Falcón, Aspirante del Cuerpo de Telégrafos, nombrado por la Dirección General para servir la Estación Telegráfica Municipal de esta Ciudad y de la que ya se ha hecho cargo en este día, a condición de que se celebre el oportuno convenio entre la Corporación y repetido aspirante, presente este y leído un proyecto de bases, abierta discusión, de mutua conformidad se convino en lo siguiente¹¹:

1º El D. Abelardo de San Martín cobrará en concepto de gratificación sobre el sueldo que le abone el Estado, la suma anual de seiscientos veinticinco pesetas, de fondos municipales, pagada por dozabas partes o mensualidades vencidas y antes del día cinco de la siguiente que corresponda.

2º El Ayuntamiento facilitará a dicho empleado gratuitamente la Casa Estación, calle de Boticas, número dos.

3º Esta misma Corporación le abonará además veinte pesetas por mensualidades anticipadas para gastos de utensilios de la Estación.

4º Será obligación del Municipio, y para en el caso de enfermedad del referido empleado, traer a costa de aquél, otro que desempeñe el servicio Telegráfico, al cual le abonará, además, otra igual gratificación que la que se deja señalada al Don Abelardo de San Martín, y caducando la obligación de percibirla el último, si su enfermedad durase más tiempo de tres meses.

5º La línea y los gastos que ocasionen sus reparaciones, entretenimiento y remedio de averías, son de cuenta del municipio.

¹¹ Acta 1 de noviembre de 1880.

6º También será de cuenta del Ayuntamiento poner a las órdenes del citado Oficial, un Ordenanza para el aseo y custodia de la Estación y conducción de telegramas.

7º El Don Abelardo de San Martín y Falcón ingresará en la Depositaria de este Cuerpo Municipal del uno al cinco de cada mes las cantidades que hubiere recaudado en la Estación Telegráfica, durante el anterior.

8º Este convenio o contrato es por tiempo de un año a contar desde este día, pudiendo renovarse o modificarse a su terminación a voluntad de ambas partes contratantes,

Por último, acordó el Ayuntamiento y a propuesta de su presidente:

“... que por esta sola vez se abonen cien pesetas al precitado D. Abelardo de San Martín con cargo al Capítulo de imprevistos del Presupuesto Municipal para que pueda atender a los gastos de la traída de su familia a esta ciudad de la de Sevilla en que reside”.

Tres días más tarde, el 15 de septiembre de 1880 se sirve felicitar a SS.MM y Real Familia por el Feliz Natalicio de S.A.R. la Infanta María de las Mercedes Borbón, cuyo telegrama será el primero oficial que se dirija desde la estación Telegráfica Municipal establecida en esta Ciudad.

VI. PRENSA.

Numerosos periódicos entre el 3 y el 13 de enero de 1881 recogieron en sus páginas de forma destacada la primera conexión telefónica interurbana en España.

Los extractos reproducidos tendían manifiestamente a la épica y al lirismo, evocaban la línea entre Fregenal y Las Mimbres y se volcaban en alabanzas hacia la perfección de los equipos Gower-Bell. Se concluía con sendas referencias al beso con que fue obsequiada y aplaudida desde Sevilla una niña de once años, hija de D. Rodrigo Sánchez Arjona, por haber cantado en Fregenal las peteneras [...] y, algo que podría considerarse también como un caso pionero de telemedicina, la consulta evacuada entre el médico de Fregenal, Enrique de la Rosa y el director de la Escuela de Medicina de Sevilla, D. Antonio María Rivera o sobre el estado de salud de Doña Fernanda Sánchez Arjona, esposa de D. Rodrigo.

Los artículos explican como en Fregenal estaban D. Rodrigo, familiares y personal técnicos, mientras que en Sevilla estaban los jefes del centro telegráficos, representantes de la prensa y numerosos profesores de instituciones científicas de aquella localidad.

VI.1. *Gaceta Universal*¹²

“Días pasados dimos cuenta a nuestros lectores de la consulta médica celebrada entre el director de la Escuela de Medicina de Sevilla y un profesor de Fregenal de la Sierra, valiéndose al efecto de la línea telefónica que enlaza ambas ciudades.

Hoy, apoyándonos en los datos que nos suministra nuestro estimado colega *El Eco de Fregenal*, en su número del día 1, podemos poner en conocimiento de nuestros lectores que dicha línea telefónica, debida al celo e iniciativa del Sr. Sánchez Arjona, el cual, mediante concesión que obtuvo en 19 de marzo de 1880, había construido otra particularmente desde Fregenal a su dehesa de Las Mimbres.

Refiriéndose á la prueba inaugural, dice nuestro colega... ‘que ha sido el resultado tan brillante, que afectaba profundamente reconocer las voces de personas queridas a través de 150 kilómetros de distancia, oír conversaciones seguidas en todo de confesonario, sentir los delicados sonidos de una cajita de música y hasta el tenue estallido de un beso con que fue obsequiada y aplaudida desde Sevilla una niña de once años, hija del Sr. Sánchez Arjona, por haber cantado en Fregenal las peteneras para que las escuchasen en aquella tierra clásica de los cantos populares’.

Nuevamente, aparece el lirismo y la ternura para narrar y escenificar el contexto que rodeó la primera llamada telefónica interurbana en España.

VI.2. *La Crónica*¹³

“*El Eco de Fregenal* ha publicado dos entusiastas artículos dando cuenta de las pruebas telefónicas practicada en los días 27 y 28 de diciembre entre Sevilla y aquella ciudad y que ofrecieron el más brillante resultado.

Hace bien *El Eco de Fregenal* en mostrarse satisfecho y orgulloso: satisfecho, porque le resultado de las pruebas de los aparatos telefónicos, fue completamente satisfactorio; orgulloso por ser Fregenal la primera población de España que cuenta con una línea de aquella clase.

...hacemos extensiva nuestra felicitación al Sr. D. Rodrigo Sánchez Arjona, iniciador del pensamiento”. El personaje aparece como un “héroe”, como un prototipo de hombre intelectual y entregado a su pueblo.

VI.3. *El Extremeño*¹⁴

“Un periódico serio y un pueblo digno” reza el titular.

“En el último número de nuestro querido colega *El Eco de Fregenal*, correspondiente al 1 de enero, hemos visto con satisfacción un artículo titulado ‘Fregenal en Sevilla’ donde se consagra a hacer públicas las pruebas telefónicas practicadas entre estas dos poblaciones en los días 27 y 28 del pasado diciembre. Y es de ver con qué noble entusiasmo, con qué patriótico y legítimo orgullo, se ocupa de estos asuntos el periódico aludido”.

¹² *Gaceta Universal*, 3 de enero de 1881

¹³ *La Crónica*, 8 de enero de 1881

¹⁴ *El Extremeño*, 9 de enero de 1881

Sale a relucir el patriotismo y el orgullo de pertenecer a un pueblo (ser extremeño).

VI.4. *El genio médico-quirúrgico*¹⁵

Habla del uso que se hizo al teléfono en su primera conexión: hablar sobre temas médicos:

“En primer lugar hallarán los lectores de *El Siglo Médico* una carta del muy distinguido y erudito médico de Fregenal, D. Enrique de la Rosa, en la cual es de notar el uso médico que puede hacerse del teléfono, y luego trasladamos algunos párrafos de un entusiasta artículo con que celebra el suceso *El Eco de Fregenal*.

Es el asunto demasiado interesante y curioso para que no deje de interesar á nuestros lectores.

Sr. D. Francisco Méndez Alvaro: Mi respetable y querido amigo: como tan amante es usted del verdadero progreso, juzgo ha de tener una grande satisfacción el saber lo que pasa en este rincón del mundo; y es que en la cuestión de teléfonos, tan palpitante en la actualidad en todo el mundo culto, tiene la gloria de ser este el primer pueblo de España en el cual se halla desde este pasado verano funcionando una línea telefónica establecida por una ilustradísima persona, D. Rodrigo Sánchez Arjona, con el objeto de unir su casa de campo á la que habita en esta ciudad, separadas ambas por una distancia de dos leguas. Aparatos telefónicos que llevan el nombre de sus inventores, Gower-Bell, son los que se han empleado en dicha línea; con estos perfectos aparatos desapareció la distancia y las dos casas formaron una sola. Desde entonces pudo hablarse de un punto á otro en todos los tonos posibles, los menores sonidos se percibían, hasta el roce ó el ruido del traje de las señoras oía claramente y se figuraba cada uno estar en la misma habitación de la persona é quien hablaba. Animado por el éxito obtenido, se mandó uno de los aparatos telefónicos á la estación central telegráfica de Sevilla, quedando el otro colocado en la casa del Sr. Sánchez Arjona, y puestos en comunicación por medio del alambre del telégrafo, se dio principio á las pruebas. Jamás he experimentado una emoción igual á la sentida, oyendo clara y distintamente la voz humana que atravesaba un espacio de 2.5 leguas que nos separa de la ciudad de Sevilla... Pues bien, á la una de la tarde del día de ayer he tenido el inmenso placer, el más grande de toda mi vida, de celebrar una consulta por medio del teléfono con mí respetabilísimo amigo y maestro D. Antonio Rivera, director de la Escuela de Medicina de aquella ciudad: tratábase de una señora á quien ambos prestamos nuestros cuidados.—No tengo palabras con qué expresar el júbilo con que oí la voz querida del eminente y distinguido médico sevillano, cuya voz dulce, clara y en toda su pureza, llegaba perfectamente á mis oídos sin perderse ni una sola nota y como si solo nos separase un ligero tabique de tablas. Hice la historia detallada de la enferma, oída con toda claridad por el Sr. Rivera y tuve después el gusto de oír su autorizada voz, emitiendo un juicioso y discreto parecer sobre el afecto padecido por la persona acerca de la cual se le consultaba. ENRIQUE DE LA ROSA. Fregenal y diciembre 29 de 1880”.

Todo es lirismo y emoción en esta carta.

¹⁵ *El Genio médico-quirúrgico*, 15 de enero de 1881

“Nos ha trasportado á la sin par Sevilla, á esa sirena de Andalucía que, una vez vista, ya no puede olvidarse, ni recordarse sin que el corazón se sienta oprimido por las angustias de infinitas nostalgias; nos ha dejado escuchar el timbre de voces queridas, la palabra de inolvidables amigos á quienes hemos saludado con toda la efusión de nuestra alma, y al calor de estas emociones nos ha hecho soñar con una época en que el espacio acabe de suprimirse, y la ubicuidad posible para la limitación humana sea un hecho, por lo que respecta a las imágenes y al movimiento, como ya lo es en lo que se refiere á la escritura -por medio del telégrafo- y á la palabra hablada y á los sonidos mediante el teléfono, merced al bienhechor esfuerzo del primer paladín del progreso entre nosotros, del infatigable é inteligente iniciador de la red telegráfica; de las telefónicas, de la construcción de un nuevo cementerio, de una escuela-modelo y de otra multitud de proyectos, todavía en embrión, pero no por eso menos susceptibles de realizarse y de trasformar el modo de ser de esta población, contando con el impulso de D. Rodrigo Sanchez-Arjona, al cual debemos ya unas, y deberemos pronto las otras mejoras.

Oír conversaciones seguidas en tono de confesonario, oír los delicados sonidos de una cajita de música y hasta el tenue estallido de un beso con que fué obsequiada y aplaudida, desde Sevilla una niña de once años, hija de D. Rodrigo Sanchez- Arjona, por haber cantado en Fregenal las Peteneras para que las escuchasen en aquella tierra clásica de los cantos populares.

Después de esto, no causará sorpresa saber que también se celebró una consulta médica entre el ilustrado profesor de esta ciudad D. Enrique de la Rosa, y el reputado y dignísimo director de la Escuela de Medicina de Sevilla D. Antonio María Rivera, los cuales conferenciaron sobre el estado de la esposa del citado Sr. D. Rodrigo, doña Fernanda Sanchez-Arjona, cuya salud no es, por desgracia, muy completa, y á quien deseamos pronto restablecimiento”.

*VI.5. El amigo*¹⁶

“En los días 27 y 28 de diciembre último se han hecho con el más asombroso resultado las pruebas de la línea telefónica extendida entre Fregenal y Sevilla, o sea en una distancia de 150 kilómetros. El Eco de Fregenal publica, con este grato motivo, un entusiasta artículo en honor del prodigioso invento de Edison, que permite oír la voz humana y entablar perfecta conversación a tan considerable distancia.”

Aquí confunde al inventor, pero tilda de prodigioso el invento del teléfono.

*VI.6. La Crónica*¹⁷

Sánchez Arjona es el protagonista principal de su arenga periodística:

“...Hizo una alusión honorífisima a nuestro paisano D. Rodrigo Sánchez Arjona que con la perseverancia de su carácter, venciendo sin número de dificultades y con un patriotismo digno de todo elogio, había establecido entre los pueblos del partido de Fregenal comunicación telefónica”.

¹⁶ *El Amigo*, 16 de enero de 1881

¹⁷ *La Crónica*, 9 de abril de 1881

REPOBLACIÓN, COMUNES Y GANADOS. LOS PLEITOS DE CALERA CON SUS VECINAS (SIGLOS XIII-XVI)

Manuel López Fernández

lopezfernandezm75@gmail.com

RESUMEN: El fomento de la ganadería fue uno de los pilares económicos en los que se apoyó la repoblación cristiana en las tierras ganadas a los musulmanes en la Península. Esta actividad fue una de las razones de ser de las tierras comunales, y de ello hablaremos aquí de forma generalizada. Por otro lado, trataremos también de los problemas que se dieron entre Calera (de León) y sus villas vecinas -especialmente con Cabeza la Vaca, Monesterio y Montemolín-, por el control de estos espacios territoriales en los siglos XV y XVI.

Manuel López Fernández

LAS COMUNICACIONES EN LA HISTORIA
XXII JORNADA DE HISTORIA DE FUENTE DE CANTOS
Comisión Lucerna Historia, 2023
Pgs. 251-270
ISBN: 978-84-09-51293-5

I. ORIGEN Y EVOLUCIÓN DE LOS COMUNES.



Sin duda alguna, el fenómeno de los comunes es una consecuencia directa de las especiales condiciones que se dieron durante la repoblación de las tierras que los reyes cristianos fueron ganando a los musulmanes a lo largo de la Edad Media. La forma de repoblar tuvo distintas fases distintas dependiendo del momento histórico y de la zona geográfica; así, en el reino de Castilla, no se repoblaron de la misma forma las tierras situadas al norte del Sistema Central que las correspondientes a La Mancha, y mucho menos las de Andalucía occidental¹. Lo mismo ocurrió en el reino de León, donde la repoblación de las tierras de Cáceres y Mérida —la primera de realengo y la segunda de instituciones eclesiásticas— fueron puestas en manos de grandes concejos que actuaron como señores colectivos, los cuales no pusieron a disposición de sus vecinos la totalidad de las tierras de sus amplios alfoques². Aunque todo apunta a que el proceso de repoblación de las encomiendas santiaguistas de Reina y Montemolín se pareció más al llevado a cabo en el reino de Sevilla, de una manera o de otra se puede decir que sobraban tierras baldías por todas partes, siendo aprovechadas estas por los habitantes de las poblaciones del entorno geográfico para que pastasen sus ganados y para cortar leña de manera comunal, ya que a la hora de los repartimientos se le entregaba de manera particular: casa, huerta y tierra para cereales o viñedos³.

Según el Derecho germánico, en las tierras de realengo el señor de aquellas tierras baldías era el rey, por esta razón el rey Alfonso VIII de Castilla autorizó hacia 1190 la existencia de una hermandad entre los concejos de la Ribera del Tajo, cuya finalidad no era otra que fomentar el desarrollo de la ganadería⁴. Entre estos concejos ribereños del Tajo estaba el de Uclés, el cual pertenecía a la Orden de Santiago desde 1174, y aunque no conocemos casos tan antiguos

¹ VALDEÓN BARUQUE, Julio: “León y Castilla”, *Historia de España dirigida por Manuel Tuñón de Lara. Feudalismo y consolidación de los pueblos hispánicos*, Barcelona, Editorial Labor. 1994, t. IV, pp. 15-31.

² Para la primera puede verse BERNAL ESTÉVEZ, Ángel: “Poblamiento, transformación y organización social del espacio extremeño”. Para la segunda LÓPEZ FERNÁNDEZ, Manuel: “Mérida cristiana. El nacimiento de una nueva época”. Ambos en *Historia de Mérida*. Mérida Consorcio. Mérida 2018, t. I, pp. 691-716.

³ GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel: “La Organización social del espacio en La Mancha medieval. Propuesta metodológica y sugerencias de aplicación”, *Espacio y fueros en Castilla-La Mancha (siglos XI-XV)*, Madrid, Eds. Polifemo, 1995, pp. 21-43.

⁴ RIVERA GARRETAS, Milagros: *La encomienda, el priorato y la villa de Uclés en la Edad Media (1174-1310)*, Madrid-Barcelona, CSIC., 1985, p. 83.

para las tierras de la actual Extremadura -cuya repoblación correspondía al reino de León-, no sería extraño que en este reino ocurriera algo parecido, especialmente en las zonas próximas a la frontera, dado que la finalidad de tales hermandades no era otra que potenciar la cabaña ganadera en detrimento de los cultivos, inamovibles en el caso de un ataque por parte de los musulmanes⁵. Tan importante era la protección del ganado que esta actividad se recoge en los fueros extensos de Cuenca, Cáceres y Usagre, dando lugar en este último a un apartado concreto que se conoce como Fuero de los Ganados, con setenta y nueve artículos o rúbricas⁶. En este amplio articulado no solo se regula lo que afecta a la defensa del ganado, sino lo relacionado con las personas que deben defenderlo, tanto a pie como a caballo.

La protección al ganado y la falta de repobladores fue una constante durante todo el reinado de Fernando III, debido a la expansión territorial de los reinos de Castilla-León en tiempos de aquel monarca; situación que viene a explicar la permanencia de muchos musulmanes, en calidad de vasallos, en las tierras ganadas por el monarca castellano-leonés. Circunscribiéndonos ya al sur de Extremadura, tal circunstancia queda probada documentalmente en los casos de Hornachos y Reina, pero no hubo de diferenciarse mucho de lo ocurrido en Montemolín. Para los casos de las dos últimas encomiendas mencionadas, precisaremos que fueron recibidas por la Orden en 1246 y 1248 respectivamente, pero su repoblación no debió ser organizada hasta después del “repartimiento” de las tierras de Sevilla⁷, cuando la frontera estaba ya muy alejada de la zona geográfica que tratamos.

El “repartimiento” fue la nueva fórmula que se impuso en Castilla-León para repoblar las tierras recién conquistadas, pertenecientes todas ellas a la Corona según las leyes del momento. Consistía el proceso en repartir las tierras de una manera proporcional a los esfuerzos económicos-militares realizados por los conquistadores, ya fuesen estos señores laicos, instituciones religiosas, o pequeños vasallos de la Corona. Lo anterior significó el nombramiento de comisiones que estudiaran el valor de casas y tierras antes de su reparto, habiendo señores e instituciones que recibieron pueblos enteros.

⁵ En caso de una incursión armada enemiga, era factible mover y poner a salvo el ganado si se recibía aviso a tiempo. Por pura lógica, con las cosechas no se podía hacer lo mismo.

⁶ Así en *Fuero de Usagre (siglo XIII)*, versión libre de A.J. Osuna, Zafra, Imprenta Rayego, 1994.

⁷ Aunque tuviesen Fuero propio con antelación. Entendemos que una cosa es la intención de repoblar y otra llevarla a la práctica.

Por otra parte, los caballeros, ballesteros y peones que ayudaron a la Corona recibieron propiedades de acuerdo con el esfuerzo aportado a la empresa de conquista, pero todos recibieron vivienda a título personal, además de viñas, huertos y tierras de labranzas de forma generosa, aparte del derecho de acceso a las dehesas propias del nuevo concejo que entonces se conformaba. Y como no, el derecho a pastar con sus ganados y a cortar leña en las tierras que quedaron sin repartir, que fueron muchas, y que pertenecían a la Corona.

La Orden de Santiago fue la que más aportó a la conquista entre todas las órdenes militares y por ello recibió muchas donaciones en Sevilla. Aparte de estas tierras, la Orden tenía al borde del reino de Sevilla las encomiendas de Reina y Montemolín, así que cuando la Orden intentó organizar la repoblación de estas encomiendas siguió el procedimiento que había empleado la Corona en Sevilla, entregando dehesas a los concejos y las suficientes propiedades a los repobladores de villas y aldeas; pero como propietaria que era de las tierras se quedó la Orden con grandes extensiones para venderlas, donarlas, adhesionarlas, o para dejarlas baldías, según le interesara.

Aparte de esta particularidad repobladora de la Orden de Santiago, debemos tener en cuenta la que afectaba a su estructura interna en el terreno económico-militar, ya que la institución estaba compuesta por unidades administrativas llamadas encomiendas; estas unidades económico-militares estaban gestionadas por miembros de la Orden en nombre del maestre, siendo las rentas de dichas encomiendas las que permitían a sus titulares -los comendadores- mantener un determinado número de hombres que habían de ser puestos a disposición del maestre cuando este los llamara para la guerra.

El desarrollo de los acontecimientos había demostrado a lo largo del tiempo que al maestre de la Orden le interesaba mucho más contar con un gran número de comendadores con pequeño potencial bélico, que tener pocos y con mucho poder militar. La razón que justificaba tal postura era el temor existente por parte de los maestros a que los comendadores poderosos se resistieran a obedecer sus directrices, o incluso hacerle frente en determinados momentos. Por este motivo los distintos maestros se esforzaron en conformar y conceder pequeñas encomiendas a sus freires, pues de esta manera calmaban las apetencias de poder de sus hombres, al tiempo de protegerse debidamente en caso de que no todos los miembros de la institución remaran en la misma dirección, situación que se dio en repetidas ocasiones.

Con esta forma de actuar, y considerando que disponían de tierra suficientes para hacerlo, nos encontramos que en las grandes donaciones de Reina y Montemolín aparecieron otras encomiendas relativamente pronto. Así, la primera segregación se produjo en la prístina encomienda de Reina, al separar las tierras de Usagre de su encomienda matriz, muy probablemente en 1263⁸. Poco más tarde, en 1269 concretamente y para salvar ciertas deudas, el maestre Pelay Pérez separó las tierras de la actual Medina de las Torres de las que correspondían a las encomiendas de Mérida y Montemolín⁹. Estas operaciones demuestran muy a las claras que la Orden disponía libremente de las tierras que señoreaba, y que las situadas en las zonas extremas de aquellas grandes donaciones eran más difíciles de repoblar que las cercanas a las villas cabeceras de cada encomienda.

Una situación similar a las anteriores viene a darse cuando el maestre Pelay Pérez Correa funda la encomienda de Segura (de León) en marzo de 1274, segregándola también de las tierras de Montemolín. Un total de 405 kilómetros cuadrados -la tercera parte de la superficie de la encomienda de Montemolín- quedaron entonces bajo la jurisdicción del concejo de Segura, situación que no agradó al concejo de la encomienda matriz como se demostró en la rebelión que tuvo lugar en julio de 1282.

A pesar de que en las *Partidas* ya aparezca la diferencia entre propios y comunes¹⁰, son pocas las referencias documentadas que tenemos sobre la existencia de pastos comunes en tiempos del maestre Pelay Pérez Correa; de hecho, solo conocemos el caso de los que compartían Montiel y la Ossa, concejos a los que el maestre les ordena su delimitación por donde ellos acordaran. No obstante lo anterior, el aprovechamiento de los pastos comunes, a pesar de los conflictos que pudieran darse entre los vasallos de la Orden, era beneficioso para la economía de la misma institución. Así que a poco de alcanzar el maestrazgo Gonzalo Rodríguez Girón, y para sacar a la Orden de la situación de estancamiento económico en el que se encontraba, dispuso que se hicieran nuevas pueblas y que se practicara el aprovechamiento de los pastos de manera comunal¹¹.

⁸ LÓPEZ FERNÁNDEZ, Manuel: "Aproximación al aforamiento de Usagre a la luz de otros documentos santiaguistas de la época", *Revista de Estudios Extremeños*, LXIX-III, 2013, pp. 1.591-1.616.

⁹ El término municipal de Medina tiene hoy una extensión de 80 kilómetros cuadrados.

¹⁰ SERNA VALLEJO, Margarita: "Estudio histórico-jurídico sobre los bienes comunes", *Revista aragonesa de administración pública*, nº 3, 1993, p. 212.

¹¹ LÓPEZ AGURLETA, José: *Bullarium Equestri Ordinis Sancti Iacobi de Spatha*. Madrid, 1719, pp. 220-221.

En el seguimiento de esta política repobladora hicieron los sucesivos maestros tantas concesiones que la Orden entró en un nuevo declive económico, al que se trató de poner fin en el Capítulo General de 1310; en esta asamblea se suprimen las donaciones hechas por los maestros fuera del Capítulo General, se ordena que se guarden las dehesas y que se practique el pasto en comunidad. Sin duda alguna, el aprovechamiento de los comunes resultaba muy beneficioso para todos los vasallos del reino, tanto era así que en 1329 el rey Alfonso XI reactiva lo comunal dentro de Castilla, al ordenar que se restituyera a los concejos sus ejidos y montes, prohibiendo su labor y venta¹².

Dentro de esta corriente general, encontramos que en 1353 el maestro don Fadrique crea el Común de la Mancha a su paso por Fuente de Cantos, dejando constancia en el documento de que ya existían otros comunes en la Orden¹³, aparte del común de Uclés, al que ya hemos hecho referencia más arriba. Por tanto, queda meridianamente claro que a mediados del siglo XIV la existencia de los comunes y el aprovechamiento de los mismos por parte de los vasallos santiaguistas eran algo normal en el seno de la Orden, aunque la propiedad de estos comunes seguía en manos de la institución santiaguista. Esto último queda meridianamente demostrado cuando se trata de la ampliación de las dehesas de propios de muchas villas¹⁴, o ciñéndonos a la zona que nos incumbe, el caso concreto de las donaciones de dehesas tales como Mexía¹⁵, Buenavista¹⁶, o La Vicaría¹⁷.

Por tanto, queda claro que la Orden era la propietaria oficial de los comunes, pero al aumentar la población a lo largo del siglo XV¹⁸ los concejos ya no se conformaron con el pacífico aprovechamiento de las tierras comunales, sino que trataron de apoderarse de la jurisdicción sobre los mismos para evitar la competencia de los convecinos. De esta manera, tal y como explica Felipe

¹² SERNA VALLEJO: "Estudio histórico-jurídico...", p. 213.

¹³ Para otros comunes en nuestra tierra podemos ver CHAVES, Bernabé de: *Apuntamiento legal sobre el dominio solar de la Orden de Santiago en todos sus pueblos*, Madrid, 1740; Barcelona, Eds. El Albir, 1975, ff. 50r y 50v.

¹⁴ Como veremos, todavía en el siglo XVI, en incluso en siglos posteriores, cuando una población quiere ampliar sus tierras de propios deben pedir permiso a la Corona.

¹⁵ Esta dehesa se ubica actualmente en el término municipal de Fuente de Cantos. No fue afectada por las desamortizaciones del siglo XIX.

¹⁶ Buenavista está situada, aunque dividida por las desamortizaciones, en el término de Higuera de Llerena.

¹⁷ Localizada dentro del término municipal de Calera de León. Afectada por las desamortizaciones, pero no fue dividida.

¹⁸ RODRÍGUEZ BLANCO, Daniel: *La Orden de Santiago en Extremadura en la Edad Media (siglos XIV y XV)*, Badajoz, Diputación de Badajoz, 1985, pp. 85-101.

Lorenzana, aparecieron dos tipos de jurisdicción sobre los comunes: la privativa y la acumulativa¹⁹. La primera se ejercía por cada concejo sobre las tierras más cercanas a la localidad; la segunda -llamada también jurisdicción compartida- se practicaba en los extremos, en las zonas indivisas entre concejos, y tal como su nombre indica, era ejercida por varios concejos a la vez, sin que ninguno de ellos pudiera atribuirse la titularidad exclusiva de aquella jurisdicción.

Como podemos suponer, esta indefinición dio lugar a numerosos pleitos entre concejos vecinos, situación que se atenuó con el amojonamiento de los nuevos términos municipales a finales del siglo XIX, sin excluir que algunos casos se extendieran hasta la centuria siguiente.

II. PLEITO DE CALERA CON LAS VECINAS DE PONIENTE: LAS CONTIENDAS²⁰.

Allá por 1274, cuando el maestro Pelay Pérez Correa daba términos a la encomienda de Segura, dejó bien sentado que los límites de la misma por la parte de levante discurrirían aguas arriba del Ardila “hasta la sierra de Santa María”. Con la anterior delimitación quedaba bastante claro que las tierras de Calera quedaban dentro de la jurisdicción de Montemolín; con esta delimitación, parece lógico que no hubiera problemas de pastos entre las poblaciones situadas a uno y otro lado del Ardila.

Sin embargo, como antes hemos visto, y con el fin de beneficiar a los vasallos de los concejos limítrofes, los sucesivos maestros permitieron que algunas tierras del común de la Orden fuesen aprovechadas de manera compartida por los ganados de los vasallos de las encomiendas de Montemolín y Segura, situación que se practicaba durante el maestrazgo de Alonso de Cárdenas, y se prolongó en el tiempo como ya hemos anticipado.

Una de esas tierras de pasto común estaba situada a poniente del curso del río Ardila, precisamente dentro de la parte asignada a Segura, y era conocida con el nombre de Las Contiendas. En esta zona, según la documentación que manejamos, podían pastar libremente los ganados de las antiguas aldeas pertenecientes a Montemolín, y así lo venían haciendo los ganados de Calera hasta que en 1510, Andrés Sánchez, vecino de Cabeza la Vaca, creyó oportuno labrar y sembrar una parte de aquellas tierras. En la primavera siguiente, estando crecidos los sembrados, un grupo de hombres de Cabeza la Vaca, dirigidos por el

¹⁹ Aquí leemos por LORENZANA DE LA PUENTE, Felipe: “Lo que es de todos. Mancomunidades municipales en tierras de Tentudía, siglos XV-XIX”, *Actas de la VII Jornada de Historia de Fuente de Cantos*, Badajoz, 2007, pp. 97-124.

²⁰ Este asunto lo seguimos por Archivo Histórico Nacional, OO.MM., lib. 1.108, ff. 1.020-1.023.

labrador antes citado, prendó ciertas reses de Calera con el agravante de que en la captura del ganado murió una vaca de Isabel Domínguez, vecina de esta última localidad.

Por este motivo, y ya en el mes de mayo, el concejo de Calera presentó a los visitadores de la Orden un mandamiento del maestre Cárdenas, el cual le autorizaba a “*pacar con sus ganados e beber sus aguas*” en las tierras de Las Contiendas no solo a los vecinos de Calera, sino a todos los vecinos de Monesterio, Fuente de Cantos y Calzadilla. Para evitar malos entendidos, en aquella concepción del maestre figuraban los límites y mojones de las tierras en litigio, las cuales se delimitaban por:

“... donde se juntan Ardilon con Ardila, por el cerro arriba de las Carrascosas hasta descabezar en la Garganta, y desde el dicho arroyo de Ardila hasta el Puerto de los Ciegos hasta juntarse con las tierras de la vicaría de Tudía...”

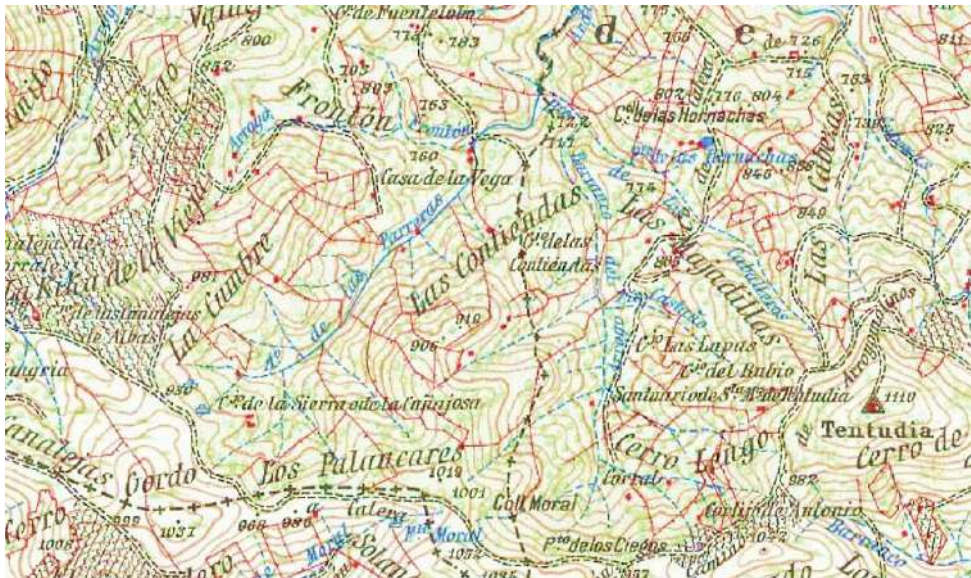


Fig. 1: Actualmente la línea de separación de términos municipales entre Calera de León y Cabeza la Vaca para por Las Contiendas.

Al hilo de esto último, y especialmente para los que conozcan estas tierras con cierto detalle, resulta claro que las tierras delimitadas estaban al oeste del río Ardila, perteneciendo claramente a la jurisdicción de Segura, razón por la que intervino esta villa en el juicio que se celebró en Calzadilla el 13 de junio, después de que las partes presentaran sus correspondientes alegaciones. Pero

como los de Cabeza la Vaca y Segura no pudieron demostrar nada en contrario, los visitadores determinaron que los de Calera siguieran pastando y cortando en Las Contiendas, sin que aquella tierra pudiera sembrarse en el futuro. No obstante, acordaron que Andrés Sánchez recogiera lo que tenía sembrado sin adquirir derecho alguno, y que Cabeza la Vaca devolviera a Calera en el plazo de cinco días el ganado que habían aprehendido anteriormente. El procurador de Segura apeló la sentencia al tiempo que depositaba mil seiscientos maravedís, valoración que entonces se hizo de la vaca perdida por Isabel Domínguez.

III. PLEITOS DE CALERA CON LAS VECINAS A LEVANTE DEL BODIÓN.

Si de los pleitos habidos con las vecinas pertenecientes a la Encomienda de Segura no tenemos más constancia documental que el correspondiente a Las Contiendas, hemos de anticipar que los habidos con las vecinas de levante fueron múltiples, si nos atemos a la documentación que se guarda en Calera. A finales del siglo XV los términos privativos de esta villa estaban encajados entre dos ríos, el Ardila por occidente y el Bodión por oriente, siendo el curso de este último el que lo separaba de Monesterio y de Fuente de Cantos.

Entendemos que las razones habidas para que esto ocurriera así no pudieron ser otras que la más estrecha vinculación que Calera tenía con el resto de las villas pertenecientes a la antigua jurisdicción de Montemolín. Tanto era así que 1469 se firmó un acuerdo entre ellas para que los ganados de Calera pastaran en determinadas zonas del común, hasta que en 1474²¹ el comendador de Montemolín, Juan Girao, prendió un número indeterminado de cabezas de ganado, perteneciente a vecinos de Calera, que estaban pastando entre los ríos Bodión y Bodioncillo, tierras baldías por entonces que pertenecía al común de la Orden y de cuya vigilancia se encargaba Montemolín como villa más antigua.

Así las cosas, Calera presentó un recurso ante el comendador mayor del reino de León, don Alonso de Cárdenas, por otra parte gobernador y justicia mayor de la provincia en nombre del maestre Juan Pacheco. La vista del caso se llevó a cabo en la villa de Segura, y en la misma alegó el procurador de Calera que existía un acuerdo público entre los concejos que se beneficiaban de aquellos pastos, por el que los ganados de su parte podían pastar libremente en los lugares llamados “Las Caballeras, Peña del Cuervo, Los Almorchones, Campo de Marianes y el arroyo del Gallos hasta el Bodioncillo”, pero que si sus ganados pasaban de esta corriente de agua en adelante podían ser prendidos por la justicia de Montemolín.

²¹ Véase así en el apéndice documental.

Como el procurador de esta villa, junto a los testigos que presentó, no pudieron demostrar cosa en contrario, el comendador mayor dictó sentencia en Segura el 2 de septiembre de 1474, ordenando que en el plazo de nueve días se devolvieran a Calera las reses prendidas y que a los ganados de este concejo se les permitiera pastar entre los ríos Bodión y Bodioncillo, tal y como se venía haciendo de tiempos anteriores, bajo multa de diez mil maravedíes pagaderos a la Cámara del maestro de la Orden.

Para darle mayor fuerza legal, Calera presentó esta sentencia con el fin de que fuese ratificada en el Capítulo General que la Orden celebró en 1480 -iniciado en Uclés y terminado en Ocaña- bajo la presidencia del maestro Alonso de Cárdenas. Calera alcanzó sus pretensiones el día 30 de abril del año antes citado, siéndole confirmada la sentencia por los Reyes Católicos en el Capítulo General que la Orden celebró en Tordesillas, en junio de 1494, según podemos ver en el apéndice documental. A pesar de ello, sus efectos no debieron durar mucho tiempo porque el 3 de marzo de 1500, Alonso Fernández de Almagro, lugarteniente del juez de residencia de la Provincia de León de la Orden de Santiago, daba sentencia en Llerena contra Monesterio por haber prendido este concejo ganados pertenecientes al de Calera en la zona comunal de pastos. Alegaba Monesterio en esta ocasión que había procedido de esta manera gracias a “un poder” que tenía de Montemolín en el asunto de los pastos comunes y, tal vez por ello, o porque quería ver sobre el terreno lo alegado por las partes, el juez se personó en la zona del litigio acompañado de los procuradores y buenos hombres de los concejos en litigio antes de pronunciar su sentencia²².

Ordenó el juez en esta ocasión que se devolviera el ganado prendido a Calera y que Monesterio pagara las costas del juicio, sentencia que fue apelada por Montemolín en segunda instancia ante la Audiencia de Granada. Desde aquí se ordenó a las partes que presentaran sus alegaciones el 25 de agosto, pero el día del juicio no se presentó el procurador de Montemolín, razón por la que esta vez se dio sentencia contra Montemolín el día 12 de octubre de 1500.

Los ánimos debían estar tensos entre Calera y el resto de las villas situadas en la antigua encomienda de Montemolín, las situadas a levante del río Bodión, ya que en 1503 acordaron entre ellas formar una hermandad excluyendo a Calera de la misma. Aunque desconocemos las razones para tal exclusión, posiblemente fuese los escasos pastos que Calera podía aportar a la hermandad, o

²² Archivo Municipal de Calera de León, *Libro de privilegios sobre comunes* (en adelante LPC), pp. 32-39.

tal vez que las autoridades de este concejo no estuvieran de acuerdo con las imposiciones y supremacía de la jurisdicción privativa de Montemolín sobre los términos de las otras villas²³. Por unas razones o por otras, el caso es que Calera quedó fuera de la hermandad y las cinco villas amojonaron sus tierras unilateralmente.

Desconocemos cómo evolucionaron las cosas entre 1503 y 1556, año este en el que Monesterio recibió autorización por parte del Real Consejo para ensanchar su dehesa Boyal, hasta alcanzar las setecientas fanegas a expensas de los terrenos comunales. La propuesta de Monesterio fue ampliarla por las partes que dice “Sapillo, Morante, fuente de la Herrumbre, Valdejudío, la casa de Martín, Almendros, Valdeascón y Tornavaca hasta el camino de la Plata”. La autorización pertinente para ejecutar la petición de ensanche se dio en Valladolid el día 3 de junio, en la que se permitía además comprar las tierras “enajenadas” –entiéndase vendidas por la Orden a particulares- que había en medio de aquella ensancha; en tal sentido, el Real Consejo ordenó a Monesterio que depositara la cantidad de quinientos mil maravedíes en manos de un vecino de confianza, y que con aquella garantía se procediera a pagar las compras que se hicieran²⁴. Lo más probable es que con aquella autorización en su poder procediera la villa de Monesterio a ejecutar la ensancha solicitada, pero lo cierto es que aquella decisión ocasionó ciertas controversias entre las cinco villas hermanas, situación que se superó en una posterior concordia celebrada en Fuente de Cantos. Así que el día 20 de noviembre de 1560 se procedió al amojonamiento de la nueva dehesa Boyal de Monesterio estando presente una amplia representación de las autoridades de las villas comuneras²⁵.

Como parece lógico, Monesterio quiso reconvertir aquellas tierras como propias del Concejo, impidiendo a los demás el uso de las mismas²⁶. Calera no estuvo de acuerdo con esta nueva situación y casi siete años más tarde, concretamente el día 10 de marzo de 1567, presentó una queja contra aquella

²³ LORENZANA DE LA PUENTE: “Lo que es de todos...”, p. 114.

²⁴ LPC, pp. 59-64.

²⁵ *Ibídem*, pp. 64-66. En estas páginas se citan los nombres de los alcaldes y regidores que asistieron al deslinde. Curiosamente fueron de las villas de Montemolín, Monesterio y Calzadilla.

²⁶ No todo era paz y armonía entre las cinco villas hermanas porque en 1567 existía un pleito con Montemolín para impedir la visita a la dehesa del Toril, propia de Monesterio y Fuente de Cantos; en 1568 hubo sentencia contra Monesterio por amojonar unilateralmente los baldíos, ante las quejas de las villas hermanas. En estos casos seguimos a LORENZANA DE LA PUENTE, Felipe: *Inventario de los archivos históricos de Tentudía*, Monesterio, Centro de Desarrollo Comarcal de Tentudía, 2001, p. 499.

actuación unilateral de Monesterio ante el Real Consejo de Órdenes²⁷. Alegaba Calera que no estaba de acuerdo con el ensanche de la dehesa Boyal de Monesterio por dos importantes razones: la primera, porque de las tierras del ensanche eran tierras comunales en las que tenía derecho a pastar con sus ganados, tal y como reconocía la sentencia de 1474 del comendador mayor, confirmada después en 1480 y 1494; la segunda, porque entre las tierras “enajenadas” por la Orden, y utilizadas por Monesterio para el ensanche de la dehesa Boyal, existía una propiedad llamada El Chaparral, que pertenecía al hospital de Santiago, ubicado en Calera, el cual formaba parte de una capellanía instituida por Esteban Hernández, clérigo que había sido del citado hospital²⁸.

En esta situación el Real Consejo emplazó a Monesterio para que presentara las correspondientes alegaciones²⁹, cosa que hizo en tiempo y forma, argumentando que la demanda presentada por el concejo de Calera y por la administración del Hospital de Santiago no procedía porque las tierras de esta institución eran escasas y estaban mal atendidas, aparte de que la ampliación de su dehesa Boyal se había efectuado en tierras de la jurisdicción “alta y baja de Montemolín, Fuente de Cantos, Calzadilla y Medina de las Torres, donde el concejo de Calera no tenía ningún tipo de aprovechamientos”.

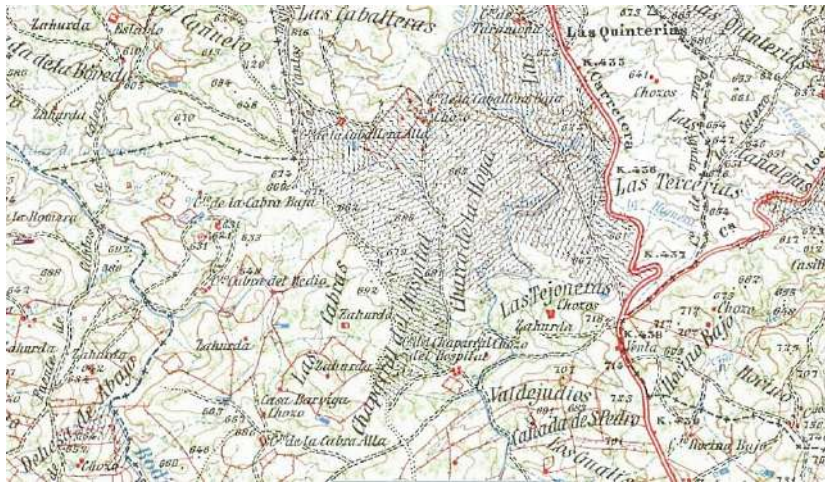


Fig. 2: El Caparral del Hospital es un topónimo que actualmente se conserva dentro del término municipal de Monesterio.

²⁷ Por otro lado, y dentro de la dinámica de hacerse con términos propios, en abril de 1568 pidió Calera al Real Consejo autorización para agrandar la dehesa de Arriba a expensas de las tierras comunales. Por supuesto, en esos pastos comunales pastaban ganados de Monesterio con permiso del concejo calereño, por aquello de la jurisdicción privativa.

²⁸ LPC, p. 73.

²⁹ *Ibidem*, p. 79.

Se aclaraba además en las alegaciones de Monesterio que once años atrás -por tanto, en 1556- había existido un pleito entre las villas hermanas y que, para quitarse esos pleitos, acordaron entre ellas dejarle “aquel pedazo de valdío” que ahora era motivo de disputa por parte de Calera ya que el propósito de esta villa no era otro que apoderarse de una parte de los términos de Monesterio³⁰. A pesar de lo expuesto por esta última villa, el Real Consejo pidió pruebas a las partes implicadas, pudiendo probar documentalmente la parte demandante cuanto exponía, aunque no hizo lo mismo la demandada. Así las cosas, en el Real Consejo se dictó sentencia a favor de la parte demandante el día 13 de agosto de 1577, revocando a Monesterio la autorización concedida para ampliar la dehesa Boyal al tiempo de cargarla con las costas del juicio³¹.

Como era de esperar, Monesterio no aceptó tal sentencia y se personó de nuevo ante el Real Consejo, argumentando poco más o menos lo que antes había expuesto, solicitando además que no se revocara la autorización para ampliar su dehesa³². Así las cosas, en enero de 1578, el Real Consejo nombró una comisión de cuatro jueces que entendieran en el caso y dieran sentencia definitiva antes de finales del año en curso³³. En esta línea de actuación lo primero que se hizo fue trasladar a Calera lo expuesto por Monesterio; entonces se contestó desde la primera que no estaban dispuestos a perder unos derechos y unas propiedades que le correspondía de antiguo, y que si había tardado en reclamarlas por vía legal era porque Monesterio había querido acotar como propias -creemos que en 1567- unas tierras que no le pertenecían.

Así que a lo largo del año 1578 el caso fue estudiado por los cuatro jueces comisionados, quienes dieron sentencia definitiva contra Monesterio el 24 de diciembre de 1578³⁴. Después los de Calera pidieron la Ejecutoria de aquella sentencia, la cual fue extendida el día 30 de diciembre del mismo año. Siendo así, en el año de 1579 se deshicieron las mojoneras de 1560, y los ganados de Calera pudieron pastar libremente en los pastos comunales³⁵. A partir de aquí no tenemos noticias de que se produjera incidente alguno hasta 1675, año en el que surgieron nuevos problemas que no podemos abordar en esta ocasión.

³⁰Al margen de estos pleitos vecinales, en 1573 la Corona empeñó las cinco villas hermanas, junto a la encomienda de Aguilarejo, al concejo de la ciudad de Sevilla, con jurisdicción y rentas.

³¹ LPC, p. 87.

³² Ibidem, pp. 88-96.

³³ Ibid., p. 104. Los juristas que intervienen en la cuestión eran el doctor Francisco de Avedillo, y los licenciados Hernando de Chávez, Miguel Marañón y Gedeón de Espinosa.

³⁴ Ib., p.107.

³⁵ Ib., p. 270.

APÉNDICE DOCUMENTAL

Archivo Municipal de Calera de León. Libro de privilegios sobre comunes.

Los Reyes Católicos confirman una carta de don Alonso de Cárdenas, extendida el día 30 de abril de 1480, en Ocaña, en la que el maestre de la Orden de Santiago confirma, a su vez, la sentencia que él mismo dio en Segura (de León) el día 2 de septiembre de 1474, siendo comendador mayor de León. En esta sentencia, don Alonso de Cárdenas autoriza al concejo de La Calera para que sus ganados puedan pastar en determinadas tierras de los comunes bajo jurisdicción de Montemolín.

1494, junio, 6. Tordesillas.

Don Fernando y Doña Ysavel, por la gracia de Dios Rey y Reina de Castilla, de Leon, de Aragon, de Sicilia, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorca, de Sevilla, de Cerdeña, de Cordova, de Corcega, de Murcia, de Jaen, de los Algarves, de Algeciras, de Gibraltar, de las Yslas de Canarias, Conde e Condesa de Barcelona, señores de Vizcaya e de Molina, Duques de Atenas y de Neopatria, Condes de Tuyolero e de Cerdania, Marqueses de Oritan e de Gosiano, administrador perpetuo de la Orden de la Cavalleria de Santiago por autoridad Apostolica. Vimos una carta de previlegio escrita en pergamino de cuero y firmada del Maestre don Alfonso de Cardenas y de los priores comendadores mayores e treces de la dicha orden sellada con dos sellos de cera pendientes con cordeles de seda que decia en esta guisa. Nos don Alfonso de Cardenas, por la gracia de Dios general Maestre de la orden de la caballeria de Santiago, vimos una carta de previlegio que por nos fue dada a el tiempo que eramos comendador mayor de nuestra Provincia de Leon, que por parte del Concejo e homes buenos de nuestro lugar de la Calera, que es en la dicha Provincia, nos fue presentada el tenor de la qual dice en esta guisa. Nos don Alfonso de Cardenas comendador mayor de nuestra Provincia de Leon, Governador y Justicia mayor de la Provincia, e partido de Leon con la villa de Jerez, cerca de Badajoz, por el Maestre de Santiago mi señor, visto y con diligencia examinado un Proceso de Pleyto, ante Nos pendiente entre partes conviene a saber = El Concejo de la Calera y su Procurador en su nombre, actor demandante, y de la otra parte el Concejo de la Villa de Montemolin, e su Procurador en su nombre, reo defendicente, ambos a dos lugares en esta Provincia de Leon, y vista la demanda con cuento opetitorio ante Nos propuesto por el dicho Concejo de la Calera y por el dicho Procurador en su nombre, en que en efecto razono y dijo que, antiguamente de tiempo inmemorial atrás, el dicho Concejo de la Calera e los Concejos de Monesterio y Fuente de Cantos y Medina de las

Torres, y los vecinos, y personas singulares de ellos, siempre de buena vecindad comieron con sus ganados en los terminos valdios de la villa de Montemolin, y bebieron las aguas, y cortaron hermanamente en la dicha villa de Montemolin en los terminos de las otras dichas villas y lugares, guardando deesas, egidos y cotos, y que esto fue un contrato publico otorgado por todos los dichos concejos de quatro o cinco años a esta parte; y que ahora por el dicho Concejo de Montemolin, como poderoso por el favor que le da el comendador Juan Guirao desde la fortaleza que tiene desde dicha villa, pretende de los prender, e de facerlos prender en los dichos terminos, y se los defienden que los han prendado a ciertas prendas, y como quien que por ellos han seido requeridos, que les guarden su posesion y privilegios, usos y costumbres de tan buen tiempo aca, e les quieran tornar sus prendas, que les han prendado con las penas en que han incurrido, y que non han querido nin quien facen. Por ende que nos pedia, e pidio, que les remediásemos con justicia, mandando al dicho Concejo de Montemolin y al dicho Juan Girao, que les buelban las dichas sus prendas e desde aquí adelante no sean osados de los prender, salvo que puedan comer pacificamente, segun siempre ficieron segun mas largamente en el dicho su petitorio se relata. Y visto lo a ello respondido por el dicho Concejo de Montemolin, y por el dicho su procurador en su nombre, y todo lo otro que las dichas partes, e cada una de ellas en su favor quiso decir y alegar ante nos fasta tanto que cerraron razones y concluyeron y non quisieron mas decir, pidieron sentencia, y vista la sentencia interlocutoria en ella dada, e por nos pronunciada, en que recurrimos a las dichas partes conjuntamente la prueba de lo que por ellas e por cada una de ellas alegado e provado les pudiere aprovechar, salvo iure impertinentium et non admittendum, e vistos los dichos e deposiciones de los testigos ante nos presentados, e todas las otras escrituras e instrumentos e doarmientos por las dichas partes, e por cada una de ellas ante Nos producidas, e todo lo otro que ante Nos quisieron decir y alegar tanto que ahorraron razones que no quisieron decir mas y concluyeron. Y Nos a su pedimento ovimos el dicho pleyto e proceso por concluso = y las razones de el por encerradas e asignamos termino para dar sentencia para dia cierto y hora a mayor abundamiento en presencia de las dichas partes lo damos y autorizamos para luego, para esta Audienciay habiendo sobre ello nuestro acuerdo y Consejo por madura deliveracion = Fallamos que los dichos y deposiciones de los testigos ante nos producidos y presentado por el dicho lugar de la Calera y por el dicho su Procurador en su nombre se prueba ampliamente el dicho Concejo de la Calera y personas singulares de ella desde mucho tiempo ahora citan en posesión de comer, e pacer, y haver comido, e pacido y bebido las aguas pacificamente con sus ganados en cierta parte del termino de los valdios de la dicha villa de Montemolin especialmente a do dicen las Cavalleras e la Peña del Cuervo, y los Almorchones, y Campos de Marianes, y el Arroyo del Gallo fasta Bodioncillo sin ser prendados, e si pasaban de alli luego los prendaban a lo qual no epece (sic) la probanza

fecha ante nos por el Concejo de la villa de Montemolin y por el dicho su Procurador en su nombre en que parece que se prueba ello; e los hombres de los Comendadores haver siempre prendado a los ganados del Concejo e vecinos de la Calera que entraban a pasar en los valdios de dicha villa de Montemolin porque según es derecho quando los dichos de los testigos en alguna causa presentados parecen diferentes e contrarios deven ser reducidos a concordia, especialmente quando la tal diferencia y contrariedad se puede conformar y concordar por diferencia de lugar o tiempo como en el presente caso, porque los testigos de dicho lugar de Calera, que dicen e deponen que pacieron, e comieron pacíficamente sin se prendados, se puede entender y entienden en los dichos lugares de suso declarados conviene a saber fasta el Bodioncillo, y los otros testigos presentados por la parte de Montemolin, que dicen y deponen que siempre prendaron a los de la Calera que se entiende entraron desde el dicho Bodioncillo adelante en los terminos de la dicha villa de Montemolin y asi pueden y deven ser confirmados y reducidos a concordia los dichos y deposiciones de los dichos testigos de las dichas partes; porque en otra manera, no se podrá evitar perjuicio de unos a otros quanto mas que todos los testigos presentados por el Concejo de la dicha villa de Montemolin son vecinos de la dicha villa e de los otros lugares a quien podria perjudicar la dicha comunidad, e segun derecho no son idoneos e suficientes testigos porque deponen en su fecho y causa propia, segun que les fue opuesto; porque aunque esto se pueda decir causa concejil, o de la dicha Villa, esto es solamente quanto a el nombre, pero quanto al provecho de las personas singulares de la dicha villa, así que pronunciando la intencion del Concejo de la Calera, y del dicho su Procurador en su nombre en esta parte, de vemos mandar y mandamos, que de aquí adelante el dicho concejo de la Calera y personas singulares de el, con sus ganados, puedan pascer y pascan en los dichos terminos de Montemolin en los lugares suso declarados fasta el Bodioncillo y que por ello non puedan ser nin sean prendados por el dicho Concejo de la dicha villa de Montemolin, nin por el dicho comendador nin por otra persona alguna y que si pasaren o entraren con sus ganados desde el Bodioncillo adelante, que le puedan preñar según el tenor y forma de sus ordenanzas, sin embargo de los privilegios por el dicho Concejo de la Calera ante Nos presentados por que se prueba no ser guardados, e asi mismo, sin embargo, del que dicen compromiso o conveniencia; porque segun su forma, el que se dijo procurador de la villa de Montemolin no tenia ni tuvo poder bastante para lo otorgar. Y mandamos al dicho Concejo de Montemolin y al dicho su procurador en su nombre, que de hoy en nueve dias primeros siguientes, tome y restituyan y entreguen a el concejo de la Calera y personas singulares de el, todas las prendas y cosas que le fueron prendadas y tomadas dentro de dichos terminos, asi de suio asignados y declarados conviene a saber fasta el Bodioncillo, desde el dia que este dicho pleyto anterior se principio fasta ahora, sin costa alguna, o su justo valor, o estimacion. Lo qual mandamos a cada una de las dichas

partes que tengan, e guarden, e cumplan so pena de diez mil maravedis a cada uno que lo quebrantare para la Camara de dicho Señor Maestre por cada vez = e por algunas razones e causas que a ello nos mueven, non hacemos condenacion de costas, mas que cada una de las dichas partes pague las hizo. E por esta nuestra sentencia difinitiva así lo pronunciamos, declaramos y mandamos en estos escritos y por ellos e. pet. (sic) nueve sesenta y nueve = Nos el Comendador mayor en el castillo de la villa de Segura de Leon a dos dias del mes de septiembre de mil quatrocientos y setenta y quatro años por presencia de mi, Hernando Gonzalez de la Fuente, escrivano del Rey Nuestro Señor, siendo presentes Fernando Gomez, procurador del Concejo del dicho lugar de la Calera, y Diego Fernandez Adalid procurador del Concejo de la villa de Montemolin, los quales y cada uno de ellos pidieron a su merced les mandare dar traslado de la dichas sentencias; y su merced mando a mi, el escrivano, que se lo diese a cada uno de ellos, según lo era pedido. Testigos que fueron presentes, Diego Sanchez, escrivano y Martin de Fuentes, vecino de Segura; e Gonzalo Sanchez, escrivano; y Alfonso Muñoz de Megias, vecino de la Calera; y Diego de Bolaños y otros. E yo, el dicho Fernando Gonzalez de la Fuente, escrivano de nuestro Señor el Rey y su notario apostolico en la su Corte y en todos los sus Reynos y señorios fui presente a el pronunciamiento de la dicha sentencia de suso escrita en uno con los dichos Fernando Gomez, procurador del dicho Concejo de la Calera, la escrivi e por ende fice aqui este mio signo a tal en testimonio de verdad = Fernando Gonzalez = Y ahora por parte del dicho Concejo, alcaldes y regidores y homes buenos del dicho lugar nuestro de la Calera, nuestro vasallos, nos fue suplicado y pedido por merced, que le confirmaremos la dicha sentencia y lo en ella contenido y se la mandaremos guardar segun que en ella se contiene. Y Nos el dicho Maestre don Alfonso de Cardenas por hacer bien y merced a el dicho concejo e homes buenos del dicho lugar nuestro de la Calera, ovimos por bien y por la presente con consejo y otorgamiento de los reverendo padres nuestros, don Juan de Velasco, prior de Uclés, y don Luis de Castro, prior de San Marcos de Leon, y de Don Pedro Manrique, nuestro comendador mayor de Castilla, y de Don Gutierre de Cardenas comendador mayor de Leon, y de el señor conde de Osorno Gabriel Manrique, y de el señor conde de Coruña Don Lorenzo Diaquez de Figueroa, y de el señor conde de Paredes don Pedro Manrique, enmienda por el don Rodrigo Manrique comendador de Yeste, y de Gonzalo Chacon comendador de Montiel , y de Juan Zapata comendador de Fornachos, y de Pedro Lopez de Ayala, y de Garcia Osorio, comendador de Villanueva, y de Mosen Diego de Villegas comendador de Alange, y de Pedro Zapata Comendador de Medina de las Torres, y de Rodrigo de Cardenas Comendador de Valencia del Ventoso, enmienda por el Diego de Albarado Comendador de Lobon, y de Pedro Zapata Comendador de Montemolin, y de Juan de Osorio Comendador de Dos Barrios, que son los trece, y de todos otros cavalleros y freyles de nuestra orden que con nos se ayuntaron en el nuestro capitulo que ficimos, e

celebramos en el nuestro convento de la villa de Ucles, y lo continuamos en esta nuestra villa de Ocaña este año de la data de esta nuestra carta, lo confirmamos la dicha carta de sentencia y lo en ella contenido, y mandamos que le vala e sea guardada y usada desde la data, digo en todo, bien y cumplidamente, asi segu n que fue guardada y usada desde la data de dicha sentencia aca, y defendemos firmemente que ninguno, ni algunos non sean osados de les ir ni pasar contra dicha merced, y confirmacion que les facemos, ni contra lo en ella contenido por se lo quebrantar ni amenguar en algun tiempo ni por alguna manera, y qualesquier persona que contra ello, o contra parte de ello fuese, si fueren freyres, demandarselo hemos con Dios y con Orden, y al seglar al cuerpo y a lo que toviese nos tomaríamos sobre ellos; y a el dicho Concejo pagara todas las costas, daños y menoscabos doblados. Y de esto le mandamos dar estas nuestra carta de confirmacion firmada de nuestro nombre y sellada con nuestro sello y con el sello del capitulo. Dada en el dicho capitulo a treinta dias del mes de abril del año del nacimiento de nuestro salvador Iesuchristo de mil y quatrocientos y ochenta años. Nos el Maestre. Yo el Comendador Juan de la Parra secretario de el Maestre mi señor y refrendario de su capitulo la fice escribir por su mandado. Y ahora por parte del Concejo alcaldes y oficiales, e homes buenos de dicho lugar de la Calera nos fue suplicado e pedido por merced les confirmaremos las dicha carta de sentencias y lo en ella contenido, e Nos los dichos Rey y Reyna, por facer bien y merced a vos el dicho Concejo, alcaldes, regidores, oficiales e homes buenos del dicho lugar de la Calera tovimoslo por bien y por la presente, con consejo y consentimiento de los reverendos don Francisco de Santoyo, prior del Monasterio e convento de Santiago de Ucles, y don Garcia Ramirez, Prior del Monesterio e convento de San Marcos de Leon y de don Gutierre de Cardenas comendador mayor de Leon, y de don Enrique comendador mayor de Montalban, y de Garcia Osorio comendador del Hospital de Santiago de los Cavalleros de la ciudad de Toledo, y de Gonzalo Chacon Comendador de Montiel, y de Rodrigo de Cardenas Comendador de Medina de las Torres, enmienda por el Pedro de Luduena, comendador de Aguilarejo, y de don Pedro Portocarrero, comendador de Rivera, cuya es la villa de Moguer, y de el adelantado Diego Hurtado de Mendoza, comendador de Usagre enmienda por el Pedro de Ayala comendador de Paracuellos, y de Luis de Portocarrero comendador de Azuaga, cuya es la villa de Palma, y de Diego de Vera comendador de Calzadilla, y de Diego Lopez de Avalos, comendador de Mora, y de Martín Fernandez Galindo comendador de Reina, y de Juan de Cespedes, comendador de Monesterio, y de don Alfonso Tellez Pacheco, cavallero de dicha orden cuya es la Villa de Montalban, que son los trece de la dicha Orden, y de todos los otros comendadores, cavalleros y freyres, clerigos y legos de la dicha Orden, que con nos se ayuntaron el capitulo general que mandamos celebrar en la villa de Tordesillas este año de la data de esta nuestra carta, le confirmamos la dicha carta de sentencia y lo en ella contenido, y mandamos que les vala, y sea guardada en todo y por

todo, bien y cumplidamente como en ella se contiene, segun que mejor y mas cumplidamente les vala, e ha sido e fue guardada desde la data de la carta. Y defendemos firmemente que ninguno, ni algunos, no sean osados a les ir ni pasar contra esta dicha sentencia y confirmacion que les nos hacemos, ni contra cosa alguna de lo en ella contenido por se lo quebratar ni amenguar en algun tiempo, ni por alguna manera, y qualquier persona, o personas, que contra ello, o contra parte de ello fueren, si freyre demandarsele hemos con Dios y con Orden, y al seglar al cuerpo y a lo que oviere. Nos tornaremos por ello, y al dicho Concejo pagara todas las costas y daños y menoscabos doblados = y de esta le mandamos dar e dimos esta nuestra carta de confirmacion firmada de nuestro nombre y sellada con el sello de la dicha Orden y del dicho Capitulo. Dada en la villa de Tordesillas a seis dias del mes de Junio del año del Nacimiento de nuestro Salvador Iesuchristo de mil y quatrocientos y noventa y quatro años = Yo el Rey = Yo la Reyna = Yo el comendador Juan de la Parra secretario del Rey y de la Reyna nuestros señores, e de los negocios tocantes a la Orden de Santiago refrendario del capitulo la fice escribir por su mandado.

¿DE DÓNDE SOY YO?

UN ANÁLISIS DE LA EXPERIENCIA MIGRATORIA EXTREMEÑA EN GIPUZKOA DURANTE EL *DESARROLLISMO ESPAÑOL*, 1961-1975

Juan Carlos Redondo Hernández

jcredondoh@gmail.com

RESUMEN: Este trabajo indaga en el proceso migratorio desde Extremadura a Gipuzkoa durante el periodo del "desarrollismo español"; en concreto entre los años 1961 y 1975. La investigación se centra en los relatos de tres personas extremeñas, testimonios que dan cuenta de sus subjetividades y que se construyen desde el momento actual en que viven su etapa de jubilación. Además, nos preguntamos sobre las causas de la migración, los contextos políticos-sociales de ambas sociedades, -la de origen y la de destino-, cómo se transforma el medio urbano con la llegada de estas personas, su socialización y cómo este proceso ha afectado, en mayor o menor medida, tanto a la sociedad emisora como a la receptora.

Juan C. Redondo Hernández

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

Comisión Lucerna Historia, 2023

Pgs. 271-294

ISBN: 978-84-09-51293-5

I. INTRODUCCIÓN.



La migración que es un fenómeno que acompaña la historia de los humanos. Las personas, desde siempre se han desplazado continuamente, bien para mejorar las condiciones de vida, bien por motivos relacionados con distintas amenazas sobre la vida, el recurso a la migración siempre ha estado presente, y en nuestros días supone un fenómeno cada vez más extendido y generalizado. En muchas ocasiones parece no haber otra alternativa, incluso poniendo en riesgo la propia vida de quienes migran, porque en demasiadas situaciones, la emigración es también una huida que convierte en refugiadas a esas personas.

Este trabajo quiere focalizarse en las personas inmigrantes llegadas al País Vasco durante la época del *desarrollismo español*, un periodo de potente desarrollo económico que aproximadamente abarca desde los años 1961 a 1975, momento en el que el informe del Banco Mundial publicado en 1962 sobre la economía española aconsejaba la libre movilidad de las personas y de los capitales.

Varios son los objetivos que se plantean. El principal es acercarnos a la memoria de la inmigración a partir de los relatos autobiográficos narrados por personas extremeñas migrantes de primera generación desde su situación actual de jubilados y se organiza en torno a diferentes apartados. El primero de ellos reúne y explica algunos de los conceptos principales que recorren la investigación: el propio concepto de migración, el enfoque y aportaciones antropológicas en torno al mismo, las causas que motivaron la migración en el periodo analizado y, en particular, lo que supusieron las redes de apoyo en su desarrollo. Se presentan los objetivos arriba mencionados, así como la metodología y técnicas empleadas para la recogida de datos. Se analizan los testimonios recogidos, indagando principalmente en la gestión emocional e identitaria del proceso migratorio a través de las subjetividades de nuestros informantes para finalmente presentar las conclusiones de la investigación y la bibliografía utilizada.

II. MARCO TEÓRICO.

II.1. Migraciones.

II.1.1. Definición y tipologías.

Existen diferentes definiciones para el concepto de migración. El diccionario de la RAE, lo define como “el desplazamiento geográfico de individuos o

grupos generalmente por causas económicas o sociales”¹, o la incluida en el diccionario de Oxford, que aparentemente se ajusta mejor al concepto de migración utilizado en España durante los años del desarrollismo (1961-1975): “Movimiento de población que consiste en dejar el lugar de residencia para establecerse en otro país o región, generalmente por causas económicas o sociales”².

Sin salir del País Vasco, encontramos la definición de Cristina Blanco: “Desde una perspectiva sociológica [...] la esencia de la migración es que supone un cambio de entorno y de condiciones de vida. La migración consiste en el desplazamiento de la población de una delimitación geográfica a otra (municipio, región, país) por un espacio de tiempo considerable o indefinido” (Blanco, 1990:50).

En las migraciones convergen distintas motivaciones. Algunas más objetivas, otras más subjetivas. Por lo general, las definiciones tienden a referirse principalmente al mero desplazamiento de personas desde un punto geográfico a otro. Sin embargo, la migración puede pensarse poniendo en el centro a quienes se ven más directamente afectados, esto es en “términos de personas que abandonan sus hogares distantes, que se arriesgan a perder su norte cultural y que lo hacen en la ciénaga étnica del discurso etnocéntrico, en el de aquel que les niega solidaridad afectiva y que, sin embargo, se disponen a soportar con entereza” (Esteva-Fabregat, 2001:2).

También la noción de migración implica algunos matices que conviene aclarar. Así, si el foco de atención está en el lugar de salida (u origen de la persona migrante) el fenómeno se denomina emigración, mientras que, si el relato procede del lugar de destino, se conoce como inmigración: “[...] todo individuo que sufre un traslado de residencia es emigrante con respecto al territorio que abandona, e inmigrante con respecto a la comunidad que le acoge” (Blanco, 1990:16).

Algunos planteamientos distinguen en las migraciones componentes internos y externos, entre los primeros William Petersen (1958) señala un tipo de migración innovadora, aquella que se inicia para mejorar el modo de vida; y conservadora cuando está motivada por el deseo de conservar lo que ya se tiene, en este caso, el nivel de desarrollo de ambas comunidades, origen y destino, debería ser similar. En cuanto a los componentes externos, enumera cuatro elementos que, en su opinión, potenciarían la migración:

¹ <https://dle.rae.es/migraci%C3%B3n>.

² <https://www.lexico.com/es/definicion/migracion>.

1. El empuje ecológico, cuando la principal causa del desplazamiento es la degradación del medio ambiente. Algo que sucede actualmente con los refugiados del cambio climático. En el 78ª periodo de sesiones de la ONU celebrado en septiembre de 2023, Antonio Guterres, su secretario general, ha afirmado a este respecto: “se han abierto las puertas del infierno por los efectos del clima”, afectando a los medios de subsistencia; la ONU estima que en 2050 podría haber casi mil millones de personas desplazadas por esta causa.

2. El impulso de la política, bien de una manera amable o, bien forzosa. Es el caso del franquismo, que en un principio para no perder habitantes y potenciar la natalidad llegó a prohibir la migración, y posteriormente la impulsó aludiendo a la recomendación para España del informe del Banco Mundial. Hoy en día también se estarían dando estas circunstancias, cuando muchos países en desarrollo “descubren lo lucrativo que resulta la exportación de su propia población” (Gorney, 2014:66).

3. La (búsqueda de la) mejora de las condiciones individuales de las personas.

4. El momento social, circunstancias coyunturales que determinan un asentamiento masivo (Valadés, 1994:229).

II.1.2. Enfoque antropológico.

La antropología ha abordado el fenómeno de las migraciones de forma continua en el tiempo, iniciándose principalmente en el mundo académico anglosajón en el que su pionero fue “el demógrafo y estadístico británico Ernst Georg Ravenstein (1885), en cuya obra *The laws of migration* trató de establecer las leyes por las que se rige todo proceso migratorio” (Ibídem: 227). Posteriormente los factores que intervienen en toda migración, como son el de emisión y el de recepción fueron abordados por Alfred Cort Haddon (1855-1940). Este autor analizó por un lado los motivos que empujan a abandonar el lugar de origen o residencia y que, normalmente tienen que ver con la necesidad de satisfacer necesidades primarias y por otro los aspectos que atraen a las personas migrantes. Elementos que estarían sobre todo relacionados con las oportunidades laborales y otros aspectos vinculados, como bienestar, estabilidad, etc. (Ibídem: 228)

En esta línea también es posible observar como en la medida en que la migración supone el desplazamiento de personas, las necesidades de vivienda en destino se presentan como ineludibles, de ahí que haya surgido una nueva parcela antropológica, “Antropología Urbana”, para estudiar “los procesos que

han dado lugar a la última reestructuración del capitalismo y a la profunda transformación de las ciudades y los sistemas urbanos, hipotecando los futuros desarrollos de la sociedad” (Cucó, 2004:7).

El interés por la vida social urbana, ha supuesto, como afirma Pepa Cucó, en su libro “Antropología Urbana”: “Es a partir de los años 50 cuando la antropología encuentra aplicación en los estudios sobre urbanización” (Ibídem: 26). Estudios que se centraron en las personas “y en la manipulación del entorno para la consecución de recursos” (Ibídem: 27) El análisis de redes nos permite captar de forma más amplia los procesos de integración, “como la esencia de la ciudad, la presencia de los “otros”, superar la oposición sociedad urbana vs. sociedad folk” (ibíd.). En definitiva, dar rango de normalidad a una sociedad compleja.

Pero el incremento de estudios sobre la migración se produce, sobre todo, a partir de los años 50 del siglo XX. Es en ese momento cuando la antropología se plantea valorar el papel del migrante en la sociedad “como un sujeto activo que toma sus propias decisiones” (Valadés, 1994:228).

II.1.3. Causas o motivaciones de las migraciones.

Existen diversas razones por las cuales se decide emigrar, pero la causa habitualmente mencionada es la falta de recursos económicos que garanticen la supervivencia de las personas. Es entonces cuando, si se decide iniciar un proceso migratorio “los trabajadores y sus familias tienen que hacer un sacrificio inevitable: la pérdida emocional a cambio de una ganancia material” (Gorney, 2014: 66). No obstante, no sería el único motivo para abandonar el lugar de origen o residencia; hay otros, como pueden ser los de carácter político-ideológico, de género u orientación sexual³.

Decíamos en la Introducción que el fenómeno migratorio ha estado siempre presente en el devenir del ser humano, “los seres humanos se han movido de un lado a otro a lo largo de la historia de la humanidad” (Hannerz, 1998:336). “En los últimos doscientos años, la migración ha estado relacionada con el modelo de producción capitalista, [...] en el que la fuerza del trabajo es considerada una mercancía” (Burbano, 2013:27). En este contexto el desplazamiento de las personas, y su modelo, la migración, se justifica como un acto de venta de esa fuerza de trabajo alineada con el desarrollo capitalista, hecho que en su momento supuso el

³ Ver tesis doctoral de la antropóloga Ainara Barrón Iriarte y en la cual da cuenta de esos “otros” motivos para iniciar un proceso migratorio y que lleva por título: *Comunidad, ruralidad y género. Una etnografía en el valle del Roncal*, EHU/UPV, 2022.

éxodo del campo a la ciudad industrializada y que de acuerdo con la teoría del sistema-mundo, “el capitalismo llega hasta el último rincón del mundo de la mano del colonialismo como medio de transporte” (Kuper, 2001: 236).

España no ha sido ajena a estos movimientos migratorios. De hecho, en el país se reproducen las mismas circunstancias que los han originado en otros lugares, donde el impulso a la migración es la economía y las difíciles condiciones de vida del mundo rural, nutrido fundamentalmente por jornaleros que, como explican Andújar Márquez et al, todavía en los albores del siglo XXI sigue siendo una realidad. Hombres y mujeres sin tierra propia, con un bajo nivel cultural. De hecho, su desplazamiento en busca de trabajo temporero fuera de su entorno no les ha permitido seguir estudios regulares. En cierto modo se trata de una no-educación impuesta, como indican María Isabel Andújar, Francisco Cruz, Ana Guijarro, Juan Antonio Márquez y Marta Ruiz en su obra conjunta *Campeños sin tierra y territorio jornalero en Andalucía*: “su cualificación es escasa, siendo la precariedad económica símbolo de su identidad al ser mano de obra barata procedente de zonas marginales con tradición latifundista” (Andújar et al., 1994:13).

Zygmunt Bauman (1925-2017) en su obra *Ceguera moral*, afirma sobre el sentido o significado de “precario”, que “la incertidumbre llamada ‘precariedad’ transmite una simetría predestinada y predeterminada del poder de actuar: ellos pueden, nosotros no podemos. Y nosotros seguimos viviendo por cortesía de ellos” (Bauman y Donskis, 2017:86-87)⁴.

Ese “nosotros”, al que se refiere Bauman, podemos asimilarlo al término acuñado por Antonio Gramsci (1891-1937) de “clases subalternas”, “porque designa una realidad suficientemente amplia y no tiene la connotación paternalista, más o menos deliberada, de ‘clases inferiores’”. (Ginzburg, 2018: 233), como afirma el antropólogo Marc Augé, “es hora de pensar en el otro, construir al extranjero” (Augé, 1996: contraportada).

Para Francisco Burbano (2013), la situación en el campo en los años 60 no era muy diferente de la de los años 30, donde las relaciones de poder beneficiaron a los propietarios de tierras alentados por el régimen franquista. Para este autor, ni la guerra ni la autarquía fueron los únicos detonantes de esa depresión, sino que tuvo mucho que ver “la nefasta política económica adoptada por el régimen de Franco” (Burbano, 2013: 146).

⁴ Precario: Según el Oxford English Dictionary, “someterse al favor y al placer de otro, vivir, por lo tanto, en lo incierto” (Bauman y Donskis, 2017: 86).

Contrariamente a la idea que puede existir de que el instinto natural de supervivencia empuja literalmente a las personas a emigrar, lo cierto es que siempre es el último recurso después de haber agotado todos los demás. Las personas siempre tenemos la esperanza de poder solucionar nuestros problemas en nuestro ámbito, teniendo en cuenta que para los griegos la vida sólo tenía sentido si se vivía con la familia, por lo que no resulta fácil dejar todo cuando forma parte de tu vida:

“La comunidad de origen cumple, por tanto, una serie de funciones psico-sociales que permiten el desarrollo del individuo en un ambiente de equilibrio entre la persona y los demás” (Blanco, 1990:51).

En el caso de los trabajadores agrícolas de los años 30 “pese a las duras condiciones en las que se vivía en el campo, existía entre las grandes masas campesinas la expectativa de poder vivir dignamente en el lugar que los había visto nacer” (Burbano, 2013:30). Para intentar solucionar estos problemas, el campesinado de los latifundios, “en el primer tercio del siglo XX [...] optó por la movilización social y la lucha política para mejorar sus condiciones de trabajo, o incluso las estructuras sociales, y no tanto por la emigración” (Ibídem: 31).

La historia ha dado cuenta de lo que sucedió. La lucha por los anhelos de mejora de las condiciones de trabajo fue cercenada radicalmente por el régimen franquista y a partir de ahí, la emigración fue una alternativa real y seguramente la única viable, coincidiendo, además, con el desarrollo industrial urbano.

Atendiendo a la realidad socio-demográfica, la natalidad había sido impulsada a partir de la década de los cuarenta por el gobierno franquista en alianza con la Iglesia Católica; con los mismos recursos había que alimentar a más población. Un apoyo que supuso que España pasara de los 30,5 millones de habitantes en 1960 a los 35,5 millones de habitantes en 1975⁵. Pero en los años 60 vuelve a cambiar la tendencia, pasando de la prohibición de emigrar a aceptarla e incluso impulsarla, lo que vendría acompañado de un desplazamiento migratorio que alcanzaría la cifra de 8,5 millones de personas en el periodo comprendido entre los años 1961-1975 (Rosado 2007, 1282). En el siguiente cuadro podemos ver reflejadas en porcentaje las variaciones de población en esos años, tanto de las principales zonas industriales, como de Extremadura en tanto que emisora de emigración:

⁵ Fuente: INE: <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=31304>.

TABLA I: POBLACIÓN COMPARADA ENTRE 1960 Y 1975⁶

| Región | Superficie (%) | Pobl. 1960 (%) | Pobl. 1975(%) | ▲ - ▼ (%) |
|-------------|----------------|----------------|---------------|-----------|
| Madrid | 1,58 | 7,71 | 12,51 | ▲62 |
| Cataluña | 6,33 | 12,90 | 15,90 | ▲23 |
| País Vasco | 1,44 | 4,21 | 5,89 | ▲40 |
| TOTAL | 9,35 | 24,82 | 34,30 | ▲38 |
| Extremadura | 8,24 | 4,53 | 3,01 | ▼34 |

Por lo tanto, mientras que Extremadura perdía en esa época un 34% de su población, las zonas industrializadas ganaban un 38%. Un incremento notable y acelerado de habitantes que generó problemas de habitabilidad residencial en las zonas industriales. Situación grave, que se palió en parte mediante un auténtico boom urbano. Desarrollo caracterizado por una construcción desordenada, en muchos casos deficiente y urbanización caótica con “graves problemas de habitabilidad, [...] escasez de viviendas, de espacios libres, de zonas verdes, servicios culturales, educativos, sociales y sanitarios, etc., así como una intolerable contaminación ambiental a causa de los escapes y vertidos industriales” (Rosado, 2007:1284). Ante todo, parecía primar el desarrollo industrial y el control era prácticamente inexistente.

El flujo migratorio fue paulatino, primero “fueron los jornaleros los que abandonaron el campo, seguidos por los arrendatarios, aparceros y pequeños agricultores. Finalmente se sumarían tanto los medianos propietarios como parte de la población no dedicada al sector agrícola, quienes con la despoblación perdieron la clientela que les permitía sobrevivir (tenderos, artesanos, etc.) (Blanco, 1990: 32).

Paralelamente se produce la mecanización del campo español, reduciéndose la demanda de mano de obra agrícola. Los planes de Desarrollo de finales de los años 50 acaban con las pocas esperanzas de las pequeñas empresas agrícolas que apenas les quedaba músculo financiero para sobrevivir. Mientras, las zonas industrializadas de España, -País Vasco, Cataluña, Asturias, Valencia y Madrid fundamentalmente-, fueron económicamente favorecidas por el Régimen sumiendo en el olvido al resto de regiones. En palabras de Rodríguez y Zavala (Rodríguez y Zavala, 1999:141-142):

⁶ Fuente. INE. Elaboración propia (Ibídem: 1283). Cuadro adaptado por el autor al objeto de estudio.

“Había pocas perras para invertir, y menos en Extremadura, que es una región donde todos los gobiernos, en todas las épocas, lo único que han hecho es llevarse algo; había señores de sangre azul, condes o marqueses, que vivían en Madrid y allí se gastaban lo que sudaban los extremeños, mientras en Extremadura los muchachos no iban a la escuela y en su mayoría andaban descalzos”.

Y por supuesto, estaban las consecuencias de la guerra civil (1936- 1939), donde la represión y la revancha de los vencedores sobre los vencidos, empobrecieron aún más a éstos, cuando no los hicieron desaparecer literalmente, como ocurrió en muchas localidades:

“Los Nacionales tomaron el pueblo, empezó la caza de brujas. Ser obrero, jornalero o de familia pobre, resultaba suficiente para que a uno lo detuviesen o fusilasen, so pretexto de que los pobres eran susceptibles de enrolarse en el ejército Republicano. Miles de personas fueron fusilados durante aquellos primeros días de ocupación bajo la sospecha de ser pobres.¹⁰ [...] Pedro, perdimos la guerra, no te enfades, eso es todo. Y ahora solo nos queda callarnos” (Maia, 2009:70-76).

A la luz de estas circunstancias, parece claro que había que tomar decisiones, pues en los pueblos de Extremadura “el cielo carecía de horizonte, no había perspectivas de futuro [...] como la vela que se está apagando [...] toman la decisión de marchar, emigrar, a las Vascongadas, primero el padre, luego la familia” (Ibidem: 92-93).

Especialmente interesante e impactante, por la crudeza de sus palabras, es el diálogo que mantienen los padres de un hijo que quiere emigrar:

- Este hijo se nos va, Nacarino, estoy segura.
- Mejor para él.
- ¿No te da pena?
- Mucha, pero aquí acabará mal.
- Es su tierra, la de sus mayores.
- Ojalá fuera. La verdad es que no tenemos un palmo donde caernos muertos.
- El del cementerio y basta” (Guerra, 1975:16)

Este extracto pertenece a *Cacereño*. Una novela de Raúl Guerra Garrido, que para la crítica literaria en el momento de su publicación (1975), “la obra nace con una vocación claramente testimonial, con la intención de ser un fiel reflejo de una situación. [...] *Cacereño* se definió precisamente como una de las últimas novelas del realismo social español” (Beti, 2011:23).

II.1.4. El papel de las redes de apoyo.

En su artículo “Los Movimientos migratorios y parentesco: La perpetuidad de la influencia de las redes de parentesco a través del tiempo y del

espacio”, Aitor Imaz Ortíz de Arri, reflexiona “en torno a la importancia y profundidad que las redes de parentesco tienen antes, durante y después de los procesos migratorios” (Imaz, 2004: 28). Redes que, a pesar del tiempo transcurrido y la distancia geográfica entre origen y destino, se mantienen activas, o al menos en situación de letargo, pero fácilmente reactivables. “Porque el influjo del parentesco, su poder, prevalece sobre los movimientos migratorios, [...] más allá incluso de las vidas de las propias personas” (Ibídem: 36). Las redes de apoyo suponen el establecimiento de un corredor humanitario que asiste a los migrantes en los momentos de mayor angustia e incertidumbre; cuando abandonan su lugar de origen. Ante un destino lleno de interrogantes, las redes de apoyo cobran protagonismo e influyen generalmente de forma positiva en la experiencia migratoria. A este respecto, “las relaciones familiares, de amistad y vecindad se convierten en una forma de capital (capital relacional) que facilita el acceso al mercado de trabajo, a la vivienda, al cuidado de los ancianos y los niños, y un sinfín de servicios más” (Cucó, 2004:144).

Inevitablemente la red de parentesco se convierte para el recién llegado en una especie de salvavidas que evita incertidumbres y permite encarar el futuro inmediato con ciertas garantías.

“La organización tradicional de la sociedad campesina descansaba sobre la solidaridad familiar” (Camas, 2001:224); “las redes aportan apoyo, información y seguridad a los recién llegados” (Cano y López, 2004:45).

La persona se considera como sujeto potencialmente “migrable” cuando cuenta con redes familiares o de amistades que pueden ayudar en destino tanto en la búsqueda, primero, de una residencia provisional e, inmediatamente después, de un empleo, donde “las relaciones de parentesco constituyen un medio de acceso a la comunidad” (Ibídem: 42).

II.2. Migraciones al País Vasco durante el periodo 1961-1975.

II.2.1. Contexto socio-económico e histórico

Los antecedentes del proceso migratorio que marcarán, durante la segunda mitad del siglo XX, el devenir de las Vascongadas, (utilizando el término de aquella época), se remontan al siglo XIX, concretamente al año 1876, cuando el 21 de julio los Fueros Vascos pasan al baúl de los recuerdos. Así lo explica Pedro Luis Uriarte en su libro *El Concierto Económico de 1981: Antecedentes y Negociación*, al afirmar que: “Los argumentos vascos [...] no pudieron superar

el aplastante “rodillo” de aquellos dos partidos⁷, ni la enorme presión proveniente de la opinión pública española. Por todo ello [...] se aprobó con urgencia la Ley Abolitoria de los Fueros” (Uriarte, 2020: 105).

Es a partir de ese momento cuando se produce la primera gran afluencia de inmigrantes al País Vasco que ya contaba con “una incipiente sociedad industrial representada por Bilbao”, donde se habían levantado ya los primeros altos hornos.

No obstante, contextualizar la época objeto de estudio de esta ponencia nos lleva a ubicarnos en el final de la Guerra Civil española (1939) y en el inicio de la II Guerra Mundial, donde la España franquista se alineó con las Fuerzas del Eje (Alemania, Italia y Japón) .

Este régimen político supuso en la práctica el desarrollo de un régimen autárquico en España, aislada por los países del bando aliado. Este hecho obligó al país a autofinanciarse con los escasos recursos propios de los que disponía. Además, también quedó fuera de las ayudas del Plan Marshall norteamericano que aportó ingentes cantidades de dólares para la recuperación de una Europa occidental devastada por la guerra.

Pero el “telón de acero”, o “iron curtain” como lo denominó Churchill, supuso la división política mundial en dos bloques, el Occidental liderado por EE.UU. y el Soviético respaldado por la U.R.S.S, en torno al denominado “Pacto de Varsovia”. Esta circunstancia vino, sin proponérselo, en ayuda del régimen franquista. Occidente ve la necesidad de mantener fuerzas armadas disuasorias que permitieran una intervención rápida en caso de confrontación bélica con el Bloque Soviético, por lo que EE.UU. decidió crear en 1949 una serie de bases militares en algunos de los países aliados de Europa. Aunque España no era, inicialmente, uno de ellos, estratégicamente interesaba por su posición geográfica en el Sur de Europa y por la política agresivamente anticomunista del régimen franquista. De esta manera España se convirtió en un aliado y permitió a EE.UU. situar algunas de sus bases en territorio español, como son las de Torrejón de Ardoz en Madrid y la de Rota en Cádiz, hoy todavía activas.

Este pacto hispano-norteamericano supuso la redención de la España franquista con Occidente y el fin del aislamiento, político y económico al que había estado sometida. Empezaron a llegar préstamos USA y el Banco Mundial en 1962 emitió un informe sobre la economía española que aconsejaba una

⁷ Partido Conservador de Antonio Cánovas del Castillo y Partido Liberal de Práxedes Mateo-Sagasta.

“política que tendiese al desarrollo cuantitativo global de la economía [...] y defendía la libre movilidad de los hombres y los capitales” (Rosado, 2007:1277).

Es en ese momento cuando se produce la segunda gran afluencia de inmigrantes al País Vasco. De este modo, el comportamiento demográfico del País Vasco durante el periodo comprendido entre los años 1960 y 1965, quedaría reflejado como sigue:

TABLA II: POBLACIÓN E INDICADORES DEMOGRÁFICOS DEL PAÍS VASCO (1960-1965)⁸

| Población | | Crecimiento Demográfico | Crecimiento Natural | Saldo Migratorio | Peso de la Emigración (%) |
|-----------|-----------|-------------------------|---------------------|------------------|---------------------------|
| 1960 | 1965 | | | | |
| 1.371.654 | 1.654.900 | 283.246 | 123.185 | 160.061 | 56,50 |

Según Cristina Blanco “[...] más de la mitad del incremento de habitantes de la Comunidad Autónoma del País Vasco en este periodo se debe al asentamiento de inmigrantes” (Ibidem: 28).

Las autoridades españolas, al amparo del informe emitido por el Banco Mundial en 1962, implementaron sucesivos “planes de desarrollo”; a este respecto, Ramón Tamames en su obra *Un proyecto de democracia para el futuro de España*, afirma que “el crecimiento autárquico no daba más de sí; por entonces se apreció con claridad que era necesario abrirse al exterior si se quería alcanzar un nuevo equilibrio económico que permitiese impulsar el crecimiento”. (Tamames, 1975: 40).

Así llegaron a firmarse con esta entidad créditos financieros que hasta entonces habían sido denegados. Esto supone una inyección económica que comienza a notarse en la segunda mitad de los años cincuenta del siglo XX. Estos recursos se asignan fundamentalmente a las grandes ciudades y regiones industrializadas más avanzadas. Un hecho que repercutirá negativamente en las áreas rurales, y que terminará sumiéndolas aún más en la pobreza y miseria.

Tanto las poblaciones de Andalucía como de Extremadura eran comunidades de tradición agroganadera, donde la mayoría de las personas que se dedicaban a este tipo de trabajos eran en muchos casos analfabetas; personas que habían sido obligadas a trabajar en el campo desde muy temprana edad en lugar

⁸ Elaboración propia. Fuente: GARCÍA BARBANCHO, *Las migraciones interiores españolas en 1961-1965*.

de acudir a la Escuela. Mientras tanto, en las zonas industriales, la migración proporcionaría nuevos recursos humanos, un hecho que contribuyó a que se produjese algo similar a una “mini revolución industrial” que dura hasta la crisis del petróleo del año 1973. Durante este periodo estas zonas emergentes suponían, un polo de atracción laboral para las personas de las zonas rurales más depauperadas.

Como viene señalándose, consecuencia de esta política económica se produce un proceso de emigración laboral desde el centro y sur de España hacia el norte y el este, destacando la región extremeña por número de personas emigradas: “casi un 40% del total poblacional en sólo esos quince años” (Rosado, 2007: 1275). Una región que, en aquellos años, presenta una “renta per cápita” que se sitúa a la cola de los indicadores del país (Ibídem: 1289).

La industria vasca contaba con músculo financiero, la oferta de trabajo para mano de obra directa era elevada. Además, a las personas solicitantes de trabajo, en la mayoría de los casos no se les pedía formación ni especialización alguna, un elemento que aumentaba el atractivo de la migración para las personas procedentes de Extremadura. Los salarios que se pagaban no eran altos, aunque comparados con los de las zonas agrícolas la proporción era de doble a sencillo, tal y como se reproduce en el cuadro siguiente (Ibídem 1278):

TABLA III: RENTA POR PERSONA ACTIVA EN ESPAÑA, 1962-1975⁹

| | 1962 | 1971 | 1975 |
|---------------------------------|-------|-------|-------|
| Renta persona activa en general | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Renta persona activa agraria | 61,4 | 40,2 | 45,6 |
| Renta asalariado agrícola | 34,5 | 30,6 | 38,8 |
| Renta asalariado industrial | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Renta asalariado agrícola | 50,6 | 44,4 | 54,4 |

Comparado con lo que se cobraba en su tierra, el País Vasco, para los extremeños inmigrantes, era lo más parecido a una “tierra de promisión”, un territorio que ofrecía riqueza y bienestar: “Ésta es nuestra tierra prometida, podemos trabajar y ganar” (Guerra, 1975:172).

⁹ Fuente: *Renta Nacional de España. Serie homogénea. Banco Bilbao.*

Con el Plan de Estabilización de julio de 1959, como indica José Antonio Vega (2019) en un artículo del diario económico Cinco Días: “España enterró la autarquía falangista, se abrió a la inversión exterior y a la competencia y disparó el PIB”¹⁰. Además, permitió la inversión extranjera y durante dos décadas el PIB tuvo un crecimiento medio sostenido: “entre 1960 y 1975 la economía española creció a una media del 7% anual, un ritmo que muy pocos países podían seguir (apenas Japón). La crisis del petróleo de 1973, que en España llegaría con un par de años de retraso puso fin a ese periodo de expansión”¹¹. El crecimiento industrial del País Vasco siguió su curso con la incorporación también de los territorios de Álava y Navarra y hacia las zonas interiores de la Comunidad y la consiguiente reubicación de la mano de obra inmigrante. Todo ello favoreció la absorción por la industria del excedente de mano de obra agrícola, de tal manera que 3,1 millones de personas¹² se trasladaron del campo a la ciudad, en concreto a los centros más industrializados, como eran en aquel momento, Madrid, Barcelona y País Vasco.

Los inmigrantes “encontraron obstáculos físicos y étnicos” (Alberdi, 2016:17). Básicamente, las dificultades se concentraban en torno a la vivienda. La escasez de la misma provocaba que, en muchos casos, a su llegada, varias familias tuvieran que compartir una vivienda con derecho a cocina, donde los roces y disputas no eran infrecuentes. Otras familias optaron por arrendar caseríos que habían quedado vacíos por la emigración local del medio rural al urbano. En estos casos los, servicios solían ser precarios, especialmente en lo referente al suministro de agua corriente o a la red de saneamiento. En relación al tema étnico o identitario, habría que diferenciar las vivencias de distintas generaciones. Así las dificultades de la primera generación de inmigrantes son muy diferentes a las de la segunda y siguientes generaciones. Como nos recuerda Claudio Esteva-Fabregat a este respecto: “en relación con el fenómeno de integración definitiva del inmigrado en la identidad anfitriona, destaca que es la tercera generación la más proclive a definirse en el sentido anfitrión” (Esteva- Fabregat, 1978:12).

Con la llegada de la inmigración los barrios crecen de una forma desaforada. Aparecen...

¹⁰ https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/07/05/economia/1562341276_095104.html

¹¹ [https://www.elcorreo.com/economia/tu-economia/sesenta-anos-milagro-20190715153838-nt.html#:~:text=Entre%201960%20y%201975%20la,pod%C3%ADan%20seguir%20\(apenas%20Jap%C3%B3n\).](https://www.elcorreo.com/economia/tu-economia/sesenta-anos-milagro-20190715153838-nt.html#:~:text=Entre%201960%20y%201975%20la,pod%C3%ADan%20seguir%20(apenas%20Jap%C3%B3n).)

¹² Fuente INE: https://www.ine.es/expo_anuarios/1945-1975.html

“... construcciones baratas levantadas en espacios inverosímiles, fueron convirtiéndose en una característica de parte de la geografía guipuzcoana. Las afueras de San Sebastián (Trintxerpe, Alza, Larratxo), la cuenca del Oria desde Lasarte y Andoain hasta Beasain, el corredor Pasajes-Bidasoa, la zona del Goierri, etc., se fueron poblando de *cacereños*, de los *otros* a los que muy difícilmente se les concedía por los lugareños autóctonos el estatuto de ciudadano de pleno derecho” (Betí, 2011:27).

Distintas voces han señalado que eran vistos como intrusos y en muchas ocasiones como inferiores. Como mucho se les concedía el beneficio de la duda: “Danak gera anaiak, baño beoiek izan ditezela eratuko diranak – Todos somos hermanos, pero que sean ellos los que se adapten” (Guerra 1975, 5).

Los juicios de valor de entonces, aunque subjetivos, hacían referencia a que existía también un “techo de cristal”, con respecto a una gran mayoría de la población autóctona, basado en la discriminación étnica, social y cultural.

En muchos casos la historia de la inmigración en Donostialdea, era una historia de explotación, sin duda distinta a la que sufrieron en su lugar de origen, explotados por oligarcas y terratenientes, pero explotación al fin y al cabo, pero también es cierto que suponía un mal menor en comparación con el régimen casi feudal existente en los pueblos extremeños, por lo tanto, cualquier mejora en destino, por pequeña que fuera, sin que ello signifique justificación alguna, era preferible al trato degradante que sufrieron muchas de esas personas en sus lugares de origen.

Si antes hacíamos alusión al País Vasco como “tierra de promisión”, quizás debamos reconsiderarlo y usar la denominación de “tierra de remisión”, donde las mejorías eran evidentes con respecto a sus localidades de origen, pero tampoco era la panacea universal, o como dice el adagio popular: “aquí tampoco ataban los perros con longaniza”.

II.2.2. Procesos migratorios, gestión emocional e identitaria.

Ya en el título de este trabajo se plantea la cuestión del sentimiento de pertenencia de los inmigrantes llegados al País Vasco, “de dónde soy yo”. Una expresión que denotaría una sensación de liminalidad: “apartados de dos culturas y sin pertenecer a Ning una” (Alberdi, 2016:4), o como afirma la autora Nancy Scheper-Hughes (1997), “en el sentido ritual antropológico, de un ser liminal entre dos estratos sociales (ni aquí, ni allí)” (Scheper-Hughes, 1997:403). Todo ello sin perder de vista la participación del inmigrante en la (re)reconstrucción de la identidad de la sociedad autóctona que va a verse influenciada por la interacción con los inmigrantes. De hecho, las personas llegadas al País

Vasco actúan como una, “fuerza importante de población y no como objeto pasivo, sino sujeto activo de las transformaciones sociales de la sociedad receptora” (Blanco, 1994:43).

De alguna manera la llegada de inmigrantes altera el concepto de identidad en la sociedad de acogida en la medida que supone una fuente de diversidad cultural además de representar la alteridad, es decir “la construcción de la diferencia con respecto a la población inmigrante” (Olmos, 2008:151), donde “no solo se identifica al otro, sino que también nos definimos nosotros mismos” (García Castaño y Bermúdez Torres, 2017:3).

La llegada de inmigrantes supone un choque cultural, no solamente por lo elevado de su número, sino también por las grandes diferencias identitarias entre ambas sociedades, emisora y receptora, donde la “identidad cultural del inmigrante “choca” con la fuerte personalidad étnica y política del País Vasco (Blanco, 1990:29). Como en otros tantos aspectos diferenciadores, en el País Vasco existe también una singularidad identitaria.

Los conflictos identitarios tienen una doble versión. Mientras que los migrantes entienden “que debe ser respetada y protegida su identidad de origen, la sociedad de acogida actúa dentro de la perspectiva de que la identidad anfitriona es, por sí misma, el valor definitivo de toda condición adaptativa” (Esteve-Fabregat, 2001:1); lo que el antropólogo norteamericano Terence Turner (1935-2015) puso en evidencia al contrastar los términos “multiculturalismo de la diferencia” y “multiculturalismo crítico”, donde mientras que el primero, de forma deplorable, se reconoce superior, el segundo saca a la luz las incoherencias del discurso hegemónico (Kuper: 2001: 267-268).

Para Ignasi Terradas, la identidad vivida es subjetiva pues “atiende a la memoria de lo vivido, a sus repercusiones afectivas, y a los sentimientos y derechos de arraigo” (Terradas: 63-64), y que Benedict Anderson (2006) identifica como “artefactos culturales [...] que han generado apegos profundos” (Anderson, 2006: 21). En esta misma línea argumenta el filósofo y sociólogo Zygmunt Bauman (1925-2017) cuando afirma que “los conceptos de construcción identitaria y cultura nacieron juntos, como no podía ser de otra manera” (Kuper, 2001:271).

La tesis de Terradas es que en nuestra sociedad el discurso jurídico-político distorsiona la identidad vivida, la arrolla. Esto es algo que vemos en nuestro día a día, donde la identificación, ser titular de un D.N.I, es la única forma en derecho de proporcionar identidad, obviando la identidad vivida. “Cuando una

persona [...] se adhiere a una identificación política, confundiéndola con la expresión de su identidad, padece una alienación. [...] Mediante el chantaje de tener que adquirir un derecho, la identidad cede a la identificación” (Terradas, 2004:67).

En el País Vasco, las identidades se han construido socialmente, tanto con el “nosotros” autóctono como con el “otro” foráneo. Pero también...

“... existe un tercer elemento constitutivo de este proceso definidor del sujeto o grupo: la conciencia de identidad como sentimiento de pertenencia, [...] donde lo importante es su fuerza social para imponerse como factor de integración grupal y como organizador de interacción social” (Blanco, 1994:42).

Los “otros” son los inmigrantes que ponen en cuestión no tanto la identidad colectiva del “nosotros” sino su conciencia de identidad, situación que de alguna manera desestabiliza el orden social preexistente a su llegada, contribuyendo a la construcción de la diferencia y donde la antropología debería ayudar “a la deconstrucción de realidades desiguales para todos los considerados “otros” (Olmos, 2008:154).

La sociedad autóctona puede sentirse amenazada y tratará de asegurar, por su propia supervivencia, los procesos de integración de los inmigrantes y donde la identidad es decisiva en el proceso de integración social del inmigrante en la sociedad receptora. “Desestimar su importancia sería olvidar que tal integración se realiza dentro de un marco de representaciones sociales que definen y diferencian lo propio de lo extraño” (Blanco, 1990:53).

Conviene exponer que opuesto a estos dos procesos -asimilación e integración-, aparece un tercero, el multiculturalismo, donde “la coexistencia de la diversidad cultural nos lleva al planteamiento de la unificación de los miembros de una sociedad multicultural en una única colectividad, en el reconocimiento mutuo como partes integrantes de la misma, evitando así la ruptura o la disgregación” (Ibídem: 46).

El caso identitario del País Vasco, que es el que nos ocupa, es un claro ejemplo de cómo una sociedad que ha recibido una llegada muy importante de inmigrantes ha tenido que redefinir, o mejor reajustar, los términos de su identidad colectiva, el “ser vasco”, por la interacción de los inmigrantes, los “otros”, con los habitantes autóctonos, los “nosotros”. Pero no es un proceso estático, sino que las adaptaciones son sucesivas, donde al fin y al cabo lo único permanente es el cambio.

Cualquier persona, con independencia de su origen, puede integrarse en la sociedad vasca, compartiendo o posibilitando la coexistencia de la identidad del “otro” con la del “nosotros”, practicando la humanidad. Ya lo decía Aristóteles en su *Ética a Nicómaco* cuando buscaba la felicidad, la “eudaimonia” como fin último de la vida humana. Porque la vida buena es “buena” cuando se comparte con otros seres humanos. Tratar a nuestros semejantes humanamente es la base de la buena vida: “Para ser buenos, no basta con conocer la virtud, sino que hemos de procurar tenerla y practicarla” (Aristóteles, 2020: 36).

III. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA.

III.1. Objetivos.

El objetivo principal de este trabajo es acercarnos a la memoria de la inmigración a partir de los relatos narrados por personas migrantes de primera generación desde su situación actual de jubilados. La intención sería indagar sobre la construcción de su relato, utilizando “la biografía como material de lectura de la realidad basado fundamentalmente en el privilegio de una aproximación singular al lugar y circunstancias en los que se producen directamente los fenómenos” (Camas, 2001: 212).

Como objetivos más específicos figurarían:

- Conocer cómo a través de su relato construyen y/o reconstruyen su proceso de emigración, sus ilusiones, sus decepciones, sus aciertos y sus errores.
- Identificar algunos de los cambios promovidos por la experiencia migratoria en la vida de estas personas.

Por lo tanto, se trata de recoger subjetividades, “la puesta en práctica de la perspectiva biográfica [...] nos sitúa en una relación de intersubjetividad [...] y en este caso nuestra prioridad recaerá en las relaciones y en los procesos sociales que emergen en esos relatos” (García-Orellán, 2012: 61).

III.2. Metodología.

A lo largo del trabajo se ha querido profundizar a partir de subjetividades y creatividad humanas, en los procesos migratorios en los que las personas informantes se vieron involucradas en la época del desarrollismo español (1961-1975). Estas personas viajaron desde su tierra natal en Extremadura al lugar de acogida en el País Vasco y concretamente al área metropolitana de “Donostial-

dea”¹³. Utilizando la metodología cualitativa se ha buscado tener un conocimiento de primera mano, privilegiado diría yo, de su narrativa vital, de las circunstancias que incidieron en ese proceso. Todo ello visto desde su etapa actual de personas jubiladas que contemplan el pasado con nostalgia de sus lugares de origen, así como el futuro, para ellos y los suyos, en su tierra de acogida. Igualmente se ha tenido presente la versión final de esta investigación que se caracteriza por la “intersubjetividad que se establece entre la persona que relata y la persona investigadora que recoge el relato” (García-Orellán, 2012: 62), huyendo de los distintos sesgos que pudieran condicionar el trabajo.

Se ha empleado la técnica de la entrevista en profundidad, porque como dice Mari Luz Esteban (2008) “el contexto de la entrevista permite a la persona ejercitar ese hacer-se consciente y, por tanto, articular un posible relato sobre su vida” (Esteban, 2008: 146). De este modo se ha tenido acceso a fuentes primarias de información.

Las entrevistas han sido semiestructuradas, esto es, a partir de un guion previamente elaborado, pero con una concepción abierta y flexible. Se ha buscado generar un ambiente de confianza. Las preguntas estaban diseñadas no sólo para recabar datos, sino también sentimientos y experiencias personales, intentando en todo momento transmitir a las personas entrevistadas la importancia de sus testimonios para el trabajo final de la investigación.

Uno de los informantes es Serafín¹⁴, natural de la localidad cacereña de Miajadas, municipio desde el que se desplazó un amplio contingente de personas para trabajar y vivir en el País Vasco. Los otros dos informantes, Pepe y Antonia, de 72 y 75 años de edad respectivamente, son matrimonio con una hija, residentes actualmente en Donostia/San Sebastián. Pepe es originario de la localidad pacense de Retamal de Llerena y Antonia de Ceclavín (Cáceres). Los dos municipios están separados entre sí por 231 kms.

En este sentido creo que las tres personas son “voces autorizadas” para describir ese momento y aportar un relato valioso sobre sus procesos migratorios y contemplarlo desde el momento actual, transcurridas varias décadas:

¹³ Se localiza al Noreste de Gipuzkoa. El mar constituye su límite septentrional, continuándose hacia el oriente por la comarca del Bajo Bidasoa y Navarra. El límite meridional lo comparten Navarra y la comarca de Tolosa; por el occidente las de Urola-costa y Tolosa. Tiene una extensión de 305,2 km². Fuente: https://www.bngipuzkoa.eus/WAS/CORP/DJGPortalWEB/territorio_historico_de_gipuzkoa.jsp?id=0502.

¹⁴ Los nombres de los informantes han sido modificados para garantizar el anonimato de sus testimonios.

“porque la vida no es lo que uno vivió, sino la que uno recuerda, y cómo la recuerda para contarla” (García Márquez, 2006:1).

IV. ANÁLISIS.

Las entrevistas que hemos utilizado para este trabajo se han planteado desde una perspectiva temporal amplia. Así se ha querido conocer tanto la situación de sus respectivas localidades antes de emigrar, como en el momento de la llegada a Gipuzkoa, la etapa de jubilación o su vida actual. Además, se ha profundizado en la toma de decisiones, la primera de ellas, y seguramente la más importante, la de considerar la migración como una salida de cara a su proyecto vital. La segunda cuando al alcanzar la edad de jubilación tienen la posibilidad de elegir, quedarse o volver al pueblo. Además, por último, se ha planteado una valoración de sus objetivos y expectativas iniciales comparándolas con los resultados obtenidos.

Finalmente, una pregunta, ¿cuándo se va a entender en nuestra sociedad que los inmigrantes que llegaron a Euskadi en la segunda mitad del siglo XX, no eran personas proscritas?, y desde luego no merecieron ser tratados despectivamente; epítetos como *manchurriano*, *coreano* e incluso el gentilicio *cacereño*-del que ellos y ellas se sentían tan orgullosos y orgullosas- eran usados de manera habitual para dirigirse a estas personas de forma peyorativa. Aunque según queda recogido en los testimonios, ni todos fueron tratados así, ni tampoco todos los autóctonos practicaron esa discriminación.

Alguna vez habrá que reconocer que la sociedad vasca actual, moderna, innovadora, progresista, democrática, no habría podido ser construida como tal sin la llegada de los inmigrantes que cubrieron los puestos de trabajo que la industria vasca no acababa de ocupar con los trabajadores autóctonos, o que estos directamente rechazaban.

En el País Vasco, la memoria histórica es también la de nuestros migrantes, tanto de los que, a lo largo de nuestra historia, se fueron (emigrantes), como de los que luego vinieron (inmigrantes), y que hoy en día continúa, aunque de forma más globalizada.

Quiero terminar con unas palabras de Pepe, uno de los informantes, sobre su identidad y que de alguna manera reproduce el título de este trabajo:

“Cuando voy al pueblo de vacaciones me llaman el forastero y cuando vengo aquí, me dicen lo mismo, entonces, ¿de dónde soy yo?”.

BIBLIOGRAFÍA

- ALBERDI IBARMIA, J.R. *¿Noiz egiten gara toki batekoak? / ¿Cuándo nos hacemos de un sitio?*, TFM, Universidad del País Vasco, UPV/EHU, 2016.
- ANDERSON, B. *Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la reflexión del nacionalismo*, México D.F, Fondo de Cultura Económica, 2006.
- ANDÚJAR, M^a.I., CRUZ, F., GUIJARRO, A., MÁRQUEZ, J.A. y RUIZ, M. *Campesinos sin tierra y territorio jornalero en Andalucía*, Huelva, Índelo, 1994, Acceso el 19 de enero de 2022, <http://rabida.uhu.es/dspace/bitstream/handle/10272/18647/Campesinos%20sin%20tierra%20y%20territorio%20jorna%20adler%20en%20Andaluc%20c3%ada.pdf?sequence=2>.
- ARISTÓTELES, *Ética a Nicómaco*, Barcelona, Gredos, ed. de 2020.
- AUGÉ, M. *El sentido de los otros*, Barcelona, Paidós, 1996.
- BAUMAN, Z. y DONSKIS, L. *Ceguera moral. La pérdida de sensibilidad en la modernidad líquida*, Barcelona, Paidós, 2017.
- BETI SÁEZ, I. (2011). "Cacereño: testimonio de la inmigración", en ASCUNCE, J.Á. y RODRIGUEZ, A. (Coords.) *Haz lo que temas: la novelística de Raúl Guerra Garrido*, Universidad de Deusto, 21-33, 2011. Acceso el 25 de enero de 2022, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=736188>.
- BLANCO, C. *La integración de los inmigrantes en Bilbao*, Bilbao, Ayuntamiento de Bilbao, 1990.
- "Inmigración e identidad colectiva. Reflexión sobre la identidad en el País Vasco". *Papers*, 43, 1994, pp. 41-61.
- BURBANO, F.A. *Las migraciones internas durante el franquismo y sus efectos sociales: el caso de Barcelona*", Trabajo Académico, Universidad Complutense de Madrid, 2013. Acceso, el 18 de enero de 2022, <https://eprints.ucm.es/id/eprint/26437/>.
- CAMAS BAENA, V. "Olvido y vigencia de El campesino polaco en Europa y América", *EMPIRIA. Revista de Metodología de Ciencias Sociales*, 4, 2001, pp. 211-240.
- CANO, N. y LÓPEZ, B. "La emigración como factor de cambio en los grupos domésticos. Un análisis comparativo", *ANKULEGI, Revista de Antropología Social*, 8, 2004, pp. 39-46.
- CAYETANO ROSADO, M. "Emigración extremeña durante el desarrollismo español (1961-1975)", *Revista de Estudios Extremeños*, LXIII-III, 2007, pp. 1.275-1.310.
- CUCÓ GINER, J. *Antropología Urbana*, Barcelona, Ariel, 2004.
- DEL VALLE, T. "Metodología para la elaboración de la autobiografía", en ÁLVAREZ MUNÁRRIZ, L. y ANTÓN HURTADO, F. (Eds.) *Identidad y Pluriculturalidad en un mundo globalizado*, Murcia, Godo, 2002, pp. 241-256.

- ESTEBAN, M^a.L. “Etnografía, itinerarios corporales y cambio social. Apuntes teóricos y metodológicos”, en IMAZ, E. (Ed.) *La materialidad de la identidad*, Donostia/San Sebastián, Hariadna, 2008, pp. 135-158.
- ESTEVA-FABREGAT, C. “Immigració i confirmació ètnica a Barcelona”, *Enfoques para una antropología de la migración*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1978, pp. 1-12.
- “Enfoques para una antropología de la migración”, *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* (Universidad de Barcelona), 94, 2001, pp. 1-12. Acceso el 20 de marzo de 2022, <http://www.ub.edu/geocrit/sn-94-1.htm>.
- GARCÍA CASTAÑO, J. y BERMÚDEZ TORRES, A. “Transformaciones y Emergencias en la Antropología: ¿por qué le interesan a la Antropología las migraciones?”, *XIV Congreso de Antropología*, Valencia, 2007.
- GARCÍA MÁRQUEZ, G. *Vivir para contarla*, Barcelona, Debolsillo, 2006.
- GARCÍA-ORELLÁN, R. “De la oralidad a la intención biográfica”, en LLONA, M. (Coord.) *Entreverse: Teoría y Metodología práctica de las fuentes orales*, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2012, pp. 61-91.
- GINZBURG, C. *El queso y los gusanos*, Barcelona, Península, ed. de 2018.
- GORNEY, C. “Lejos de casa”, *National Geographic*, ed. española, marzo, 2014, pp. 66-91.
- GUERRA GARRIDO, R. *Cacereño*, Barcelona, G.P., 1975.
- HANNERZ, U. “Lo local y lo global: continuidad y cambio”, en *Conexiones transnacionales. Cultura, gente, lugares*, Madrid, Cátedra, 1998, pp. 33-53.
- IMAZ ORTÍZ DE ARRI, A. “Movimientos migratorios y parentesco: la perpetuidad de la influencia de las redes de parentesco a través del tiempo y del espacio”, *ANKULEGI, Revista de Antropología Social*, 8, 2004, pp. 27-37.
- KUPER, A. *Cultura. La visión de los antropólogos*, Barcelona, Paidós, 2001.
- MAIA SORIA, J. *Riomundo*, Tafalla, Txalaparta, 2009.
- OLMOS ALCARAZ, A. “Estudiar migraciones desde la Antropología Social: Una investigación sobre la construcción social de la alteridad en contextos educativos”, *Migraciones*, 23, 2008, pp. 151-171.
- RODRÍGUEZ, D. y ZAVALA, A. *Aprendiz de gañán*, Oyarzun, Sendoa, 1999.
- SCHEPER-HUGHES, N. *La muerte sin llanto. Violencia y vida cotidiana en Brasil*, Barcelona, Ariel, 1997.
- TAMAMES, R. *Un proyecto de democracia para el futuro de España*, Madrid, Cuadernos para el Diálogo, 1975.
- TERRADAS I SABORIT, I. “La contradicción entre identidad vivida e identificación jurídico-política”, *Quaderns de l'Institut Català d'Antropologia*, 20, 2004, pp. 63-79, acceso el 8 de febrero de 2022, <https://raco.cat/index.php/QuadernsICA/article/view/95585>.

- URIARTE, P.L. *El Concierto Económico de 1981: Antecedentes y Negociación*, Bilbao, Ad Concordiam, 2020.
- VALADÉS SIERRA, J.M. “Antropología de las migraciones”, RDTP, XLIX-2, 1994. Acceso el 22 de febrero de 2022, file:///C:/Users/JC/Downloads/Antropologia_de_las_migraciones.pdf.
- VEGA, JA. “Con el Plan de Estabilización... empezó todo hace 60 años”, *Cinco Días*, 8 de julio de 2019. Acceso el 25 de enero de 2022, https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/07/05/economia/1562341276_095104.html.

REFERENCIAS CONSULTADAS EN INTERNET:

- Centro Cultural Extremeño de San Sebastián. Acceso el 3 de marzo de 2022, <https://www.centrocex.org/>
- Definición de Migración, Emigración e Inmigración, acceso el 16 de enero de 2022, <https://definicion.de/movimientos-migratorios/>
- Cofradía Anaka-Irún. Emigrantes, acceso el 18 de enero de 2022, <http://www.cofradia-anaka.com/Cofradia/Historia/Emigrantes/emigrantes.htm>

MILAGRO EN SORIANO

Julián Ruiz Banderas

jiruban@yahoo.es

RESUMEN: La afamada villa de Soriano, en Calabria, adquirió su condición por un impresionante monasterio dominico del siglo XVII, que promovió el poder milagroso y taumatúrgico de un cuadro, que, según la leyenda, fue traído desde los cielos. El venerado icono, reproducido durante siglos mediante copias, cuadros y grabados llegó a todo el mundo hispánico y en particular a Extremadura, donde hemos conservado cuatro lienzos de altar con su temática. La iconografía de Soriano se sitúa en el contexto del largo conflicto ideológico y cultural de la mundialización ibérica, de la Escuela de Salamanca, del humanismo mediterráneo, frente al modelo protestante, individualista y atlantista centroeuropeo. Y es un ejemplo más de aquella batalla cultural, de una guerra de imágenes, entre ambos modelos contrapuestos.

Julián Ruiz Banderas

LAS COMUNICACIONES EN LA HISTORIA
XXII JORNADA DE HISTORIA DE FUENTE DE CANTOS
Comisión Lucerna Historia, 2023
Pgs. 295-324
ISBN: 978-84-09-51293-5

I. SORIANO Y LA PRIMERA MUNDIALIZACIÓN: DE LO LOCAL A LO GLOBAL.



La pintura religiosa española del siglo XVII cumplía una triple función: llamar la atención del observador, narrar un suceso piadoso o milagroso y dotar a este relato de un sentido espiritual y ortodoxo. Tres metas que se extienden a la experiencia visionaria, pues el pintor debe materializar, en el horizonte visible del mundo, mediante formas y colores, el pathos singular de una vivencia trascendente¹.

Los cuadros del Milagro de Soriano son de este género. Se trata de una colección ingente de pinturas repartidas por todo el mundo católico, que cuenta el milagro ocurrido en este pueblecito de Calabria, hacia 1530, en la persona de un humilde fraile. Esta visión la protagoniza la propia Virgen María, que, acompañada por santa Catalina y santa María Magdalena, donan al conventillo un cuadro con la verdadera imagen de su santo titular: Domingo de Guzmán.

Las pinturas de visiones milagrosas pretenden expresar lo inefable e irrepresentable, mediante una dimensión mixta, doble, mediadora y meta imaginativa, que se muestra verticalmente y de forma escindida. Las imágenes de los santos ocupan el registro superior como una hierofanía nebulosa. Por contra, el registro inferior prolonga la realidad mundana del espectador. Y entre ambos espacios se produce la denominada *unio mystica*. Un éxtasis visionario que pretende afectar al cuerpo vidente trayendo al mundo aquello que es irrepresentable.

A finales del siglo XVI, Calabria y todo el Virreinato de Nápoles, era un territorio políticamente inestable. Algunos frailes dominicos tomaron las armas, incurrieron en delitos de sangre y apoyaron a diversas facciones rebeldes. Estos episodios violentos dividieron a las comunidades religiosas en dos facciones: una ortodoxa y otra heterodoxa². Particularmente la revuelta de 1599 tuvo ribetes milenaristas y pretendía convertir la zona en una república utópica, una *República solar*, libre del dominio español y del papado.

¹ STOICHITA, V.I. *El ojo místico: pintura y visión religiosa en el Siglo de Oro Español*, Madrid, Alianza Forma, 1996, pp. 183-184.

² SOLA, E. *La conjura de Campanella*, Madrid, Turpin eds., 2007. El virreinato se debió defender de las incursiones navales turcas y apaciguar las primeras revueltas contra la fiscalidad, que en la capital comenzaban a amenazar el palacio. Durante el virreinato de Rodrigo Ponce de León, estalló la revuelta popular liderada por Masaniello, que vio la creación de una breve República Napolitana que duró solo unos meses (1647).

Se acusó al joven fraile dominico Tommaso Campanella de ser responsable de estas algaradas. También de mesianismo y herejía. Los interrogatorios en el proceso y sus confesiones nos remiten a su obra literaria, y en particular a *la Ciudad del sol*, escrita en la cárcel. Campanella proponía un gobierno universal regido por la ciencia y la razón³.

Unos años antes el dominico napolitano Giordano Bruno postuló la idea de un Dios infinito y presente en el mundo. Una verdad ligada al corpus hermético o presocrático, que rechaza las figuras de Cristo, María o de los santos. Las ideas neoplatónicas, copernicanas, cabalísticas y mágicas de Bruno y Campanella constituían un oprobio para una orden que bregaba contra herejes, luteranos y calvinistas. Campanella, que llegó a defender una monarquía universal hispánica, terminó uniéndose a los enemigos del imperio español y alentó las mencionadas revueltas.

Así que el prestigio de la Orden de Predicadores (O.P.), la del napolitano Tomás de Aquino, quedó menoscabado por estos episodios, en un momento en que la propaganda hispanófoba arreciaba en muchos focos europeos con escritos e imágenes surgidos de las diversas imprentas. El espionaje y la propaganda combatían el desiderátum de una monarquía cristiana universal regida por la corona española. Se sentaban las bases del largo conflicto ideológico y cultural de la hispanidad, el proto liberalismo de la Escuela de Salamanca, toda la cultura humanística del mundo mediterráneo, frente al modelo protestante, individualista y atlantista, en el espacio central europeo⁴.

El historiador francés Serge Gruzinski ha sabido explicar muy bien el fenómeno de la mundialización ibérica. Insiste en las claves de esta hegemonía cultural basada en el uso de la imprenta, la difusión del papel y otras aportaciones tecnológicas⁵. El choque o encuentro cultural con el Nuevo Mundo, supuso una verdadera revolución: el mestizaje, la omnipresencia del libro, la imposición de la escritura alfabética, la ocupación de todo el planeta. También la comunicación y el poder a distancia de una nueva y eficaz burocracia que preservó y mantuvo el desarrollo de las lenguas indígenas y el conocimiento y manejo de

³ CAMPANELLA, T. *La monarquía del mesías y Las monarquías de las naciones*, Madrid, CEC, 1989. También *La ciudad del sol*, Madrid, Verbum, 2020.

⁴ G. IBÁÑEZ, A. *La 'leyenda negra'. Historia secreta del odio a España'*, Ed. Almuzara, 2018.

⁵ S. GRUZINSKI. Para este artículo resultan esenciales sus libros: *La guerra de las imágenes, de Cristóbal Colón a "Blade Runner" (1492-2019)*, México D.F., Fondo de Cultura Económica, 2019 y *La colonización de lo imaginario. Sociedades indígenas y occidentalización en el México Español S.XVI-XVIII*, México D.F., Fondo de Cultura Económica, 1991.

su historia. Con el libro y las imágenes llegó la cultura renacentista y la creación de elites indígenas occidentalizadas y cultas. El Imperio creó un poder informado y eficaz. Era el ideal de un imperio generador, en la expresión del filósofo Gustavo Bueno.

Por tanto, los cuadros de Soriano y su difusión hay que estudiarlos desde esta perspectiva, desde una batalla cultural fundada en los textos y grabados, la evangelización y hegemonía de las órdenes religiosas y del poder central de los monarcas españoles.

II. SORIANO Y LA HEGEMONÍA CULTURAL HISPÁNICA.

La afamada villa de Soriano adquirió su condición por un impresionante monasterio dominico que promocionó la deprimida región calabresa. Su primitivo y humilde conventillo se transformó, fulgurantemente, en una enorme mole barroca de cinco claustros, con una impresionante biblioteca y una espléndida iglesia generosamente beneficiada por reyes y notables (Fig.1). La causa fue el poder milagroso y taumatúrgico del cuadro mencionado, que, según la leyenda, fue traído de los cielos. Los numerosos milagros afloraron cuando el cuadro quedó instalado en el primitivo conventillo. La leyenda consideraba a este icono como una obra *achiropita*, es decir no pintada por mano humana⁶.

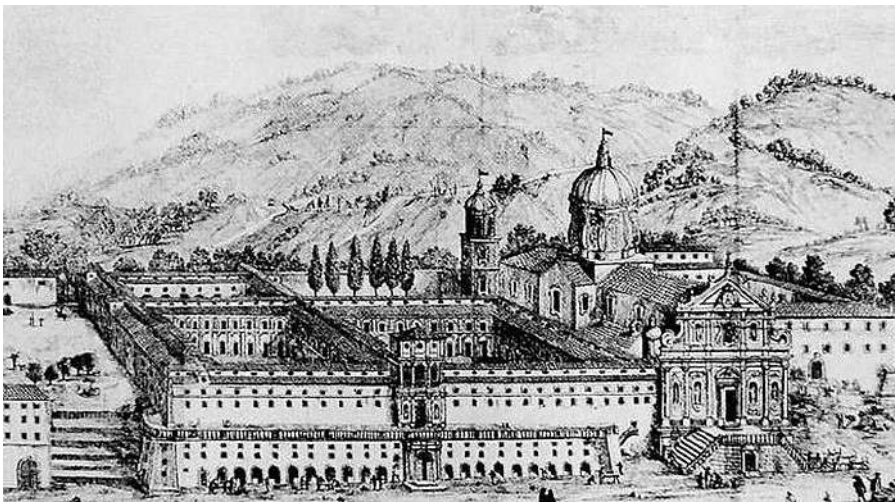


Fig. 1: Imagen del monasterio de Soriano. Siglo XVII. Marco M. Panarello

⁶ El cuadro de Soriano es una imagen *achiropita*, celestial. Un *vero icon*, como la *Sindone*. Fue copiada continuamente, pero quienes hacían el encargo quedaban decepcionados por no reproducir la autenticidad del original inimitable.

El apoyo de la corona se concretó en un proyecto similar al del Escorial, con importantes colecciones de Bernini, Guarini y de otros artistas locales. Desde este momento sus priores detentaron un enorme poder. Así que el convento marginal se convirtió en un centro de peregrinación y en un foco cultural y espiritual para la hegemonía hispana y para todo el orbe católico⁷.

Tanta gloria se desvaneció en 1659, cuando un terremoto destruyó parte del convento y arruinó la iglesia; la única capilla que sobrevivió fue precisamente la que contenía la preciada reliquia⁸. No obstante, se concertaron planes y donativos para la reconstrucción. Los más cuantiosos provinieron del virrey español, el conde de Peñaranda.

Calabria sufría, periódicamente, los efectos temibles de los seísmos, que se repitieron la fatídica noche del 7 febrero de 1783. Y esta vez el monasterio se arruinó definitivamente, afectando particularmente al enorme y artístico retablo barroco de su joya más preciosa, que, nuevamente, quedó indemne (Fig.2). Los numerosos y valiosos fragmentos artísticos esparcidos, fueron reutilizados, robados y expoliados, aunque muchos se conservan hoy en el *Museo del terremoto o de los mármoles*⁹.

Una definitiva reconstrucción se ocupó exclusivamente de la iglesia, que fue trasladada a un lugar distinto, aunque no lejos de las impresionantes ruinas monacales, tan veneradas y usadas, pese a todo, por la población. Y el pueblo no dejó de vivir permanentes milagros. Esta vez una escultura de santo Domingo experimentó extraños fenómenos, con numerosos testigos. La homónima imagen, de un quintal y medio, fue realizada en 1855¹⁰. Y este nuevo milagro

⁷ BATTAGLIA, M.M. "Le 'magnifiche rovine' della 'santa casa' di san Domenico in Soriano Calabro", *Revista Illuminazioni*, 17, luglio-settembre, 2011.

⁸ LEMBO, Fr. A. *Crónica del convento di S. Domenico in Soriano: 1510-1664*, 1665, pp. 158-59, cap. III. Murieron nueve religiosos de Soriano. Pero la imagen del Santo quedó ilesa, así como el tesoro de la iglesia. El cuadro estaba sostenido por la Virgen, en un altorrelieve de bronce, acompañada por las figuras de las santas, y todo enmarcado con columnas de mármoles coloridos y capiteles bronceados dorados.

⁹ PANARELLO, M., *La "Santa Casa" di San Domenico in Soriano Calabro. Vicende costruttive di un grande complesso barocco*, Editorial Rubbettino, 2002. Y también, *Il grande cantiere del Santuario di S. Domenico di Soriano. Scultura, marmi e argenti*, Soveria Mannelli, Quaderni Pau nuova, 2010. La fiesta de San Domenico se celebra litúrgicamente el 8 de agosto. Y, especialmente, los días 14 y 15 de septiembre con la «Calata del Marco».

¹⁰ Su autor fue Giuseppe Antonio Ruffo. Véase ROUARD DE CARD, P.M. *Il miracolo di San Domenico seguito in Soriano il 15 settembre 1870. Narrazione compilata sul processo autentico. recata dal francese in italiano*, Mondovi, Ed. Giuseppe Bianco, 1871. El 15 de septiembre de 1870, festivo, la pesada imagen de tilo se movió repetidamente y emitió destellos vivísimos, con una luz inefable.

repotenció el carácter sagrado del lienzo que se transfirió a unas hojas de madera y se le hicieron retoques y una restauración muy libre. Con el tiempo se ubicó en una capilla separada de blanco mármol, pórfido y bronce, que es la que actualmente podemos observar.



Fig. 2: Reconstrucción gráfica del altar mayor de Soriano. Silo XVII. Autor; Marco M. Panarello

El venerado lienzo, que fue copiado y recopiado para el orbe católico, durante dos siglos (Fig. 3), se convirtió en un *falso*. Se le quitó la barba y se le añadió un muro y una ventana, que no estaban en el original. Dice Laura Fenelli que se pretendía, casi, recrear una nueva figura o quizás un santo nuevo, pues el cuadro de Soriano permaneció en el convento desde 1530 y su autor fue quizás un modesto pintor local del siglo XV, Paolo di Ciacio di Mileto, discípulo de Antonello da Messina¹¹.

Conocemos la historia de Soriano por un texto de 1621: *Relación de los milagros hechos por la intercesión de santo Domingo* (la *Raccolta*) escrito por el

Se dieron curaciones milagrosas. Un pariente, escéptico y ateo, del escultor, fue testigo. San Juan Bosco mostró gran interés por estos hechos.

¹¹ El icono, que se había convertido en una verdadera reliquia, no permaneció en sus condiciones originales: terminó siendo una falsificación. Irónicamente tenemos que basarnos en las numerosas copias para saber cómo era el original.

fraile dominico Silvestre Frangipane¹². Un libro con muchas reediciones que se completó con otro libro posterior de fray Antonino Lembo, actualizando el relato hasta 1664¹³.



Fig. 3: Detalle del actual cuadro de Santo Domingo en Soriano. Iglesia de Soriano.

El libro de Frangipane relata las mercedes de Santo Domingo en la persona de Vicente de Catanzaro, al que mandó fundar convento en Soriano, pese a la hostilidad de los franciscanos de la vecina localidad de Arena (Fig. 4).

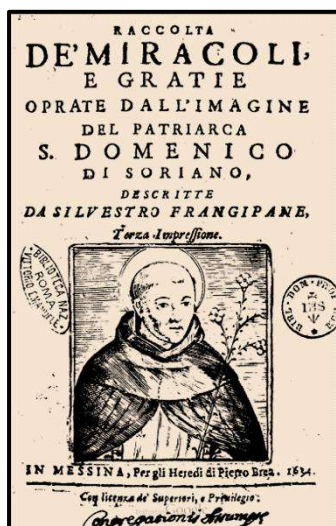


Fig. 4: Portada de la Raccolta de Silvestro Frangipane. Edición de 1634

¹² FRANGIPANE, S. *Raccolta de' miracoli fatti per l'intercessione di san Domenico*. La primera versión se publicó en Messina, en 1621. Hemos consultado también la traducción de 1629 hecha por Vicente Gómez de la O.P., y que se publicó en Lérida. La edición más exitosa fue la publicada en Florencia, en 1622. Las citas de este artículo provienen de esta versión. La fundación del convento se cuenta en las páginas 42-45. La llegada del lienzo en la 45. Hemos consultado también la traducción de Fr. Juan BAUTISTA POLO, de 1652 y publicada en Valencia: *Aparición y milagros de la prodigiosa imagen del Patriarca Santo Domingo de Soriano*.

¹³ LEMBO, Fray Antonino, *Crónica del convento di S. Dominico in Soriano: 1510-1664*.

Comienzan a producirse una serie de milagros: así, una cruz clavada se traslada por la noche de forma misteriosa de lugar. Y en 1530, con el edificio a medio levantar, la víspera de la octava de Navidad de la Virgen, el sacristán Lorenzo da Grotteria, baja de madrugada a la iglesia para encender las velas y celebrar maitines, y encuentra a tres mujeres. No sospecha que esté ante una visión y comprueba, algo molesto, si la puerta quedó bien cerrada la tarde anterior. Preguntando una de las tres señoras por el nombre de la iglesia, su advocación, y si existía retrato del santo, respondió que la iglesia estaba dedicada a santo Domingo, pero que sólo disponían de un pobre fresco. Una de ellas, dándole un lienzo, le ordena colocarlo en el altar mayor. Se trata del verdadero retrato de santo Domingo, el que hoy venera toda la población.

Rápidamente el sacristán lo comunica al superior, que escéptico, desconfía y arrumba el cuadro en la sacristía. Pero a la noche siguiente santa Catalina reaparece y revela su identidad y explica que el cuadro donado no es humano. No es una imagen terrena; ha sido donada al convento por la propia Virgen María, siendo sus acompañantes ella misma y santa María Magdalena.

Continúa el mencionado libro con la descripción artística del lienzo¹⁴, ponderando las virtudes del santo y de la imagen, que no se puede imitar o reproducir porque, pese a su sencillez, es de una factura especial, que se transforma según la visión del piadoso espectador.

Por entonces el convento tenía problemas de humedades. Y cómo el cuadro podría dañarse, se traslada el lienzo a otro lugar de la iglesia repetidamente. Y siempre vuelve milagrosamente a la tribuna, donde la Virgen deseaba que estuviera¹⁵.

Narra después el auge de las peregrinaciones, la prosperidad de la población, que aumenta en el verano, con las ferias. Describe la penitencia, las flagelaciones de los contritos, los objetos votivos, las pingües donaciones de la nobleza y de los grandes señores. Y las grandes limosnas que adquiere el convento.

Pese a que Frangipane afirma que recibió de su superior Galamini, la orden de recopilar todos los milagros¹⁶, la investigadora italiana Laura Fenelli cree que en realidad este mandato fue manipulado y falseado por él¹⁷. En 1613

¹⁴ FRANGIPANE S. Op. Cit., cap. V.

¹⁵ *Ibíd.*, cap. VI

¹⁶ *Ibíd.*, cap. IX.

¹⁷ De Laura FENELLI son imprescindibles dos trabajos: "From Calabria to Uruguay. The Global Atlas of the Miraculous Image of St. Dominic of Soriano and its Copies", en *Regional history as*

Frangipane envía al superior una relación de las fundaciones calabresas y no menciona al ícono milagroso¹⁸. Será en 1620, con el propio Frangipane residiendo ahora en Soriano, cuando empezemos a tener noticias de todo. Por eso la leyenda es la falsificación de una devoción popular. Esta hipótesis está presente también en el texto de un fraile de Amberes, Nicolas Janssenius, que sitúa el milagro hacia 1610 y no en 1530 como dice Frangipane¹⁹.

En 1644 se registró, por primera vez, un capítulo general en sus dependencias y se creó una hermandad dedicada a la santa imagen y a la Virgen del Rosario.

Por tanto, la *Raccolta* la escribió Frangipane para blanquear a los dominicos calabreses, tras la dramática caída de sus famosos heterodoxos²⁰. Por eso se falsificó el culto, reescribiendo el pasado turbio de la O.P. e inventando un relato que consolidó la relación de los dominicos con la corona española. Y como colofón Soriano se convirtió en un centro hegemónico del mundo hispánico²¹.

III. LA BATALLA DE LAS IMÁGENES SAGRADAS.

Tomasso Campanella, en sus siete círculos de *la ciudad solar*, proponía a sus beatíficos habitantes, como recurso educativo, el uso de las imágenes instructivas. La magia simpática que provocan estas representaciones murales, que inundaban las siete murallas de los siete círculos urbanos, propiciaría así la

cultural identity, 2017, pp. 41-52 y "Creating and copying a miraculous image: the case of St Dominic of Soriano", en *Saints, miracles and the image. Healing saints and miraculous images in the Renaissance*, 2017 pp. 251-263.

Frangipane afirmaba que en 1609 el hermano Agostino Galamini, maestro general de la Orden, ordenó a los frailes que comenzaran a registrarlos para difundir su culto. En 1611 Galamini escribe una *Vida de santo Domingo* cuyo primer capítulo se titula: *El verdadero rostro de santo Domingo*. ¡Y no cita para nada la imagen de Soriano! En 1612 Serafino Secchi, maestro provincial, ordena que el próximo capítulo general debería celebrarse en Soriano, por los milagros diarios que suceden en el convento, y en ese capítulo Frangipane es elegido maestro para Calabria.

¹⁸ Laura Fenelli recoge esta información del investigador Carlo LONGO: "I domenicani di Calabria del 1613", in *Archivum fratrum praedicatorum*, LXI, pp. 138-225.

¹⁹ Es el año de la *Dieta de Augsburg* donde se exponen los principios del luteranismo y se critican los vicios de la Iglesia.

²⁰ Laura Fenelli explica la fabulación del milagro en este contexto de oposición beligerante. Campanella fue juzgado por la Inquisición por sus escritos, y condenado a muerte en 1601, pero se le conmutó la pena.

²¹ En 1640, Felipe IV regaló una lámpara de plata y colocó el convento bajo su protección, influyendo para que santo Domingo fuera elegido como Patrón del Virreinato de Nápoles. Y en 1654 Inocencio X estableció una fiesta de precepto por los prodigios operados en Soriano. Alejandro VII daría más poderes a los priores del monasterio, que podían establecer incluso prisión en el mismo monasterio.

virtud y el saber. Esta intuición mágica fue potenciada en la zona por los religiosos bizantinos exiliados a raíz del Cisma de Oriente²².

También Lembo insistirá en el poder mágico que tiene la imagen de Soriano²³. Y añade milagros, informa de cómo el culto se extiende por las cuatro partes del mundo evidenciando esa conciencia globalista o mundialista que representa la hegemonía católica.

El icono y sus copias milagrosas se difundieron por toda Europa²⁴. Y también las reliquias de contacto o proximidad, que se generaban por asociación a la imagen del santo. Así, el aceite de las lámparas que se quema frente al lienzo, las medidas del icono, las pequeñas cintas hechas de lienzo, de igual longitud, los grabados y pinturas, etc. Es decir, toda una panoplia que ancla el recuerdo material y adquiere efectos milagrosos para personas o animales.

La devoción del aceite se extendió, incluso, a las copias y grabados. Y en Amberes, Catherine Praet, en 1633, sanó milagrosamente de esta manera. Lembo relata otros milagros parecidos²⁵ y otros relacionados con las medidas, las reproducciones del cuadro, etc.²⁶. Pero ¿cómo se difundió tan rápidamente la imagen de Soriano por las cuatro partes del mundo?

Desde 1622, se difunden por Dalmacia y Croacia. Y además en las dos modalidades del relato: la imagen de Soriano y la visión de Soriano.²⁷ Ivana Capeta²⁸ afirma que estas obras siguen de cerca a algunos maestros italianos de Venecia o Lombardía y da mucha importancia a los grabados de Nicolò Perry y

²² GARCÍA LÓPEZ, D. "Visualización en la utopía: la Ciudad del Sol de Tomasso Campanella como ciudad pintada", *Revista de Anales de Historia del Arte* (Universidad Complutense), vol. 9, 1999, pp. 159-180.

²³ LEMBO, Op. Cit., pp. 20-21. La sacralidad de la imagen es el motor económico del convento, mediante el aceite de las lámparas, las reproducciones y grabados o sus medidas.

²⁴ Dice Laura Fenelli que, en Palermo, en 1741, aparece la partícula *ex sacris ossibus Gloriosi sancti Dominici Suriani confessoris*. Sorprendentemente el santo se había convertido casi en otro nuevo e independiente. Soriano pasó de ser vicaría para ser convento en 1564, según afirma Panarello.

²⁵ LEMBO, Op. Cit., lib. I, cap. IX: "Origine dell' olio miracoloso della lampada che sta accefa avanti la imagine di S. Domenico in Soriano."

²⁶ *Ibidem*, cap. XII.

²⁷ En Dalmacia el milagro de Soriano está representado en iglesia de San Pedro en Stari Grad, en el monasterio dominico de Dubrovnik, en el retablo de la iglesia de Santo Domingo en Trogir, en el retablo de Ponzoni, en la iglesia de Santa Croce de Čiovo. También está documentada una *palla* en la iglesia de Bol, en la isla de Brač. Igualmente, en las localidades de Čelopeci, Hvar, Korčula y Zadar y Viganj.

²⁸ ČAPETA RAKIĆ, I. *La visione del frate domenicano Lorenzo dalla Grotteria e gli echi dell'iconografia del miracolo di Soriano in Dalmazia*, Università di Spalato, Croazia.

a la visita del papa dominico Paolo V a Soriano en 1611. Ambos hechos potenciaron las peregrinaciones y la reproducción del cuadro.

Posteriormente las imágenes de Soriano llegan a Nápoles, Calabria, Roma, etc. (Fig.5). Incluso con innovaciones temáticas: se añaden algunos santos importantes de la Orden: san Jacinto, san Luis Beltrán, etc. Entre los artistas italianos más representativos que pintan la temática de Soriano están: Doménico di Falco, el Grechetto, Giovanni Montini, Giovanni Batista Carlone, Simone Ferri, Stefano Lambri, Carlo Bononi, Bernardo Strozzi, Jacopo Vignali, etc.



Fig. 5: Imagen de Santo Domingo en Soriano. Simone Ferri

IV. SORIANO Y LA HEGEMONÍA CULTURAL CONTRARREFORMISTA

La hegemonía cultural hispánica defendía esencialmente la catolicidad y postulaba un humanismo cristiano para la mundialidad ibérica. El culto a las imágenes de la Virgen y los santos era un principio de réplica anti luterana. Y este dogma trentino, se sustentaba en “un arte total” propagandístico. La obra artística cumple su cometido: instruir, convencer y persuadir mediante un lenguaje directo y personal, fomentando la sensibilidad y la visualización, introduciendo motivos simbólicos y recursos activos que impliquen y conmuevan al espectador devoto²⁹.

²⁹ MONTANER, E. “Aspectos devocionales en las imágenes del Barroco”, en *Criticón*, 55, 1992, pp. 5-14. También Pierre Civil relaciona esta propaganda de dominicos y jesuitas con el retrato verdadero de sus fundadores.

Esta *batalla cultural* se plantea en todos los frentes mediante un tropel de libros, pliegos, sermones, representaciones teatrales, poesías, peregrinaciones, procesiones, que ratifican el inmenso poder mediador y milagroso de la figura del santo de Caleruega. Y por ende contrarresta la denominada *guerra de papel*, promovida por luteranos, anglicanos y holandeses, que utilizan idénticos recursos para desacreditar al Imperio español³⁰.

En 1621 Frangipane describe un curioso milagro: un padre expone a su hijo ante un grabado del cuadro del santo. Al punto el niño recobra la salud y la reproducción del icono opera el milagro³¹.

En pocos años las imprentas italianas, flamencas y francesas, remiten sus ejemplares por todo el orbe católico. Entre 1610 y 1626 se distribuyeron numerosas copias o grabados de Soriano. Una de ellas para el convento madrileño de Santo Domingo el Real, gracias a las gestiones de Luis de Matienzo, secretario del Consejo de Italia.

En 1626 Francisco de Zurbarán (1598-1664) y Juan del Castillo (1592/3-1657) pintan sendos lienzos del milagro³². Tal año, en Madrid, fray Francisco Pinelo, gran difusor de la imagen del santo, tradujo la obra de Frangipane y quería publicarla. Pero enfermó y viajó a Soriano para curarse. Volvió en 1628, sanado, con estampas, grabados, copias, aceite de la lámpara del cuadro, y otros recursos que obraron efectos prodigiosos ya en la travesía. En Valencia dejó una copia del libro de Frangipane, que fue traducida y publicada antes que la traducción suya.

Pinelo difunde la imagen y algunas copias llegan a Jerez de la Frontera y a otras partes. En 1629 el padre Francisco de Sotomayor encarga al fraile y pintor dominico Juan Bautista Maíno (1581-1669), una versión del retrato del santo³³ para el convento de Santo Tomás, el primero que dispuso de esta

³⁰ PRIETO, M. *La guerra de papel. Origen iconográfico de la Leyenda Negra*, Ed. Modus operandi, 2020.

³¹ FRANGIPANE S. Op. Cit., p. 47. Y Lembo titula así el cap. VIII de su obra: "Cómo no solo el cuadro del Padre Santo Domingo de Soriano, sino también las copias, los retratos de ella tocando a algunas personas enfermas, les han devuelto la salud", en LEMBO, Op. Cit. Se puede consultar ofimáticamente: https://books.google.hr/books?id=MxFNAAAACAAJ&printsec=frontcover&hl=hr&source=gbs_ge_summ#v=onepage&q&f=false.

³² Juan del Castillo pudo ver el lienzo de Zurbarán. Véase MALO LARA, L. "Pinturas de Juan del Castillo para la orden dominica", en *Laboratorio de Arte* (Universidad de Sevilla), 19, 2006. <http://dx.doi.org/10.12795/LA.2006.i19.25>

³³ Basado en la *Cívica Raccolta delle Stampe Bertarelli*. Véase COLLAR DE CÁCERES, F. "De arte y rito: Santo Domingo in Soriano en la pintura barroca madrileña", *Anuario Del Departamento De Historia y Teoría Del Arte*, 17, 2005, pp. 39-50, <https://revistas.uam.es/anuario/article/view/>

imagen. La copia sería un facsímil de la original. Pero no gustó porque siendo esta una obra de manos celestiales no podría replicarse sin caer en el pecado de soberbia, aunque cada copia “imperfecta” fungía con los mismos efectos milagrosos. Entonces Luis Hurtado, otro benefactor del convento, pidió al prior que se realizara la historia del milagro, sin más, como en las estampas italianas³⁴.

Maíno representó simplemente *la visión*. La colocación de su cuadro se celebró con un octavario y un sermón a cargo del prior fray Domingo Daza. Y se hicieron fiestas y la imagen quedó consagrada (Fig. 6).



Fig. 6: *Imagen de Santo Domingo en Soriano*, J. Bautista Maíno.

Pronto sucedieron los milagros. Tanto Daza como la beata Isabel Briñas se encargaron de propagarlos. Briñas, mujer devota de mediana edad, vinculada a los dominicos fue crucial para impulsar la imagen en la Corte. Proporcionó aceite de la lámpara del cuadro a algunos enfermos, que sanaron y el caso fue comisionado y considerado como portentoso, lo que dio lugar a que se hicieran numerosas copias y encargos al pintor dominico. Por este motivo hoy

2424. El altar de Maíno fue consagrado el 13 de mayo de 1629. Se basó en un cuadro napolitano donado después al convento de Manila. Pero estas copias no gustaron. Maíno hizo dos versiones nuevas que también fueron desechadas.

³⁴ Juan Bautista Maíno ejecuta una composición parecida a las de Zurbarán y Castillo. Posiblemente porque todas se basan en un grabado común

conservamos tres imágenes de Soriano del pintor y numerosas copias de sus cuadros extendidas por toda España y América³⁵.

Isabel de Briñas, acusada ahora de falsa santidad³⁶, implica a Maíno, que es también citado por la Inquisición en 1638. Pero ese mismo año el convento femenino de Santo Domingo el Real, adquiere otro cuadro del milagro. Esta vez pintado por Vicente Carducho³⁷. Collar de Cáceres afirma que las imágenes de Maíno y Carducho se basan en la referida lámina o grabado de 1610 que trae a Madrid Luis Matienzo, añadiendo esta fuente gráfica al libro de Frangipane. ¿Podrían ser estas las que usarán también Zurbarán o Castillo? (Fig. 7).



Fig. 7: *El milagro de Soriano*, Francisco de Zurbarán. Wikipedia.

³⁵ Entre otros en Ibades, Gibrleón, Infantes, Santa Clara de Villacastín, MM. Dominicas de Salamanca (2), Segovia (2), Valladolid (2), Medina del Campo, Ciudad Real, La Piedad de Casalarreina, Madre de Dios de Carmona, Osuna, Madre de Dios de Sevilla, Bormujos, Monte Sion, Santa Ana de Murcia, Gijón, Pamplona, Zaragoza, Mayorga de Campos, Olmedo, Jaca, Palma de Mallorca, Museo de Toledo, Santo Domingo El Real de Toledo, San Sebastián. Estella, Villava, Torrent, Soria, Museo del Prado y colecciones privadas. Ver: CARLOS VARONA, M^a.C. (DE) *Maino*. Museo Nacional del Prado, 2009, pp. 172-176. MARÍAS, F. y CARLOS VARONA, M^a.C. (DE) "El arte de las acciones que las figuras mueven: Maino, un pintor dominico entre Toledo y Madrid", en *Ibíd*em, pp. 71-74.

³⁶ En realidad, Briñas era una mujer buena y piadosa. Pero el comediógrafo Gaspar Dávila, y Juan Pardo, la tildan de beata revelandera, la critican por su poco decoro, su manteo y excesiva limpieza...Se le imputan falsos milagros y llevar una vida regalada, etc. Se dice que Maino la pinta y que dispone de una *Verónica* que muda milagrosamente de rostro. Al parecer su causa se relaciona con las rivalidades entre jesuitas y dominicos. Véase: GIORDANO, M^a.L. "Al borde del abismo: 'falsas santas' e 'ilusas' madrileñas en la vigilia de 1640", *Historia Social*, 57, 2007, pp. 75-97, <http://www.jstor.org/stable/40657958>.

³⁷ VILLAFRANCA MALAGÓN, P. *Colocación de la milagrosa imagen del Glorioso Patriarca Sto. Domingo del Soriano, procesión y octavario solemne q. se celebró en su capilla ...* [Texto impreso]

En 1652 el pintor Antonio Pereda (1611-1678) versionó un nuevo lienzo para el convento de Santo Tomás, usando la misma estampa³⁸. Y por esos años los granadinos Alonso Cano y Pedro de Moya ejecutan sendas versiones del *Milagro*³⁹.

Como hemos visto, las celebraciones religiosas y culturales para instalar los cuadros de Soriano en las iglesias de la Corte eran sonadas. Iban acompañadas con festejos, desfiles y pompas. Y representaciones teatrales. Así, Juan Pérez de Montalbán (1602,1638)⁴⁰, autor de algunas comedias de santos, escribió el *Milagro de santo Domingo en Soriano* utilizando el libro de Frangipane. Y escoge varios milagros de este: la cura de Gerarda, una pobre endemoniada, o la salvación de Domingo Duci, personaje principal, cuando caza al bandido Ricardo. Y por supuesto, el *leitmotiv* de la aparición de la Virgen o las mudanzas del cuadro (Fig.8).



Fig. 8: Juan Pérez de Montalbán. Wikipedia.

³⁸ Costó 2.000 ducados e hizo una copia en grabado del cuadro: <https://www.youtube.com/watch?v=wGCPpNlfqSs>. Se basó en la estampa Bertarelli.

³⁹ En España y las Indias abordaron este tema Bartolomé de Cárdenas, Andrés Amaya, Diego Valentín Díaz, Pieter Van Avont, Jacinto Espinosa, Felipe Gil de Mena, Vicente Camino, Antonio de Castillo, Herrera Barnuevo, Herrera el Mozo, Blas de Cervera, Vicente Berdusán, Lucas Jordán, Alonso del Arco y Claudio Coello. Y cierra el ciclo de representaciones el discípulo de Alonso Cano, Atanasio Bocanegra, con otro lienzo para la ciudad, Alonso López de Herrera *El Divino*.

⁴⁰ Pérez de Montalbán pertenecía a la denominada escuela de Lope de Vega. En la Biblioteca Virtual Cervantes hemos podido leer el manuscrito de esta obra: http://www.cervantesvirtual.com/portales/montalban/su_obra_catalogo/?autor=&paginaUsuario=2&numresult=10&vista=reducida&q=&orden=obra&paginaNavegacion=2.

Se trata de una comedia propia del Siglo de Oro, y como afirma J. Dann Cazés⁴¹:

“En el género hagiográfico se cruzan situaciones y personajes elevados con otros bajos, groseros y hasta reprobables, personajes nobles con criados, situaciones de tragedia con cómicas. Pero aquí además se mezclan seres sobrenaturales con terrenos, seres celestiales con demonios, personajes virtuosos y de vida ejemplar con bandoleros y pecadores”.

Esto es exactamente lo que sucede en esta comedia, que contaba con músicos o ministriles y cuyos efectos milagrosos eran representados aparatosamente con tramoyas movientes y cortinajes especiales. Montalbán tendría noticias de Soriano por Vicente Carducho, o por Juan Van der Hamen, o incluso Maíno, dados los estrechos vínculos que establecen escritores y artistas en la Corte⁴².

También el pintor Pedro Villafranca Malagón (1615-1684) recoge en unas hojas la fiesta y el boato con que fue trasladado el cuadro de Soriano al convento madrileño de Santo Domingo el Real. Doscientos dominicos, eminentes miembros del Santo Oficio, y otros de la nobleza, procesionaron con el cuadro de Maíno. Ya en el mismo traslado suceden diversos milagros. Y nos dice que otro lienzo suyo, en Segovia, recorrió la ciudad en andas, con igual procedimiento. El traslado se arropó con fiestas, luminarias, concurso poético, cohetes, engalanamiento, limpieza de las calles, reposteros, *Te deum*, altares con gradas engalanadas de candelabros, ceras y florones, etc.⁴³.

A estos actos se unen, en otras ciudades, las composiciones poéticas, o gozos, dedicadas al santo. Los *gozos* eran composiciones populares dedicadas a la Virgen, Cristo o los santos, en los actos solemnes para agradecer los bienes recibidos o como petición contra los males. Es un género medieval que se cultivó en el siglo XVII.

⁴¹ CAZÉS GRAY, J.D. *La Comedia de santos y el teatro en el Siglo de Oro*, Ciudad de México, Universidad Iberoamericana,. Con las dos escalas sociales: caballeros, damas, la figura del gobernador, el prior del convento y el plano popular representado por fray Chocolate o fray Pieres (como graciosos), criados, etc. Los graciosos vueltos a lo divino muchas veces tienen el comportamiento y el vocabulario del simple o del inocente.

⁴² El cuadro perdido de Carducho lo conocemos por un grabado de Pedro de Villafranca de 1638, que nos remite al citado de 1610. Véase PORTÚS, J. *Juan Van der Hamen, Juan Pérez de Montalbán y la comunidad de intereses entre artistas y literatos en Madrid en torno a 1625*: <https://journals.openedition.org/e-spania/33672>.

⁴³ VILLAFRANCA MALAGÓN, P. *Colocacion de la milagrosa imagen del Glorioso Patriarcha Sto. Domingo del Soriano, procesion y otauario solemne q. se celebrou en su capilla ...* [Texto impreso]. A partir de 1626 van a reproducir la imagen del milagro, entre otros: Juan del Castillo, Zurbarán, Alonso Cano, Antonio de Pereda, etc.

Así de los *Gozos a la aparición de la milagrosa imagen del Patriarca Santo Domingo en Soriano*, que hemos conservado en algunas ciudades como Reus, Madrid, Barcelona⁴⁴.

Abundan también las traducciones, comentarios e interpretaciones de los libros de Frangipane o Lembo. En el año 1632 aparece la *Breve relación de la milagrosa imagen de santo Domingo*, de manos de un religioso dominico⁴⁵. Un pliego de cuatro hojas que resume la *Racolta*. Este librito evidencia la importancia del milagro de Soriano que sucede *contra las borrascas y herejías luteranas que oscurecen el cielo claro de la doctrina católica* y afecta a muchos países de Europa y da cuenta de los milagros más importantes.

También en 1640, el dominico vallisoletano Francisco Gómez, publicó un importante tratado⁴⁶ analizando la obra de Frangipane y exponiendo conclusiones teológicas que explican a la perfección el papel de la imagen de Soriano. Y sobre todo resaltando el carisma de la Orden y su privilegio, por ser tal cuadro la única imagen de santo pintada en el cielo⁴⁷.

Porque la imagen de Soriano no es otra que la del santo español Domingo de Guzmán (Fig.9). Un detalle significativo que se encarga de remarcar pues llegó a adquirir devoción tan singular que se trató cual si fuera un santo italiano⁴⁸. Gómez reivindica las virtudes patrias del santo y justifica que tanto el cuerpo del santo, sus imágenes y milagros estén y operen en Italia, un país que necesita -más que el nuestro-su acción benefactora.

⁴⁴ http://roderic.uv.es/uv_go_i19762410 y *Gozos al gran patriarca Santo Domingo en que su sagrada tercera orden aplaude los prodigios de su Imagen en Soriano*. Biblioteca Digital del Centre de Lectura de Reus (centrelectura.cat)

⁴⁵ *Breve relación de la milagrosa, y celestial imagen de Santo Domingo, Patriarca de la Orden de Predicadores, traida del cielo por mano de la Virgen N.S. al Couento de Santo Domingo de Soriano en el Reyno de Napoles, cuya copia està en el Colegio de Santo Tomás de Madrid, agora nueuamente puesta en el Capítulo desta casa, este año 1629 : sacado todo del libro que en Toscana hizo imprimir el dicho conuento / recopilado por un religioso de la misma orden En Madrid : en casa de la viuda de Luis Sánchez, impresora, 1629.*

⁴⁶ R.P. FR. FRANCISCO GÓMEZ, *Santo Domingo de Soriano milagroso y aplaudido / por el lector y predicador de S. Pablo de Valladolid de la Orden de predicadores En Valladolid: en la Imprenta de San Pablo, 1640*. Obra similar publicada una década después fue la de R.P. FR. DOMINGO SUÑER, *Vida y milagros de santo Domingo de Soriano*/por el prior y predicador de Luis XIV, Perpifián 1651.

⁴⁷ Así se afirma en uno de sus capítulos: "Solo santo Domingo tiene imagen copiada en el cielo sin ayuda de los hombres..."

⁴⁸ Así lo afirma Laura Fenelli.



Fig. 9: Santo Domingo en Soriano: milagroso y aplaudido. R. Pdr. Francisco Gómez. Valladolid, 1640.

Santo Domingo asciende triunfal, casi, como un padre de la Iglesia, como un auténtico martillo de herejes, en los momentos precisos de los tiempos. Fue el primer inquisidor contra los albigenses, pero sigue presente contra los que niegan el poder espiritual de las imágenes⁴⁹. Soriano es la respuesta celestial a estas herejías, que acontecen precisamente el año del milagro, siendo su imagen antídoto, carta y cédula del Cielo que se explicita mediante milagros portentosos y numerosos, que no cesan. Y advierte a los que incurren en este grave pecado, exponiendo el ejemplo de los antiguos iconoclastas, Constantino V o León III el Isaúrico, tan justamente castigados.

Si bien es cierto que el mandato bíblico del Antiguo Testamento prohibía la representación de imágenes divinas, tal precepto queda invalidado mediante el nacimiento de Jesús, que es la segunda persona de la Trinidad, Dios *encarnado y visible*. Por tanto, los artistas, justamente, pueden representarlo tal cual se mostró al mundo. No así los ídolos, figuras sin sustancia o sin realidad, tal como sucede, por ejemplo, en las Indias.

Son dignos de veneración los iconos de las personas reales de Cristo, la Virgen o los santos. La iconodulia forma parte de la tradición oral y describe las decisiones que debe tomar la propia iglesia y no por imposición de otros poderes.

⁴⁹ Se refiere a *la infecta religión de Lutero, Calvino, Buzero, Zuinglio, Hugo o Ecolampadio*.

Y añade:

“Esta imagen hace prodigios, la de Santo Tomás obra portentos, la de Santo Domingo el Real también se hace famosa en los prodigios, no hay ciudad en España donde no sea veneración nunca vista; en todas partes le publican milagroso, en Valladolid, Burgos, Toledo, Salamanca, Ávila, Plasencia, Toro, Vitoria, Palencia y ahora nuevamente en Segovia, es el centro de los milagros, y el héroe de los prodigios: aun en las estampas de papel los hacen, aun allí comunica su virtud milagrosa el gran Patriarca santo Domingo”

Y en la tercera parte de esta obra:

“Invia Dios del Cielo una imagen de Santo Domingo nuestro padre, para argüir y convencer con ella la obstinación de los hereges que hoy tienen en Alemania, Francia e Ingalaterra - que sacrílegos, degenerando de sus principios- niegan el culto de las Imágenes de los Santos”.

De 1645 contamos también con relatos en hojas sueltas en los que la imagen del santo obra milagros en sor Catalina de Mendoza, una monja enferma, que sana al ponerse junto al lecho un lienzo, de media vara y hecho a pincel, copiado de Soriano⁵⁰.

Otro género típico de estos siglos son los sermones y panegíricos para la fiesta de Santo Domingo y para el motivo de Soriano, de los que nos han llegado algunos documentos escritos. También algunas medallas con el motivo de la aparición milagrosa.

Todos estos documentos, libros, comentarios, festividades descritas nos dan una idea de la importancia que tuvo el culto de Soriano en Península Ibérica, en las Indias y en Filipinas: el icono se utilizó para evitar una inundación en la Ciudad de México, en 1630⁵¹. Igual devoción tuvo la imagen en Querétaro,

⁵⁰ *Relación de un grandioso milagro que estos días ha obrado Dios nuestro Señor, por medio de la milagrosa imagen de nuestro P.S. Domingo de Soriano que está en el convento de Santo Domingo el Real de Madrid*. Impresa con licencia, en Madrid. Y por su original, en Sevilla, con licencia del Señor Licenciado D. Atanasio Ximénez de Arellano. Por Juan Gómez de Blas. Año 1645. En Nápoles, otro libelo parecido de 1653 narra cómo una mujer poseída fue traída delante de una copia en la iglesia de Santa María de la Salud, pero los demonios, que, al verla, considerándola una falsificación, se negaron a salir. Lo cual demuestra que la práctica de sustituir el icono con una copia fabricada era realmente común.

⁵¹ Fray ALONSO FRANCO, *Segunda parte de la historia de la Provincia de Santiago de México, orden de predicadores en la Nueva España*, México, Imp. del Museo Nacional, reed. 1900, cap. XI. Eran frecuentes las lluvias. El inquisidor Francisco Bazán tuvo noticias de la acción milagrosa que la imagen de Soriano había efectuado en Madrid. Y se hizo de un grabado del cuadro que tenían las dominicas de Santo Domingo el Real. Al remitir las lluvias sus habitantes lo atribuyeron a los grabados repartidos. Desde entonces Santo Domingo fue copatrón de la ciudad azteca. El padre Pinelo dejó también una copia de Soriano, en la capital, camino de las Filipinas.

en Bogotá, Lima, etc. En Manila se representó la imagen de Soriano, gracias a la misión emprendida por el padre Pinelo. Y cuando los dominicos se establecieron en Uruguay, renombraron la primera ciudad como Santo Domingo de Soriano, ahora conocida como Villa Soriano.

La imagen de Soriano está muy extendida por toda España y son muy numerosos los trabajos temáticos referidos a ella en todas las comunidades (Navarra, Galicia, Aragón, etc.) Particularmente el profesor García Izquierdo estudia la iconografía del milagro de Soriano en las Canarias⁵². Menciona los casos de San Miguel de La Palma, el Convento de dominicas de Santa Catalina de Siena de La Laguna, en el ático del retablo de la Purísima, un óleo sobre lienzo con este tema con una serie de pequeñas tablas con milagros atribuidos a la intercesión de esta devoción de ámbito zurbaranesco, del segundo tercio del siglo XVII. También en Tenerife, en 1649, en Güímar con un lienzo del ático del retablo mayor, realizado en un taller canario después de un incendio en 1775. La Virgen sostiene la imagen flanqueada y ayudada por las santas, según el prototipo italiano⁵³.

V. ICONOGRAFÍA DE SORIANO EN EXTREMADURA.

La iconografía sorianense tuvo también amplio desarrollo en Extremadura⁵⁴. Sabemos que las ermitas de Manchita y Cáceres estaban dedicadas al milagro y que en el convento de san Vicente Ferrer de Plasencia existió una capilla con su nombre. Pero los cuadros de Soriano desaparecieron casi todos y conservamos sólo cuatro⁵⁵. Los describimos a continuación:

⁵² GARCÍA IZQUIERDO, D.J. "Religiosidad popular y taumaturgia: los milagros de Santo Domingo en Soriano", *XIV Coloquio de Historia Canario Americana*, Las Palmas, 2000, pp. 1.450-1.462.

⁵³ Hoy Soriano vive del turismo y de la artesanía. Sigue siendo *la villa de los milagros*. En el verano del 2019 se abrió, *misteriosamente*, la vitrina con el cuadro del santo. Un suceso apenas, en esos días, a la población: la muerte trágica de tres jóvenes cuyos rostros aparecían en diversos carteles y en la prensa local, significando el dolor colectivo.

⁵⁴ Los dominicos se establecieron en Extremadura en el siglo XV y fundaron conventos en Badajoz, Mérida, Zafra, Alconera, Llerena, Cáceres, Plasencia, Aceuchal, Orellana, Galisteo, Trujillo, Aldeanueva, Puebla Sancho Pérez y algunas ermitas en Cañamero o Berlanga. La orden se extiende también por otras localidades como Guadalcanal, donde se crea la capilla de San Vicente Ferrer, administrada por el prior del convento de Sto. Domingo de Llerena. Las ramas femeninas fueron más numerosas, pero con mermada comunidad y escasas rentas. Vid. PÉREZ ORTIZ, G. "Principales líneas de investigación sobre conventualidad dominica según la documentación custodiada en los archivos eclesiásticos de Mérida-Badajoz (siglos XVI-XIX)", *Archivo Dominicano*, XLIII, 2022, pp. 17-50.

⁵⁵ Es lamentable el deterioro de todas estas obras, con pérdida de elementos pictóricos, roturas, suciedad, telas destensadas, marcas del bastidor, deformación de la estructura de los lienzos.

V.1. El cuadro de Fuente de Cantos en el convento del Carmen.

Emilio Quintanilla presentó un estudio muy completo de este cuadro, y aún Juan Manuel Valverde o sor Ana María del Niño Jesús de Praga, aportaron bastante información⁵⁶. Pero siguen en pie diversos interrogantes sobre esta *palla* de 220 x 160 metros, fechada en torno a 1648⁵⁷. Un lienzo anónimo de indudable calidad, con una composición equilibrada y un modelado correcto (Fig.10).



Fig. 10: *Milagro de Soriano*, convento del Carmen, Fuente de Cantos. Fotos: Felipe Lorenzana.

Fue su comitente el enigmático licenciado Francisco de Portoblanco. Sería quizás un hidalgo, o persona con posibles que fundó capilla en una iglesia o convento, o ermita dominica de algún enclave ignorado.

Quintanilla remarca el hecho de que los patrocinadores del convento, los Escobar del Corro, fueran importantes miembros del Tribunal de la Inquisición, hecho que los relaciona directamente con la O.P. y por tanto miembros de la hermandad de San Pedro Mártir de Llerena, con capilla y altar en el convento de San Antón, donde precisamente se veneraba el cuadro homónimo, que

⁵⁶ En las *XII Jornadas de Historia de Fuente de Cantos*. Queda sin resolver el origen y autoría de una obra que se ha adjudicado a la escuela del gran maestro local, Francisco de Zurbarán. Véase a Sor ANA MARÍA DEL NIÑO JESÚS DE PRAGA, *El Convento del Carmen*, Badajoz, 1991.

⁵⁷ La *palla* es un tipo de altar característico de Italia. Sobre esta fecha no cabe duda, pues como vimos, los primeros ejemplos gráficos del milagro datan de 1620. El cuadro no pudo ser realizado en 1618, como pensó E. Quintanilla.

analizaremos luego. Y bien pudiera ser que esta familia se hiciera con la obra mediante personas relacionadas con la Orden.

Se ha dicho también que el cuadro procedería, quizás, de localidades cercanas de algunos conventos de la orden desaparecidos tras la desamortización.

Pero, por composición y estilo, este cuadro lo relacionamos con las obras pintadas en determinadas zonas italianas, durante el siglo XVII. Pues sigue de cerca el grabado milanés, referido por Quintanilla y concuerda con otros cuadros similares de Puglia, Nápoles y otras zonas (Fig. 11).



Fig. 11: Milagro de Soriano. Puglia (Nápoles). Autor desconocido.



Fig. 12: Grabado Bertarelli sobre el milagro de Soriano. Milán.

Para fundamentar esta hipótesis aclararemos que existen dos versiones del cuadro: una que es fiel al grabado Bertarelli (Fig. 12) con la Virgen en el centro, sosteniendo el retrato del santo, y entre ambas santas, con sus atributos: el pomo de perfume en la Magdalena, y la rueda, palma y corona en Santa Catalina. Y así, a izquierda o derecha, según las distintas versiones, aparece fray

Lorenzo della Grotteria e incluso otros frailes⁵⁸. Las citadas obras las agrupamos como *modelo A*. Este modelo se difundió por Italia y Croacia y lo desarrollan tempranamente, entre 1620 y 1622, artistas italianos como Giovanni Battista Giustammiani o Carlo Bononi. En España es poco frecuente.

En cambio, en nuestro país se difunde más una versión distinta o *modelo B* en el que la imagen de la Virgen se sitúa, a veces, en los márgenes de la composición, por delante del cuadro del santo, señalando con la mano, mientras el cuadro es sostenido por santa Catalina. Esta es la versión de Llerena y la propia de los lienzos de todos los pintores españoles citados, desde 1626. Y es posible que se inspiraran en un grabado común distinto a los del *modelo A* (Fig.13).

Por tanto, a las hipótesis de Emilio Quintanilla añadiremos la de que no hubiera sido pintado en nuestro país⁵⁹. Pero no descartamos que estuviera ubicado en cualquier convento o ermita dominica de nuestra región.



Fig. 13: Versión grabada del desaparecido cuadro de V. Carducho.

V.2. El cuadro del convento de San Antón de Llerena.

Con mucha probabilidad este lienzo procede del convento dominico de San Antón. Es una obra de menor valía artística (Fig. 14).

⁵⁸ Existen variantes de este modelo. Aparecen santos de la O.P., como san Luis Beltrán, Santa Rosa de Lima, San Pedro Mártir, Santo Tomás, etc...

⁵⁹ O en todo caso por un pintor italiano. Llama la atención el apellido del comitente: Francisco de Portoblanco, quizás una castellanización de Portobianco, una población de Nápoles.

Salvador Hernández⁶⁰ o Terrón Reynolds lo han relacionado con el que pintara Francisco de Zurbarán en su taller de Llerena para la iglesia de la Magdalena de Sevilla. Reynolds lo atribuye a un seguidor del pintor fuentecanteño. Ciertamente responde al citado *modelo B* y mantiene esa solemnidad característica del pintor fuentecanteño. Pero este lienzo se acerca más a los que pintara Juan del Castillo para los conventos dominicos de Sevilla y Carmona (Fig. 15) Si lo comparamos con el lienzo del convento sevillano de Madre de Dios, por ejemplo, observamos numerosas similitudes. La imagen de la Virgen se muestra con idéntica pose y color.



Fig. 14: *Milagro de Soriano*. Iglesia de la Granada. Llerena



Fig. 15: Juan del Castillo, *Milagro de Soriano*. Convento Madre de Dios. Sevilla.

Difiere la colocación de la Magdalena, que se sitúa a la izquierda y muestra la iglesia de Soriano y al perro con la antorcha a los pies del santo, símbolo de la orden⁶¹. Este cuadro se pintaría a partir de 1640, pues es fiel al grabado de la obra de Carducho de 1638.

⁶⁰ HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, S. "Los dominicos en Llerena y el desaparecido convento de san Antón: crónica de una huella perdida", *Revista de Fiestas*, agosto 2005, p. 43. Este autor relaciona el cuadro con el mencionado lienzo de Zurbarán.

⁶¹ La madre del Santo, embarazada, soñó con un perro que llevaba una antorcha de fuego en la boca. Se interpreta como símbolo vocacional. Por eso a los predicadores de la orden se les llamaba *domini canis*, perros de Dios. TERRÓN REYNOLDS, M^a.T. *Patrimonio pictórico de Extremadura*.

Es probable que ocupara capilla específica y suscitara la devoción popular como facsímil del original soriano, y por ello se ha conservado.

Su autor sería un seguidor inexperto de Juan del Castillo o un pintor local conocedor de su pintura.⁶² Quizás el pintor local Manuel Rodríguez, discípulo de Francisco de Zurbarán, que conocía la obra de Castillo en Sevilla, al igual que conocía la de Maíno. Además, por esos años estaba activo en Llerena. Tampoco descartaríamos la intervención de otros pintores locales como Alonso de Chaves, Lázaro de Espinosa, Juan Bautista de Vera y Andrés Núñez⁶³.

A Juan del Castillo se le ha relacionado, por su origen, con Extremadura. Antonio Palomino afirmó, erróneamente, que nació en Azuaga. Incluso se dice que la ciudad posee obra del pintor en la ermita de la calle Rastro. También Llerena se disputa su origen⁶⁴.

V.3. El cuadro de Nuestra Sra. de los Remedios de Aceuchal.

El que fuera convento de dominicas de Nuestra Sra. de los Remedios, único conjunto monacal de la población, se instaló en un edificio de comienzos del siglo XVII. Contiene una muestra retabística interesante y otras obras reseñables de azulejería sevillana antigua y un nazareno atribuido a Blas Molner. El artístico retablo mayor del siglo XVIII, que levantara Sebastián el Joven, es de gran calidad y quedó sin dorar por falta de dinero⁶⁵.

Siglos XVII-XVIII, UNEX, Cáceres, 2000, p. 132. La iglesia de Santo Domingo de Orense contiene un lienzo cuya composición es exacta al lienzo de Llerena.

⁶² MALO LARA, L. "Juan del Castillo, pintor en la Sevilla del siglo XVII", *Arte Hispalense*, Sevilla, 2017. Entre los discípulos de Castillo están: Francisco Vallés, Francisco de Cisneros, Juan de Luzón, Antonio de Robles, José de las Heras, Juan Antonio, Andrés José y María de san Francisco...El cuadro de Madre de Dios fue realizado pocos meses después al que pintara Zurbarán, y que conocería Castillo, cuando se expuso e en 1626.

⁶³ CLEMENTE FERNÁNDEZ, J.I. "Un retablo del ensamblador Cristóbal Romero y el pintor Manuel Rodríguez para el convento de Santo Domingo de Llerena (1644-1648)", *Archivo Dominicano*, XLIII, 2022, pp. 167-192.

⁶⁴ VALDIVIESO, E. y SERRERA, J.M. *Pintura sevillana del siglo XVII*, CSIC, 1985, p. 303. Lina Malo cree que el pintor pudo nacer hacia 1593 en Carmona y es falso que fuera hermano del azuagueño Agustín del Castillo. Ni en Azuaga, ni en Llerena, como afirmaba la página web del Ayuntamiento en el año 2015. Lo sabemos por un documento que nos proporcionó amablemente Pedro Alor, familiar mío, del Archivo Diocesano de Badajoz, donde consta que un tal Juan del Castillo fue bautizado en la Iglesia de Santiago de Llerena, el seis de diciembre de 1587. Pero Enrique Valdivieso demostró que el artista afirma ser hijo de Antonio Moreno y de Lucía Álvarez. Y no son estos los nombres del documento citado, donde se dice que los padres eran Miguel del Castillo y María Hernández, moriscos.

⁶⁵ Contiene una colección de imágenes, cuadros y esculturas, de menor valía. Así la imagen de bulto redondo de santo Domingo, y tres cuadritos que representan a san Vicente Ferrer, la Virgen entregando el rosario a santo Domingo, entre otras.

Este retablo sustituyó a otro del siglo XVII, cuyos lienzos fueron trasladados a uno colateral, que se muestra articulado por cuatro columnas de fuste torso, con entablamento y predela. Sus cuadros de acarreo no tienen las medidas adaptadas al marco y además se articulan extrañamente con una línea dorada.

Son cuatro los lienzos del cuerpo central, dos en la predela y otro, *El milagro de Soriano*, que se sitúa en la parte superior y que ha sufrido transformaciones y pérdidas importantes (Fig. 16).



Fig. 16: *Milagro de Soriano*. Nuestra Sra. De los Remedios. Aceuchal. Fotos del autor

Los temas restantes son: los retratos de santa Lucía, santa Inés, y dos prelados: un san Blas y un arzobispo. Todos de clara filiación zurbaranesca. En el banco aparecen dos cuadritos con las patronas de la O.P.: la Magdalena y santa Catalina de Siena. Tejada Vizuete, que tanto contribuyó a la conservación de este retablo, lo atribuye también a Manuel Rodríguez.

De este pintor sabemos que nació en Llerena, en 1602. Estudió con Diego de Dueñas⁶⁶ y Diego Pérez, activos en la localidad a comienzos de siglo. Trabajó en Montemolín donde Dueñas y Pérez elevaron el retablo de la Concepción. Fue luego discípulo de Francisco de Zurbarán, en el taller de Llerena y le acompañó a Sevilla⁶⁷.

De regreso a Llerena se instala definitivamente y trabaja para las localidades de la zona, entre ellas Aceuchal. En 1657 sabemos que estaba todavía activo.

Sorprendentemente en el lienzo de Aceuchal no sigue a su maestro, sino a Maíno, pero en lo demás sí. Quizás por imposición del contrato, pues el modelo de Maíno era muy demandado por los comitentes de todas las iglesias españolas.⁶⁸ Ya dijimos que el cuadro del dominico era considerado milagroso y que sus lienzos son importantes para entender el discurso teórico sobre la imagen sacra en el siglo XVII. En este caso, Rodríguez copia el modelo del Museo del Prado, pues de Maíno conservamos tres obras casi idénticas.

Del cuadro de Maíno se hicieron copias y réplicas en Europa y en las Indias. Así las de Jusepe Leonardo, hoy en Dublín, una nueva versión fiel de la imagen de Maino, o también la subastada y expoliada al convento de San Pablo de Burgos, o la que hiciera el pintor Baltasar Vargas de Figueroa, en Colombia. Y las de varios copistas anónimos en Cuzco, Quito, Mixcoac y Oaxaca, clarisas de Olite⁶⁹ Caleruega, las de Clemente Sánchez para Aranda del Duero y su comarca, la de Gumiel, en Peñaranda, etc.⁷⁰.

⁶⁶ MARTÍN BURGUEÑO, Manuel: <https://books.google.es/books?id=oqUbkzWpCggC&pg=PA155&lpg=PA155&dq=pintor+Diego+de+Duelas&source=bl&ots=d0h2WMHT9f&sig=ACfU3U3pi6r8KF5euWjDkIlAkO8h6KpMjA&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwikl8TY34j0AhV5AWMBHcypBvEQ6AF6BAgjEAM#v=onepage&q=pintor%20Diego%20de%20Duelas&f=false>.

⁶⁷ Es autor del retablo mayor del convento del Espíritu Santo de Guadalcanal y ayudó en la instalación del retablo que pintó Zurbarán para la Granada, con Jerónimo Velázquez, e hizo algunos dorados para las barandillas del presbiterio.

⁶⁸ Repiten este esquema los conventos de Santo Domingo en Pamplona, clarisas de Olite y cistercienses de Tulebras y las parroquias de Cárcar, San Pedro de la Rúa de Estella. Y una de las mejores copias se encontraba en el convento de San Pablo de Burgos, que fue subastada en el 2006. Véase: CASILLAS GARCÍA, J.A. "Tras la pista de un cuadro perdido: el "Santo Domingo en Soriano", del convento de San Pablo de Burgos", *Boletín de la Institución Fernán González*, 242, 2011, pp. 117-131. También: "Los cuadros burgaleses de *Santo Domingo en Soriano*", *Archivo Dominicano: Anuario*, 27, 2006, pp. 349-404.

⁶⁹ ECHEVERRÍA GOÑI, P.L. Universidad de Navarra: <https://www.unav.edu/web/catedra-patrimonio/aula-abierta/pieza-del-mes/2012/marzo>.

⁷⁰ ONTORIA OQUILLAS, R.P: <http://gomelia.net/2020/02/23/lienzo-santo-domingo-en-soriano-de-clemente-sanchez/>. PAYO HERNANZ, R.J. Dialnet-Notas Para ElEstudioDeLaPinturaDeLaRiberBurgalesaDe-2332778.pdf.

V.4. El lienzo de Santa Catalina de Siena en Zafra.

La iglesia del convento de Santa Catalina de Siena, fundado en 1.500 por la religiosa doña Inés de Santa Paula, mantiene, maltrechamente, su planta original y un interesante ochavado y artesonado de par y nudillo con lacería, único en la zona. A sus pies se abre una puerta de acceso con arco carpanel con el escudo de la orden dominica y una espadaña barroca con dos cuerpos y tres vanos⁷¹.

Por desgracia todo su patrimonio mueble se dispersó y repartió de una manera arbitraria y absurda entre las localidades próximas de Atalaya y el convento de Santa María de Gracia de Córdoba. Una decisión desafortunada, rayana en el expolio, que privó a la población segedana de una parte esencial de su patrimonio artístico, que se conservó integrado hasta hace escasos años. Lo peor es que el edificio, en manos privadas, amenaza ruina, ante la pasmosa pasividad de quienes son responsables -activos o pasivos- de estos desaguisados⁷².

La profesora Terron Reynolds cita un cuadro sobre el milagro de Soriano en este convento, antes de estas remociones.⁷³ Pero ignoramos su paradero y sus poseedores, pues al parecer este patrimonio quedó también en manos privadas, en la misma ciudad de Zafra (Fig. 17).

No obstante, conocemos el lienzo por la ayuda atenta y valiosa de Juan Carlos Rubio, director del Museo de Santa Clara. Al menos, tenemos un conocimiento indirecto de la misma por una fotografía que nos ha proporcionado amablemente.

Observamos un cuadro de grandes dimensiones. Es difícil determinarlas, pero su altura es aproximadamente el doble de su ancho. Por Juan Carlos Rubio, sabemos también que ocupó un lugar central en los muros de la iglesia, en la nave de la Epístola, aunque no formaba parte de capilla alguna.

Se trata de un cuadro que podríamos clasificarlo dentro de lo que hemos denominado el *Modelo B* al que se añade una particularidad: debajo del motivo clásico de Soriano aparecen, añadidos y separados por una hilera floral, diversas figuras religiosas como san Jerónimo penitente, una representación del santo Ángel y una religiosa con hábito dominico⁷⁴.

⁷¹ RUBIO MASA, J.C. y MORENO GONZÁLEZ, J.M. "El convento de Santa Catalina de Zafra. Un ejemplo de transformación urbana y de arquitectura mudéjar en el siglo XVI", *Revista del Archivo Dominicano*, vol. 42, 2022, pp. 119-147.

⁷² No obstante, se ha creado una iniciativa ciudadana para rescatar este convento. Véase <https://www.facebook.com/groups/167281599497648>.

⁷³ TERRON REYNOLDS, M^a.T. Op. Cit., p. 132.

⁷⁴ No queda nítida la imagen de esta parte del cuadro, y es difícil identificar esta figura.



Fig. 17: *Milagro de Soriano*. Santa Catalina de Siena. Zafra.

La parte superior, como decimos, la ocupa el motivo de Soriano, que se representa con algunos añadidos propios de la pintura barroca del momento: ángeles volanderos en las zonas angulares superiores, un cortinaje amplio que recorre verticalmente la parte izquierda del cuadro, etc. En definitiva: un cuadro de interés cultural que presenta un pésimo estado de conservación y unas patologías observables: desgarros en la tela, oxidación de barnices y oscurecimiento, lienzo destensado que permite observar el entramado de su soporte, etc.

Posiblemente estemos ante una obra de mediados del siglo XVII, cuyo autor anónimo tuvo en sus manos el grabado milanés que inspira a la mayoría de los cuadros italianos de la serie. Una vez más comprobamos el papel que juegan estos grabados y estampas que se difunden por toda Europa. Sin poder afirmar el origen o su escuela, si podemos relacionarlo con otros visibles en diversas páginas de la red. Todos tienen la misma fuente señalada.

Actualmente, el convento está en manos privadas y no se sabe cuál será la función que desempeñará este venerable edificio en el futuro. En todo caso hacemos votos para que todo su patrimonio sea conservado y-aunque sea mucho desear-se reintegre a su lugar original.

**LAS IGLESIAS DE ZURBARÁN.
EL ESTADO DEL PATRIMONIO RELIGIOSO EN FUENTE DE CANTOS Y
LLERENA A INICIOS DEL SIGLO XX**

Álvaro Vázquez Cabrera
alvaro_21_12@hotmail.com

RESUMEN: El objetivo del trabajo es describir y analizar la situación en el que se encontraba, a principios del siglo XX, el patrimonio religioso de dos localidades extremeñas, que guardan una gran relación con el pintor Francisco de Zurbarán. Estos templos son la iglesia de Nuestra Señora de la Granada de Fuente de Cantos, donde fue bautizado, la iglesia de Nuestra Señora de la Granada de Llerena, donde alojó algunas de sus obras; y la iglesia de Santiago Apóstol de Llerena, lugar donde se casó por primera vez y fue enterrada su primera esposa. Para ello, utilizaremos fundamentalmente una obra pionera como son los Catálogos Monumentales, concretamente los tomos dedicados a la provincia de Badajoz. Una obra elaborada por el arqueólogo José Ramón Mélida, entre 1907 y 1910, que realizó numerosos viajes por el territorio extremeño recopilando información y tomando fotografías para ser incluidas en su obra.

Álvaro Vázquez Cabrera

LAS COMUNICACIONES EN LA HISTORIA
XXII JORNADA DE HISTORIA DE FUENTE DE CANTOS
Comisión Lucerna Historia, 2023
Pgs. 325-346
ISBN: 978-84-09-51293-5

I. INTRODUCCIÓN.



El presente trabajo tiene como objetivo analizar el estado en que se encontraban, a principios del siglo XX, dos parroquias que tienen una gran relación con el pintor extremeño más universal, el fuentecanteño Francisco de Zurbarán. Estas iglesias están dedicadas a la misma advocación, a Nuestra Señora de la Granada, ubicadas en dos localidades distintas de la Baja Extremadura, Fuente de Cantos y Llerena. La primera por ser el lugar donde nació y la segunda por ser la ciudad en la que vivió algunos años de su vida tras aprender el oficio en Sevilla. A estas dos, añadiremos el templo llerenense dedicado a Santiago Apóstol, por ser el lugar donde se casó con María Páez, su primera esposa, y donde tuvo que enterrarla el 7 de septiembre de 1623.

Para poder llevar a cabo dicho análisis vamos a utilizar, además de la documentación, una de las obras pioneras y más interesantes publicadas a principios del siglo XX, el *Catálogo Monumental de España*, concretamente, el correspondiente a la provincia de Badajoz.

Esta obra fue redactada por el arqueólogo José Ramón Mélida, autor que fue elegido por la Comisión Mixta junto a las Reales Academias de la Historia y la de Bellas Artes de San Fernando, por su gran conocimiento de la región y por estar desde años atrás realizando excavaciones arqueológicas en el yacimiento romano de Mérida. Para ello, llevará a cabo numerosos viajes por la región recopilando información y datos relativos a monumentos de cierto interés histórico y artístico.

En el caso de la provincia de Badajoz esos viajes realizados, con el fin de elaborar los volúmenes correspondientes, se prolongarán desde 1907 a 1910. Durante esos años no solo irá a las diferentes localidades, sino que recopilará datos en museos, recurriendo en ocasiones a literatura de viajes, eruditos locales y numerosos colaboradores como Maximiliano Macías, el padre Fita, Vicente Paredes, Vicente Barrantes, Viu, Hernández-Pacheco o el marqués de Monsalud, por citar algunos ejemplos.

Los catálogos extremeños tardaron varios años en salir publicados, por lo que el arqueólogo madrileño va a sacar a la luz artículos, informes y primicias de sus hallazgos y sus viajes en diferentes revistas y periódicos. Finalmente, los volúmenes correspondientes a la provincia de Badajoz salieron publicados, por el Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, en 1925.

II. IGLESIA DE NUESTRA SEÑORA DE LA GRANADA DE FUENTE DE CANTOS.

En muchas ocasiones, el autor realiza una pequeña reseña histórica mencionando algunos aspectos sobre los orígenes de la localidad, pero en el caso de Fuente de Cantos no es así. Si bien es cierto que en el primer tomo del catálogo incluye el yacimiento del Cerro de los Castillejos, mencionando que la primera noticia sobre estos restos fue dada por José de Viu¹ en su obra *Extremadura. Colección de sus inscripciones y monumentos*². El, denominado por Ortiz Romero³, protoarqueólogo indica que el yacimiento fue descubierto en 1842...

“... unos raros cimientos formando como calles y entre ellos considerables barras de plomo, medallas antiguas y otras cosas así, que atestiguan haber sido destruido allí repentinamente quizás un pueblo vetusto. Lo más particular es que todo el cerro está circunvalado de una especie de valla señalada en una línea circular de 4.000 varas con enormes piedras labradas puestas con cierto orden, piedras que por lo común no tienen menos de cuatro varas de largo con su ancho y grueso correspondiente”⁴.

Viu data la obra como anterior al mundo romano y compara, por sus reicias murallas, con las pelásgicas de Micenas o Tirinto, aconsejando que se realizara una excavación para comprobar si sobre estos vestigios aparecía la ciudad romana de Contributa⁵, que situaba en Fuente de Cantos o sus cercanías por allí pasar el tramo de la Vía de la Plata desde Mérida hasta Sevilla.

¹ Natural de Torla (Huesca), Licenciado y Doctor en Leyes que, tras conseguir la Cátedra de Derecho romano fue nombrado Juez de Primera Instancia en Cáceres. En 1833 será nombrado alcalde mayor de Valencia de Alcántara ejerciendo como juez de Primera Instancia en esta localidad y recibiendo el título de alcalde mayor del Crimen de la Real Audiencia de Extremadura, en 1834. Será, precisamente, durante sus años en Valencia de Alcántara los más prolíficos en cuanto a su producción y publicación de obras. La vida de Viu ha sido tratada por varios autores, pero las notas biográficas más importantes, al haber consultado su propio archivo personal, en Valencia de Alcántara, es el trabajo de Elías Diéguez Luengo. Vid. DIÉGUEZ LUENGO, E. “José de Viú. El hombre de las Lápidas”, *V Coloquios Históricos de Extremadura*, Trujillo, 1977.

² DE VIU, J. *Extremadura. Colección de sus inscripciones y monumentos*, Madrid, 1852, t. I, p. 215. Unos años antes, la imprenta cacereña de Concha y Compañía, había editado la obra. DE VIU, J. *Colección de Inscripciones y Antigüedades de Extremadura*, Cáceres, Concha y Compañía, 1846.

³ ORTIZ ROMERO, P. “José de Viu. De la epigrafía a la restauración del país extremeño”, *XII Jornadas de Historia en Llerena*, Llerena, 2011, pp. 305-319.

⁴ DE VIU, J. “Extremadura. Colección...” ob. cit. pp. 215-216. MÉLIDA ALINARI, J.R. *Catálogo Monumental de España. Provincia de Badajoz*, Madrid, Ministerio de Instrucción Pública y de Bellas Artes, t. I, 1925, p. 71.

⁵ Esta ciudad romana se identifica con el paraje de los Cercos, en Medina de las Torres. Vid. RODRÍGUEZ BORDALLO, R., RÍOS GRAÑA, A.M. “Contributa Iulia Ugultuniacum”, *V Congreso de Estudios Extremeños*, Badajoz, pp. 146-164. Ya en el siglo XVII, Tamayo de Salazar consideró que esa ciudad betúrica correspondía a Medina de las Torres, aunque autores posteriores como Ceán Bermúdez la denominaba Perceiana y a Contributa la ubicaba en San Bartolomé del Villar. Habría que esperar hasta el año 2007 para realizarse excavaciones científicas en el paraje de los Cercos,

Las ruinas del Cerro de los Castillejos también son mencionadas por Madoz, en su Diccionario:

“En el camino que va a la Calera de León, como 1 leg. al S. hacia el Bodioncillo, se encuentra un cerro conocido por los Castillejos, en el que aparecen bajo de tierra muchos cimientos divididos, cual si fuesen habitaciones de 4 varas de estensión, formando calles: esta notabilidad fue descubierta por varios vec. de este pueblo, los cuales, cavando en el año 1842. hallaron unas barras de plomo con liga de plata de 18 a. de peso; también hallaron varias monedas romanas; una venera de oro, 7 piedras de figura de ruedas de molino, una parecida a un baño, algunos picos y tenazas, mucho trigo carbonizado, y por último unos cuantos hornos como de fundir: este cerro es redondo, de 4.000 varas de circunferencia, descubriéndose en todo su alrededor por bajo de tierra unas piedras como de cuatro varas de tamaño, colocadas simétricamente las unas sobre las otras, y rematando en una sola, tan disformes algunas, que parece imposible hayan podido colocarlas allí la mano del hombre: se carece absolutamente de noticias que explicar puedan si este punto se hallaba exclusivamente destinado a hornos de fundición, o algún otro edificio particular”⁶.

Tras esta explicación sobre las ruinas halladas en el cerro, habrá que irse al segundo tomo del catálogo para encontrar otra referencia a Fuente de Cantos, y será en el capítulo que dedique exclusivamente a la localidad. En él incluirá, tan solo, su patrimonio religioso: la iglesia principal y la iglesia del convento de Nuestra Señora del Carmen, con todo lo que contengan de interés en su interior.

Nos llama la atención, y comienza así la catalogación: “Se ha hecho célebre esta villa como patria del pintor Zurbarán, de quien no se conserva en ella obra alguna. El único recuerdo interesante que del artista se guarda es su partida de bautismo”⁷.

Esta afirmación, por parte de Mérida, es cierta en cuanto a que en el momento que el arqueólogo visita la localidad, no pudo contemplar ninguna obra de él. Esta ausencia de obras en su villa natal lo justifica por irse a Sevilla con la

por medio del Instituto de Arqueología de Mérida. TAMAYO DE SALAZAR, J. *Martyrologium Hispanum. Anamnesis sive commemoratio omnium ss. Hispanorum...ad ordinem martyrologii, Lugduni, 1651-1659*. CEÁN BERMÚDEZ, J. A. *Sumario de las antigüedades romanas que hay en España, en especial las pertenecientes a las Bellas Artes*, Madrid, 1832, p. 270. GIMENO PASCUAL, H., RAMÍREZ SÁBADA, J.L. “Nuevos testimonios arqueológicos y epigráficos de Medina de las Torres (Badajoz), en un manuscrito inédito del siglo XIX”, *SPAL: Revista de prehistoria y arqueología de la Universidad de Sevilla*, nº 7, 1998, pp. 149-162. MATEOS, P., PIZZO, A., DELGADO, P. “¿Contributa Iulia Ugultunia?, intervenciones arqueológicas en el yacimiento de Los Cercos en Medina de las Torres (Badajoz)”, *Romula (Sevilla)*, nº 8, 2009, pp. 7-31.

⁶ MADOZ, P. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones en ultramar*, Madrid, t. VIII, 1847, p. 211.

⁷ MÉLIDA Y ALINARI, J. R. “Catálogo Monumental...” ob. cit., t. II, p. 239.

edad de quince o diez y seis años “para ejercitarse en la pintura y más adelante la practicó temporalmente en Llerena, volviendo luego a Sevilla”.

En la actualidad sabemos que esto no fue así, que el fuentecanteño sí tuvo encargos. Estos fueron dos compromisos, uno para decorar unas andas, y el otro realizar el retablo de los Misterios de Nuestra Señora del Rosario de la iglesia parroquial.

La primera noticia sobre estos trabajos fue dada a conocer por Manzano Garías. El 25 de febrero de 1622, el mayordomo de la hermandad de la Madre de Dios, Cristóbal Navarro, pide a Zurbarán dorar las andas para sacar en procesión a la imagen a cambio de 14 ducados⁸.

En el verano de ese mismo año, concretamente el 28 de agosto, el artista se va a comprometer a pintar el retablo de los Misterios de Nuestra Señora del Rosario para la parroquia. El encargado de realizar las tallas de madera del retablo y enviarlas a Zurbarán fue el escultor y vecino de Mérida, Francisco Morato. Para este trabajo, el pintor percibiría 1.100 reales⁹.

La pérdida de este retablo hay que buscarla a partir de 1735 por ser sustituido por otro nuevo, mientras que las pinturas es posible que fueran repartidas entre los herederos de Alonso García del Corro¹⁰ o, incluso, fueran expoliadas por los franceses a su paso por la localidad durante la Guerra de la Independencia, aunque esta última hipótesis es negada por algunos autores¹¹.

El “único recuerdo” de interés, para Mérida, era su partida de bautismo. Este hecho, que tuvo lugar el 7 de noviembre de 1598¹², ya era conocido desde 1800 gracias a Ceán Bermúdez¹³. A principios de la siguiente centuria,

⁸ Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Fuente de Cantos, Protocolo de Cristóbal Calderón, 1622, ff. 210-211. Cit. en MANZANO GARÍAS, A. “Aportación a la biografía de Zurbarán (nuevos y curiosos documentos)”, *Revista de Estudios Extremeños*, Badajoz, 1947, t. III, pp. 373-374. También la transcripción de este documento lo encontramos en CATURLA, M.L., DELEND, O. *Francisco de Zurbarán*, París, Wildenstein Institute, 1994, pp. 291-292.

⁹ AHPNFC, Protocolo de Cristóbal Calderón, 1622, ff. 745-746. Cit. en MANZANO GARÍAS, A. “Aportación a la biografía...” ob. cit. pp. 374-375. CATURLA, M.L., DELEND, O. *Francisco...*, ob. cit., pp. 291-292.

¹⁰ Ana María del NIÑO JESÚS DE PRAGA, *Convento del Carmen. Fuente de Cantos (Badajoz), patria de Zurbarán*, Fuente de Cantos, 1991, pp. 98-99.

¹¹ GARRAIN VILLA, L. J. *Zurbarán en los archivos extremeños*, Badajoz, Museo de Bellas Artes de Badajoz, 2019, p. 234.

¹² Ex-Archivo Parroquial de Nuestra Señora de la Granada, Fuente de Cantos, lib. 3^o de Bautismos, f. 17.

¹³ CEÁN BERMÚDEZ, J. A. *Diccionario Histórico de los más ilustres profesores de las Bellas Artes en España*, Madrid, 1800, t. VI, pp. 44-45.

Viniegra¹⁴ y José Cascales y Muñoz¹⁵ la publicaron. Por tanto, el arqueólogo madrileño pudo utilizar alguna de esas obras anteriores, siendo la de Ceán la más probable por utilizar palabras similares y que, para otras localidades, va a basarse en los escritos del polifacético asturiano.

Sobre la iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Granada de la localidad, Mérida nos indica que se trata de una construcción del siglo XVI con reformas del siglo XVIII, si bien la portada principal del templo databa del siglo XVII, con pilastras corintias y frontón, situada bajo la torre neoclásica, propia de la segunda mitad del siglo XVIII. En cambio, las portadas laterales son platerescas, estando la del lado de la Epístola precedida de un pórtico en forma de galería, de dos pisos, que da a la plaza; mientras que la del Evangelio está encuadrada por columnas y entablamento con un frontón partido.

Por lo que respecta a su interior, presenta una nave con seis tramos de bóveda de cañón, con lunetos para las ventanas, arcos sobre pilastras toscanas, con un entablamento y un friso con triglifos. El material empleado para su construcción es mampostería y ladrillo blanqueado. El arco triunfal es de medio punto sobre pilastras toscanas, mientras que la capilla mayor se cubre con una cúpula oval y el coro está sustentado por arcos rebajados y su sillería¹⁶ es sencilla realizada en la segunda mitad del siglo XVIII¹⁷.

De manera independiente, el autor va a describir el retablo mayor. Para él, se trataba del mejor retablo barroco de toda la provincia por la excelente ejecución de las figuras. Indica que la talla está dorada y las figuras policromadas, así como su altura por “por llegar la cúpula al copete”.

El retablo, que data del siglo XVIII, se compone de tres cuerpos: zócalo, pilastras y cascarón de bóveda. La descripción de la obra la ofrece con gran detalle:

“El zócalo ofrece a los lados del altar cuatro puertecillas cintradas entre seis ménsulas adornadas con medallones, sobre las cuales apoyan las pilastras, abalaustradas, con querubines al medio, coronadas por capiteles corintios, y en el friso ménsulas sustentando la cornisa, que perfila los salientes de las pilastras. En los cuatro huecos, dos a cada lado, que hay entre éstas, aparecen sobre ménsulas las imágenes de San José y Santiago, a los extremos y San Joaquín y Santa Ana a los lados de la Virgen titular, que ocupa el centro del retablo [...]”¹⁸.

¹⁴ VINIEGRA Y LASSO, S. *Catálogo Exposición de Zurbarán*, Madrid, 1905, pp. 5-6.

¹⁵ CASCALES Y MUÑOZ, J. *Francisco de Zurbarán, su época, su vida y sus obras*, Madrid, 1911, p. 22.

¹⁶ En la silla presidencial aparece en el respaldo la cruz de la Orden de Santiago, por haber pertenecido el templo a esta Orden militar. MÉLIDA ALINARI, J. R. *Catálogo Monumental...*, ob. cit. t. II, p. 241.

¹⁷ *Ibíd.*, p. 239.

¹⁸ *Ibíd.*, p. 240.

Además de estas figuras, aparecen de medio cuerpo otras como San Antonio de Padua, Santa Práxedes, Santa Lucía y San Antonio Abad; mientras que los medallones de las pilastras aparecen de busto, San Pedro y San Pablo y los cuatro Evangelistas. Ya en la cúspide, aparecen las imágenes de San Agustín y San Buenaventura, en los extremos, y a su lado la de los Arcángeles San Gabriel y San Rafael, dando un protagonismo en el centro a San Miguel. Y ya en el copete nos encontramos la imagen colosal del Padre Eterno, dentro de aureolas de nubes y rayos. En la bóveda se aprecian en medallones los bustos de los cuatro Doctores.

El análisis del retablo nos da una idea de una obra rica en novedades como son las ménsulas del banco, los estípites al ser distintos a los usados en otras iglesias de la región y la riqueza escultórica, abundante en un momento en el que se tiende a la reducción de imágenes. El uso del cascarón en la parte superior sigue el modelo de otras parroquias como las de Barcarrota, Santa Marta o la de Santa María de Jerez de los Caballeros¹⁹.

Aunque Mérida no aporta datos sobre el artista que realiza el retablo, en la actualidad sí sabemos que es obra del sevillano Manuel García de Santiago, fechado entre 1760 y 1770²⁰. Este artista era hijo del escultor Bartolomé García de Santiago, trabajando en retablos para diversas iglesias, conventos e, incluso, la catedral de Sevilla²¹.

La labor escultórica es de gran calidad, siguiendo la tradición de la escultura sevillana; sin embargo, para algunos autores, los altos relieves de los óvalos de las calles laterales eran de menor calidad planteando que no fueran salidas de las manos del artista, sino de su taller, reconociendo que la policromía hace perder la calidad de la talla²².

¹⁹ HERNÁNDEZ NIEVES, R. *Retablistica de la Baja Extremadura (Siglos XVI-XVIII)*, Badajoz, Diputación de Badajoz, 2004, p. 323.

²⁰ Archivo Diocesano de Badajoz, sec. Orden de Santiago, lg. 766, n^o 17.500. HALCÓN, F., HERRERA, F., RECIO, Á. *El retablo barroco sevillano*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2000, pp. 149-151.

²¹ SANCHO CORBACHO, H. *Documentos para la Historia del Arte en Andalucía*, t. VII, Sevilla, 1934, pp. 105-106. HERRERA GARCÍA, F.J. "El retablo mayor del sevillano convento de Nuestra Señora de Loreto de Espartinas", *Archivo Ibero-Americano*, Vitoria, t. XLIX, n^o 195-196, 1989, pp. 413-424. PAS-TOR TORRES, Á. "El retablista y escultor Manuel García de Santiago: Nuevas adiciones a su obra", *Laboratorio de Arte: Revista del Departamento de Historia del Arte*, Sevilla, Universidad de Sevilla, n^o 11, 1998, pp. 549-570. AMORES MARTÍNEZ, F. "Nuevas datos acerca de la obra de José de Escobar y Manuel García de Santiago para la colegiata de Olivares en el siglo XVIII", *Laboratorio de Arte: Revista del Departamento de Historia del Arte*, Sevilla, Universidad de Sevilla, n^o 12, 1999, pp. 199-212. SILVA FERNÁNDEZ, J. A. *La familia García de Santiago: una saga de imagineros y arquitectos de retablos en la Sevilla del Siglo de las Luces*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 2012.

²² SANTOS MÁRQUEZ, A. J. "El retablo mayor de la parroquia de Nuestra Señora de La Granada de Fuente de Cantos", *III Jornada de Historia de Fuente de Cantos*, Fuente de Cantos, 2003, pp. 136-137.

Mélida no pudo contemplar las modificaciones que sufrió, ya que será tras el golpe de 1936 cuando se quemaron imágenes y obras de la iglesia, sin afectar al retablo, pero sí a la imagen titular, que quedó mutilada. En la copia del catálogo conservada en la Biblioteca Nacional, en el volumen correspondiente a las láminas, aparece una fotografía del retablo²³, donde se aprecia a la Virgen con el niño en una de sus manos y la granada en la otra, con una media luna de plata y una corona imperial. En la actualidad esta imagen no se conserva, y la que podemos contemplar es una imagen de madera tallada y policromada, posiblemente situada en el antiguo retablo mayor, realizado por Gil de Hermosa a principios del siglo XVI²⁴.

Otro de los retablos que el autor menciona es el ubicado en el colateral del Evangelio, obra propia de principios del siglo XV, que contiene una talla de un crucifijo entre la Virgen y San Juan, pintadas en lienzo; mientras que en el copete se aprecia otra pintura que representa a la Virgen poniendo la casulla a San Ildefonso, y a sus lados San Pedro y San Pablo. En el lado opuesto hay dos altares barrocos, con columnas salomónicas y un lienzo de San Juan Bautista.

Como obras de arte que son conservadas en el templo, Mélida cataloga dos pinturas (un Ecce Homo, entre dos ángeles, de influencia flamenca del siglo XV, y una pintura en cobre que representa el entierro de cristo), un crucifijo de marfil y numerosas joyas datadas en el siglo XVI. Estas son una custodia de plata de estilo plateresco²⁵, una cruz²⁶, dos cálices²⁷, un pelícano eucarístico²⁸.

²³ MÉLIDA ALINARI, J. R. *Catálogo Monumental...*, ob. cit. t. III, lám. CCXIV.

²⁴ VALVERDE BELLIDO, J. M. *Fuente de Cantos, el pueblo de las espadañas. Cuadernos Populares*, Mérida, nº 41, 1991, p. 10. VALVERDE BELLIDO, J. M. "Arte religioso en Fuente de Cantos", en LORENZANA DE LA PUENTE, F. (Coord.) *Francisco de Zurbarán. Su tiempo, su obra, su tierra*, Fuente de Cantos, 1998, p. 408.

²⁵ Fue regalada por el Conde de Montalbán. Este personaje posee una casa en la villa, con una portada clásica con columnas toscanas, estriadas y un balcón con pequeñas columnas toscanas: MÉLIDA ALINARI, J. R. *Catálogo Monumental...*, ob. cit., t. II, p. 246. El origen de este título recae en Alonso del Corro Guerrero, concedido por Felipe V el 11 de abril de 1729. ARAGÓN MATEOS, S. "La nobleza provincial extremeña en el siglo XVIII: los caminos de la ambición", *XVI Jornadas de Historia en Llerena, Llerena*, 2016, p. 73. CASTILLO DURÁN, J. "Alonso del Corro Guerrero, secretario del Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición de Llerena y Conde de Montalbán", *XVII Jornada de Historia de Fuente de Cantos*, Fuente de Cantos, 2016, pp. 165-200.

²⁶ Por la documentación sabemos que la pieza llegaría al templo entre 1550-1575, siguiendo las creaciones de los llerenenses de Julián Núñez y de Pedro de Torres: TEJADA VIZUETE, F. *Platería y plateros bajoextremeños*, Badajoz, 1998, pp. 155-156 y 258.

²⁷ Uno de ellos, posiblemente, realizado por el llerenense Cristóbal Gutiérrez, que ya había realizado unos cetros en torno a 1590 para la iglesia fuentecanteña: TEJADA VIZUETE, F. *Platería...*, ob. cit. p. 287.

²⁸ Este pelícano era utilizado para llevar el Viático, llevando una marca: PINEDA. Mélida cree que se trata de la marca del platero Diego de Pineda, dato que extrae de la obra de Gestoso, pero sin

Igualmente, unas vinajeras²⁹, un acetre³⁰, una bandeja de plata³¹, una jarra³² y una cruz procesional³³.

III. LLERENA, CIUDAD SANTIAGUISTA.

El capítulo dedicado a Llerena comienza, como suele ser lo habitual, por realizar una breve reseña histórica. Mérida señala que la ciudad fue conquistada a los árabes en 1241 por don Rodrigo de Triguero³⁴, XIII maestre de la Orden de Santiago, en tiempos de Fernando III el Santo, ayudado por las huestes del obispo de Coria, don Jaime de Sanguineto. Tras la toma, Llerena va a formar parte de los territorios santiaguistas convirtiéndola, don Pelay Pérez Correa, en residencia de sus maestros³⁵. Su importancia como ciudad santiaguista va a

fundamentarlo. Nosotros hemos podido consultar la obra de la que se basa y no hemos podido localizar la razón por la que sería el platero que realizó la obra: GESTOSO Y PÉREZ, J. *Ensayo de un diccionario de los artífices que florecieron en esta ciudad de Sevilla desde el siglo XIII hasta el XVIII*, Sevilla, Tomo II, 1900, p. 286. Algunos autores han atribuido esta marca al platero sevillano Antonio Pineda. Vid. CRUZ VALDOVINOS, J. M. *Cinco siglos de platería sevillana*, Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla, 1992, pp. 379-380. Cit. en SANTOS MÁRQUEZ, A. J. "La platería de la parroquia de Ntra. Sra. de la Granada de Fuente de Cantos (Badajoz)", *Estudios de platería*, Universidad de Murcia, Murcia, 2002, p. 426.

²⁹ Presenta las siguientes marcas: GVZMAN GARCIA 10 NO8DO.

³⁰ Lleva varias inscripciones, una de ellas: ANGELVS PELAIO ET SVIS VICTORIAM. Encima, tres ángeles y dos leones y otra inscripción: ADELANTE LOS DEL CORRO POR MAS VALER. Y en el tercio superior de la copa otra haciendo referencia a D. Diego del Corro Carrascal, Inquisidor Apostólico de Cartagena de Indias, y el año de 1656. MÉLIDA ALINARI, J.R. *Catálogo Monumental...*, ob. cit., t. II, p. 243. Este personaje pertenecía a una de las familias más importantes de la villa, los del Corro, que influyeron en la vida civil y religiosa. Vid. Ana María del NIÑO JESÚS DE PRAGA, *Convento del Carmen...*, ob. cit. pp. 100-110.

³¹ Mérida añade las marcas H E, un león y una B que aludiría a Badajoz. Por su parte, Santos Márquez propone que los punzones de contrastía son de Mateo Martínez Moreno y el punzón del platero Antonio Ruiz de León el Joven. SANTOS MÁRQUEZ, A.J. *La platería...*, ob. cit. p. 425.

³² Mérida tan solo indica que se trata de una jarra de plata con adornos dorados, sin mencionar que presenta una marca de platero que corresponde al cordobés Antonio Ruiz el Joven, fechada en 1824. Cit. en *Ibidem*, p. 426.

³³ Mérida indica un par de marcas aludiendo a un tal Mosiano (1796) y Gonsales.

³⁴ Las crónicas indican que el maestre que conquista estos territorios es don Rodrigo de Yñiguez: CORIA, Fray F. *Descripción e historia general de la provincia de Extremadura*, Sevilla, 1608, Libro 2º, f. 157v.

³⁵ Algunos autores apuntan que Llerena es una fundación santiaguista siguiendo la cita de D. Bernabé de Chaves. La donación del alfoz de Reina, donde Llerena estaba integrada, a la Orden de Santiago tuvo lugar el 11 de abril de 1246: CHAVES, B. (DE) *Apuntamiento legal sobre el dominio solar, que por expresas reales donaciones pertenece a la Orden de Santiago en todos sus pueblos*, Madrid, c. 1740, f. 35r. LÓPEZ FERNÁNDEZ, M. "Aproximación histórico-jurídica al fuero de Llerena", *VI Jornadas de Historia en Llerena*, Llerena, 2005, pp. 243-257. LÓPEZ FERNÁNDEZ, M. "La figura histórica-legendaria del Maestre Pelay Pérez Correa. Un estado de la cuestión", *Revista de las Órdenes Militares*, Madrid, nº 2, 2003, pp. 13-59. LÓPEZ FERNÁNDEZ, M. "La persona de Pelay Pérez Correa, maestre de la orden de Santiago", *As ordens militares e as ordens de cavalaria na construção do mundo*

perdurar hasta el siglo XV, elevando su categoría a diócesis, con el título de Priorato de San Marcos de León con jurisdicción en 38 pueblos, 43 parroquias y un gran número de clérigos.

Otro de los datos que se va a destacar es la convocatoria en Cortes en 1340 por parte del monarca Alfonso XI, por lo que se deduce que la villa contaba con suficiente capacidad logística para acomodar a tanto asistente³⁶.

Vestigios que se han podido conservar de época musulmana, para Mérida, sería algún fragmento de las murallas que defendían la ciudad medieval, ya que la mayoría de ellas estaban construidas en tapial con partes de ladrillo, con torres cuadradas; y en el sector sureste se conserva lienzo de pequeño aparejo. El autor considera que en su totalidad se tuvo que construir en talud, aunque durante su visita dificultaba apreciarla debido a las casas construidas aprovechando sus muros³⁷.

Hay autores que consideran, al igual que Mérida, que la ciudad tuvo una fortificación árabe³⁸, mientras que otros lo niegan³⁹. Otra teoría es que Llerena, antes de 1240, se tratase de una alquería, dependiente de Reina, que tuviese alguna torre, denominada el Ayrado por los cristianos. Esa alquería se ubicaría en torno a la actual plaza de la Fuente Pellejera⁴⁰.

III.1. Iglesia de Nuestra Señora de la Granada de Llerena.

Se trata del templo principal del priorato de la Orden de Santiago⁴¹, siendo una capilla, el muro meridional y la portada principal lo único que se conserva de época medieval. De la portada nos indica que se trata de una obra del siglo XIII⁴²

occidental, Palmela, 2005, pp. 191-226. LÓPEZ FERNÁNDEZ, M. *Pelay Pérez Correa: Historia y leyenda de un maestro santiaguista*, Diputación Provincial de Badajoz, Badajoz, 2010.

³⁶ CAÑAS GÁLVEZ, F. de P. *Itinerario de Alfonso XI de Castilla. Espacio, poder y corte (1325-1350)*, Madrid, La Ergástula, 2014.

³⁷ MÉLIDA ALINARI, J.R. *Catálogo Monumental...*, ob. cit., t. II, p. 300.

³⁸ GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, A. *Las poblaciones de la Baja Extremadura. Configuración y morfología*, Badajoz, Caja de Ahorros de Badajoz, 1993.

³⁹ GARRIDO SANTIAGO, M. *Arquitectura militar de la Orden de Santiago en Extremadura*, Mérida, Editora Regional de Extremadura, 1989, pp. 184-194.

⁴⁰ MATEOS ASCACÍBAR, F.J. "Nuevas aportaciones documentales sobre el urbanismo de la ciudad de Llerena y su historia", *XIV Jornadas de Historia en Llerena*, Llerena, 2013, pp. 351-377.

⁴¹ Sobre la relación de este templo con la Orden santiaguista, Vid. LORITE CRUZ, P.J. "La iglesia de la Granada de Llerena, una breve aproximación a su extrañísima jurisdicción. Su comportamiento dentro de la Orden de Santiago", *XIX Jornadas de Historia en Llerena*, Llerena, 2018, pp. 279-295.

⁴² Algunos autores consideran que la portada, denominada del Perdón, sea posterior ya que la iglesia se fundó durante la primera mitad del siglo XIV. GÓMEZ DE LA PEÑA, M.P. "La Iglesia Mayor de

construida en sillería granítica, dividida en dos cuerpos sin remate por estar la torre⁴³ cargada sobre ella, destacando la ventana geminada del segundo cuerpo “sobre una cornisa dentada y sustentada por historiados canecillos que divide el cuerpo superior del inferior, y a la que interrumpe una hornacina de igual traza apuntada, hoy hueca”. Del cuerpo inferior de la portada, el autor se deleita describiéndola con gran detalle indicando la iconografía que presentan las arquivoltas: leones heráldicos simbolizando el priorato legionense, dos castillos símbolos de la corona de Castilla, cuadrúpedos, tallo con trifolias...

De la portada de la Epístola, menciona que está algo desfigurada, de la que se conserva un porche renacentista, de moldura gótica y bóveda de crucería. Por su parte, la portada del Evangelio⁴⁴, que da a la plaza, presenta unos soportales con columnas gruesas y lisas de estilo herreriano, situándose la portada propiamente dicha en el intercolumnio central. Esta portada es de estilo barroco con frontón semicircular con adornos en el tímpano y en el medio la granada que simboliza la advocación del templo. Además, se completa con tres escudos: el de la orden militar, el de España y el de la ciudad de Llerena. Sobre todo esto hay unas arquerías de medio punto, sobre columnas de orden compuesto creando una arquería baja con balcón corrido de hierro y otra arquería superior correspondiendo a dos galerías cuyo fin era que en esos balcones se situara el público para contemplar los autos de fe y las corridas de toros que tenían lugar en la plaza. El autor va a datar estos soportales como obra del siglo XVI, la portada ya del siglo XVIII y las arquerías propias del siglo XVII⁴⁵.

la villa Santiaguista de Llerena”, *Revista de Estudios Extremeños*, XLIII-II, 1987, p. 379. CARRASCO GARCÍA, A. *La plaza mayor de Llerena y otros estudios*, Madrid, Ediciones Tuero, 1985, p. 18.

⁴³ En su origen esta torre contaba con tres cuerpos más de estilo mudéjar, una con un reloj y la superior con las campanas. Es posible que esta torre sirviese de ejemplo para la construcción de otras torres fachada con entrada a los templos que podemos contemplar durante los siglos XV-XVI en la Baja Extremadura, suponiendo un modelo arquitectónico muy utilizado a lo largo de todo el territorio de la provincia de León de la Orden de Santiago. MATEOS ASCACÍBAR, F.J., HERNÁNDEZ GARCÍA, Á. “La iglesia mayor de Llerena”, *XVI Jornadas de Historia en Llerena*, Llerena, 2015, pp. 306.

⁴⁴ El Tribunal de la Inquisición de Llerena intervino en la remodelación de esta fachada. Recordemos que el Tribunal realizaba sus autos de fe en la plaza pública. MATEOS ASCACÍBAR, F.J., HERNÁNDEZ GARCÍA, Á. *La iglesia mayor...*, ob. cit. pp. 312-315. MATEOS ASCACÍBAR, F.J., HERNÁNDEZ GARCÍA, Á. *La iglesia de la Granada de Llerena: parroquia matriz de la Orden de Santiago en Extremadura*, Llerena, Sociedad Extremeña de Historia, 2022, pp. 113-119. MALDONADO FERNÁNDEZ, M. “Relaciones protocolarias entre el Tribunal de la Inquisición y el Cabildo concejil de Llerena”, *XV Jornadas de Historia en Llerena*, Llerena, 2014, pp. 331-347.

⁴⁵ En realidad, los corredores porticados son diseñados en 1767 por el arquitecto José Gómez y construidos en 1780 a cambio de 30.000 reales: MATEOS ASCACÍBAR, F.J., HERNÁNDEZ GARCÍA, Á. *La iglesia de la Granada...*, ob. cit. p. 268.

Por lo que respecta a la torre⁴⁶, la data del siglo XVIII de “gracioso estilo barroco”, de dos cuerpos, con arcadas, sobre pilares y columnas toscanas en el cuerpo inferior y jónicas en el superior. La describe con gran detalle para comparar el uso de torrecillas sobre la terraza con las de la iglesia parroquial de Almendralejo⁴⁷, cuya función no es otra que la de ser los campanarios. Todo ello coronado por una veleta (figura con una bandera)⁴⁸.

Del interior, José Ramón Mérida nos da cuenta de todo lo que ve. El templo se compone de una capilla mayor con cúpula octogonal, sobre pilares toscanos y tres naves de arcos de medio punto y bóvedas de arista, sobre seis grandes columnas, con otra cúpula sobre pechinas en el tercer tramo. El retablo mayor es de estilo barroco⁴⁹, dorado, con cuatro columnas corintias con guirnaldas y estrías, en cuyo centro aparece el camarín de la Virgen de la Granada, mientras que en los intercolumnios aparecen las imágenes de San Isidro y San Pedro. El templo conserva otros retablos, también barrocos, donde aparecen en el lado del Evangelio dos tallas de San Ignacio y San Agustín.

En el último tramo de la nave central se sitúa el coro capitular de la orden santiaguista, ya que aparece el escudo en el respaldo de la silla presidencial. Para el autor, este coro bajo es del siglo XVII “sin mérito”. También hay un coro alto.

⁴⁶ La primitiva torre era de estilo mudéjar y a mediados del siglo XVI aún estaba en buenas condiciones. Sin embargo, deciden derribarla por cuestiones estéticas y con el objetivo de realzar el templo e imponer autoridad por ser la capital del señorío de León de la Orden de Santiago. Este proceso constructivo está muy bien documentado. Vid. *Ibidem*, pp. 123-133.

⁴⁷ MEDINA CLEDÓN, T. “Aproximación histórica a la iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Purificación de Almendralejo”, *Pax et Emerita: Revista de Teología y Humanidades del Arzobispado de Mérida-Badajoz*, nº 5, 2009, pp. 391-402. ZARANDIETA ARENAS, F. “Encomienda y parroquia de Almendralejo. Un conflicto de competencias en el siglo XVIII”, *Revista de Estudios Extremeños*, Badajoz, LXXII-I, 2016, pp. 421-452.

⁴⁸ Esta figura en forma de giraldillo, obra del maestro de rejería Juan de Palacios, fue colocada en 1629 y tuvo que ser sustituido por otro nuevo en 1772 debido a un rayo que cayó en la torre. AMLL, Libro de Acuerdos 1628-1632, 8 noviembre 1629, fol. 103. Cit. GÓMEZ DE LA PEÑA, M.P. “La Iglesia Mayor...” ob. cit., p. 399

⁴⁹ Mérida ve el retablo que sustituyó al que intervino Zurbarán y Jernónimo Velázquez en el siglo XVII. Este retablo lo doró Manuel Rodríguez que recibe por su trabajo 200 reales: SOLÍS RODRÍGUEZ, C.; TEJADA VIZUETE, F., CIENFUEGOS LINARES, J. “Escultura y pintura del siglo XVII. Otros centros (Llerena, Jerez de los Caballeros, Fregenal de la Sierra)”, *Historia de la Baja Extremadura. Artes Plásticas siglos XVI al XVIII*, Badajoz, Real Academia de Extremadura de las Letras y las Artes, 1986, t. II, pp. 683-715. MARTÍN BURGUEÑO, M. “Zurbarán y el retablo mayor de la Granada”, *Revista de Estudios Extremeños*, Badajoz, XL-I, 2004, p. 59. Algunos cuadros del retablo del siglo XVII se pueden ver, actualmente, expuestos en el Museo de Bellas Artes de Badajoz y alguno conservado en depósito del Museo del Prado. El retablo que ve el arqueólogo fue calcinado por las llamas el 5 de agosto de 1936: GARRAIN VILLA, L. J. *Llerena, sus calles, historia y personajes*, Llerena, Sociedad Extremeña de Historia, 2010, p. 224.

Si dirigimos nuestra mirada a la derecha de la capilla mayor nos encontramos con la sacristía, desde la cual se accede al camarín y donde, durante su visita a la iglesia, pudo contemplar un cuadro, desaparecido en la actualidad, con la inscripción donde se alude a la construcción de dicha estancia⁵⁰. Para Mérida, el camarín era del estilo al que hay en el Monasterio de Guadalupe⁵¹, que presenta una planta de cruz, con gran decoración barroca, de relieve en yeso. En los machones aparecen dos águilas encadenadas bajo una corona imperial y una cartela con frutos y el cuerno de la Abundancia; mientras que en las pechinas de la cúpula aparecen cartelas con el monograma A.M y la granada. Las cuatro ventanas de la cúpula aparecen los cuatro Arcángeles. En los arcos hay un altar-relicario con columnas salomónicas y en dos puertas aparecen unos cuadros que representan la Anunciación, la Concepción y la Visitación.

De manera independiente se va a catalogar una de las capillas del templo, la de San Juan. Esta capilla está aneja a la iglesia, fundada, según él, por el Licenciado Luis de Zapata⁵², con jurisdicción exenta pero dependiente del obispado de Badajoz. Se trata de una construcción, en palabras del autor, ojival, compuesta por un ábside de tres lados, un tramo rectangular y con bóvedas de crucería. El cuerpo está algo descentrado debido al arranque de la nave de la Epístola, dividido en dos pisos en cuyo cuerpo inferior aparece un coro con sillería, mientras que en el superior hay una tribuna dando frente al altar. En este lado de la Epístola va a destacar una inscripción con letras góticas realizadas en color verde que alude a la fundación en tiempos de Carlos V en 1519:

“Con la voluntad de Dios y de su bendita madre los muy altos y muy católicos y muy poderosos los Reyes de España don Fernando y doña Isabel y doña Juana y la cesárea majestad don Carlos y emperador como ha criado y es voluntad suya sirviendo los treinta y tres años haciendo muchas mandas al ilustre licenciado Luis Zapata todo el tiempo de su consejo y su Refrendatario y

⁵⁰ Se puso la primera piedra el viernes 3 de septiembre de 1700, dedicando el culto a Nuestra Señora de la Granada, patrona de la ciudad, el domingo 15 de julio de 1703. El coste de la obra fue de 86.000 reales que procedían de las limosnas de los vecinos de la ciudad y de otros vecinos de localidades cercanas. MÉLIDA ALINARI, J.R. *Catálogo Monumental...*, ob. cit., t. II, p. 304.

⁵¹ El camarín meridenense comienza a construirse cuatro años después de acabarse el de Guadalupe. Hay autores que atribuyen su construcción al maestro madrileño Mateo de Hornedal: SOLÍS RODRÍGUEZ, C.; TEJADA VIZUETE, F., CIENFUEGOS LINARES, J. *Escultura y pintura...*, ob. cit., pp. 18-19. TOVAR MARTÍN, V. *Arquitectos madrileños de la segunda mitad del siglo XVII*, Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 1975, pp. 368-370.

⁵² La capilla perteneció a Hernando de León, tesorero del reino, pero al ser condenado por hereje en 1494 pasó a ser propiedad del concejo. En 1500 se da licencia para venderla, siendo adquirida en 1503 por Juan de Céspedes que, tres años después, la venderá al licenciado Zapata por 70.000 maravedíes y 300 de censo. PÉREZ, P. “El Licenciado Zapata”, *Revista de Estudios Extremeños*, XVII-I, 1943, pp. 16-17.

Relator hizo esta Capilla y doña María de Chaves su mujer y la dotaron y ordenaron con cargo que ruegue a Dios por sus altezas y por la excelentísima Reina doña Isabel mujer del Rey don Juan bisabuelo del emperador seyendo del su consejo fue principio de todo lo suyo dicho y así mismo para que ruegue por sus antecesores y sucesores”⁵³.

Como es lógico, aparece el escudo⁵⁴ de sus fundadores coronando el altar. Ese mismo blasón aparece en la silla central del coro y en el exterior. Durante la visita de Mérida aún se conservaba el pavimento primitivo de baldosines rectangulares combinados con olambrillas mudéjares, como los azulejos de cuerda seca y de labor poligonal, que hace proceder de Sevilla. En esta capilla también se conservaba tres rejas góticas de hierro forjado que la separaban de la iglesia⁵⁵.

Tras la descripción detallada del templo y una de sus capillas, empieza a catalogar aquellas obras de arte que le son de interés, así como las alhajas que custodian en su interior, tanto de la Virgen como de la propia parroquia. Comenzando con la imagen de la Virgen de Nuestra Señora de la Granada, que pudo contemplar durante su visita de la talla original románica del siglo XIII que, como recordamos, fue destruida en el incendio que tuvo lugar durante la Guerra Civil⁵⁶. La imagen fue sustituida un año después por otra del ceramista sevillano Enrique Orce.

Otra de las obras de arte que Mérida encontró fue la bella escultura de la Santísima Trinidad⁵⁷ que, por su gran valor artístico estaba separada del culto. Se trataba de una obra hecha en mármol y se conservaba aún policromía y restos dorados. Nos da las medidas: 1,32 de alto y nos la describe de la siguiente manera:

⁵³ MÉLIDA ALINARI, J.R. *Catálogo Monumental...*, ob. cit., t. II, pp. 305-306.

⁵⁴ Partido en cuatro cuarteles, con cinco zapatos de plata sobre gules, dos castillos de plata y seis banderas de oro sobre gules, cinco llaves de oro sobre gules y ajedrezado de plata y gules.

⁵⁵ Mérida desconoce el nombre del arquitecto que realiza la obra de la capilla, al igual que el autor de la rejería. Sin embargo, se le atribuye la rejería al maestro llerenense Juan de Urbina. Cit. MATEOS ASCACÍBAR, F.J., HERNÁNDEZ GARCÍA, Á. *La iglesia de la Granada...*, ob. cit., p. 78. MÉLIDA ALINARI, J. R. “Excursiones extremeñas. Llerena”, *Revista de Extremadura*, CXV, 1909, p. 11.

⁵⁶ Durante el bombardeo, y posterior incendio, además de la talla de la Virgen, fue destruido el retablo, un órgano barroco, el grupo escultórico de la Trinidad, una peana de plata del siglo XVII, una custodia del siglo XVIII y el camarín sufrió daños; además de numerosa documentación del archivo. COVARSÍ YUSTAS, A. “Estragos de obras de arte durante la Guerra Civil”, *Revista del Centro de Estudios Extremeños*, XII, 1938, pp. 209-212.

⁵⁷ El autor dedica un artículo a este grupo escultórico unos años antes de salir el catálogo. Es publicado en el Boletín de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando originalmente, para publicarse un año después en la Revista de Extremadura: MÉLIDA ALINARI, J.R. “Grupo escultórico medieval representativo de la Santísima Trinidad, en Llerena (Badajoz)”, *Boletín de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando*, Madrid, t. XI, 1909, pp. 129-132. MÉLIDA ALINARI, J.R. “Grupo escultórico medieval representativo de la Santísima Trinidad”, *Revista de Extremadura*, XII, 1910, pp. 352-355.

“La figura principal es del Padre Eterno, poco menor que el natural, sentada en un trono sin respaldo, a modo de banquillo, del tipo de los que se ven en las miniaturas del Libro de las Cantigas, y en otros monumentos análogos. La corona, que es pieza labrada aparte, de 0,08 metros de altura, lleva rizadas hojas o grumos, y su anillo adornos cuadrilobulados. [...] Viste túnica, que forma menudos pliegues, como el manto que lleva prendido sobre el pecho con un broche circular y labrado. Dicho manto cruza sobre las piernas descubriendo, así como la túnica los extremos de los desnudos pies. Con la diestra mano bendice y con ambos antebrazos sostiene la cruz en que aparece enclavado el Hijo, que es figura pequeña; descansa la cruz sobre las piernas del Padre y sobre ella descende por el lado derecho, la paloma simbólica del Espíritu Santo [...]”⁵⁸.

La figura del Padre tiene, en su mano izquierda, un objeto esférico que el arqueólogo atribuye al símbolo de la advocación titular del templo, es decir, una granada abierta y en cuyo interior se aprecia un castillo con tres torres, entre dos árboles, recordando al escudo de la ciudad. Incluso se pregunta si no se trataría de figuras heráldicas de aquellas familias que mandaron realizar la imagen. Tanto en la primicia que publica en 1909 como en el catálogo, la relaciona con otra imagen similar que existía en la catedral de Jaca, aunque siendo la de Llerena una obra anterior propia de la escuela castellana del siglo XIII⁵⁹.

Otra de las obras de arte que va a catalogar es un lienzo que representa al Calvario, situado en un retablo ubicado al fondo del coro; y otro que representa a la Virgen con el Niño, atribuido a Miguel Sánchez y fechado a principios del siglo XVI⁶⁰.

Sobre las alhajas de la Virgen, se nombra una navecilla del siglo XVI, una colección de sortijas de los siglos XV-XVIII, una figurita de oro esmaltado de San Antonio (siglo XVII), una venera de inquisidor del siglo XVII, un joyel del siglo XVI, una granada de oro y un pedestal de plata para la Virgen. Además de esto, Mérida pudo ver una custodia procesional de plata del siglo XVII, otra custodia renacentista con montura barroca de plata, un viril de plata (finales del siglo XVI), una cruz plateresca donde se representa la creación del hombre y la mujer, con un pedestal adornado sobre repujado con imágenes de la Anunciación, Visitación, Natividad y Asunción; una cruz del siglo XVII con iconografía de el Salvador y la Virgen con el Niño, un báculo de plata (siglo XVII) y un frontal de plata repujada de más de tres metros de largo (siglo XVII).

⁵⁸ MÉLIDA ALINARI, J.R. *Catálogo Monumental...*, ob. cit., t. II, p. 307.

⁵⁹ MÉLIDA ALINARI, J.R. “Grupo escultórico medieval...”, ob. cit. p. 132. MÉLIDA ALINARI, J. R. *Catálogo Monumental...*, ob. cit., t. II, pp. 354-355.

⁶⁰ GESTOSO Y PÉREZ, J. “Notas artísticas llerenenses”, *Archivo Extremeño*, nº 7, 1908, pp. 210-211.

Por último, va a catalogar unos objetos de menor tamaño como tres arañas de cristal (siglo XVIII), un cofre de madera datado a principios del siglo XVI, un arca decorada con asuntos alegóricos y peregrinos (siglo XVI-XVII), otros dos cofres forrados de cuero negro y una cruz forrada de corcho (siglo XVIII)⁶¹.

III.2. Iglesia parroquial de Santiago.

Templo fundado por el XL, y a la postre último, gran maestro de la Orden de Santiago don Alonso de Cárdenas que, en su testamento⁶², dispuso el clero que había de tener y la renta de 58000 maravedíes con que la dotó. Anota que la primera advocación fue la del apóstol San Pedro.

La intención que tiene el maestro, en realidad, es construir una capilla que sirva como enterramiento para él y su mujer Leonor de Luna⁶³, para convertirse en un templo exclusivamente para ellos, dotado con capellanías para su mantenimiento y culto. Algo parecido a lo que sucedía en la otra iglesia de Llerena, que estaba llena de maestros y comendadores. Su construcción fue continuada por su única hija, doña Juana de Cárdenas, casada con don Pedro Portocarrero, hijo del I marqués de Villena; siendo terminada por el hijo de estos, don Alonso de Cárdenas, I conde de la Puebla del Maestre y su esposa⁶⁴.

Para Mérida, se trataba de un edificio ojival parecido a la capilla de Zapata, pero más depurada, con un ábside con finos estribos donde aparece, en el lado del Evangelio, el escudo del fundador y la siguiente inscripción:

ESTA CAPILLA MANDÓ FAZER EL MUY ILLUSTRE SEÑOR DON ALONSO DE CÁRDENAS, GRAN MAESTRE DE LA ORDEN DE CAVALLERÍA DE SANTIAGO, ACABOSE EL AÑO DE MCCCCLXXXII⁶⁵

⁶¹ MÉLIDA ALINARI, J.R. *Catálogo Monumental...*, ob. cit., t. II, pp. 308-310.

⁶² Mérida da como fecha el 30 de junio de 1533. Sin embargo, el testamento es otorgado el 30 de junio de 1493. No sabemos de dónde saca esa fecha tan tardía el madrileño. VARGAS ZÚÑIGA, A. *Don Alonso de Cárdenas, LXI y último Maestre de la Orden de Santiago, por dos comendadores de la Orden, sus coetáneos*, Badajoz, Diputación Provincial de Badajoz, 1976. GARRAIN VILLA, L.J. "Don Alonso de Cárdenas, XLI Maestre de la Orden de Santiago", *Los Santos de Maimona en la historia IV*, Los Santos de Maimona, 2013, p. 58.

⁶³ Hija bastarda de don Rodrigo de Luna, prior de Castilla y León en la Orden de San Juan de Jerusalén, y doña María de Tordesillas. A su vez sobrina del Maestre de la Orden de Santiago, don Álvaro de Luna, el favorito del rey Juan II de Castilla.

⁶⁴ VARGAS ZÚÑIGA, A. "Don Alonso de Cárdenas...", ob. cit. p. 66.

⁶⁵ MÉLIDA ALINARI, J.R. *Catálogo Monumental...*, ob. cit., t. II, p. 311. PEÑA GÓMEZ, M^a.P. *Arquitectura y urbanismo en Llerena*, Cáceres, Universidad de Extremadura, 1990, p. 141.

El interior del templo es de una sola nave⁶⁶, con cuatro tramos divididos por pilares de finas columnas y sencillas bóvedas de crucería. Por su parte, la capilla mayor presenta un tramo rectangular y un ábside de tres lados, con bóvedas de crucería cuyos nervios forman estrellas. En dicha capilla, en el Evangelio, existe una escalera de caracol que da acceso a la torre.

En cuanto a los retablos, son todos barrocos, de talla dorada, siendo el mayor datado en el siglo XVII, cubriendo otro más antiguo salvo los escudos de los fundadores. En el momento de la visita del arqueólogo, se percibía un friso a los lados del ábside, figuras y escudos esculpidos en piedra, policromados y dorados. Se tratan de composiciones góticas de influencia flamenca, compuestas por dos escudos sostenidos por ángeles y santos, en medio relieve. En el lado del Evangelio se aprecia los escudos de Cárdenas y a su derecha se ven las figuras sedentes de Santa María de Salomé y Santa Práxedes, y en el extremo a San Simón. En el otro lado se ven, de nuevo, los escudos de la esposa del maestre, a su izquierda a Santiago y a la derecha a San Faustino mártir y San Juan.

El autor va a describir el grupo escultórico de los fundadores de manera aislada, por su importancia artística. Nos menciona que el enterramiento fue destruido, suponiendo que el lugar original sería en medio de la iglesia o adosado al lado del Evangelio. Lo que sí sabemos es que desde su construcción y durante los años que Zurbarán vivió en Llerena, el enterramiento del maestre estaba separado del resto de la nave principal por una reja de hierro forjado, que desapareció en los primeros años del siglo XX; mientras que los sepulcros y los bultos funerarios de mármol fueron colocados de pie adosados a la pared en la capilla mayor. Al maestre se le representa con armadura completa, y debajo de esta se descubren las escarcelas, el camisote de mallas y la capa del hábito de Santiago con la insignia de la Orden en el costado izquierdo. Su cabeza ciñe el capacete y el yelmo lo tiene a los pies, calzados con escarpes de pico de gorrión. Porta una espada, con pomo circular adornado por dos lobos que simbolizan su emblema heráldico, que mantiene sobre el pecho con ambas manos. Por su parte, su mujer porta ropas amplias, una saya sin ceñir, un manto desde la cabeza hasta los pies y en las manos un rosario. A los pies de la figura y a su lado izquierdo se ve la figura de un ángel pequeño con una tarjeta en las manos;

⁶⁶ María Páez, primera esposa de Zurbarán, fue enterrada en la nave central del templo, a la edad de 34 años, el 7 de septiembre de 1623, en la sepultura nº 14, sepulcro que fue arrendado a la mujer de Gonzalo Gómez Camino: AEMBA, FPLL, libro 1º de defunciones de la parroquia de Santiago, f. 126. Cit. GARRAIN VILLA, L. J. *Zurbarán...*, ob. cit. p. 247.

mientras que en el otro lado se ve la figura de un pequeño caballo con montura, situando su ubicación original junto a la del caballero.

Otro de los elementos que Mérida catalogó es la lauda sepulcral, de bronce, que llevaba la siguiente inscripción: “Aquí iaze el muy illustre Señor don Alonso de Cardenas con su esposa” y que desapareció, junto a la magnífica reja renacentista que cerraba el altar mayor, a causa de unas obras de remodelación. Esta lauda fue la solución que tuvieron tras el fallecimiento del maestre debido a que el sepulcro aún no estaba terminado en esa fecha⁶⁷.

Para finalizar, el autor va a catalogar algunos objetos como un cáliz de plata dorada con el escudo de la esposa del maestre Cárdenas y dos custodias procesionales de plata repujada, una del siglo XVI y otra del siglo XVIII⁶⁸.

IV. CONCLUSIONES.

José Ramón Mérida recopilará numerosos datos e información a lo largo de sus viajes por la provincia de Badajoz, además de recurrir a literatura de viajes, eruditos locales, tradición oral o, incluso, visitar colecciones privadas; así como contar con colaboradores y utilizar bibliografía ya existente. En el caso de las dos localidades estudiadas, el arqueólogo va a catalogar y describir cada uno de los monumentos que, para él, creía que eran de más interés para ser incluidos en los catálogos. Por lo que respecta a la villa natal del pintor Zurbarán, aunque no podemos confirmar la fecha exacta de su visita, sí está claro que tuvo que conocerla ya que las descripciones que hace de la iglesia de la localidad son con gran detalle. Si bien, tuvo que ser acompañado por el párroco o algún erudito local, no solo para poder acceder al templo sino para poder indicar en su obra algunos aspectos menos conocidos que a simple vista con la observación de la arquitectura y obras de arte, no sería posible plasmarlo en el catálogo. Además, sabemos que tuvo la posibilidad de ver la colección privada de D. Luis de Chaves Fernández de Córdoba⁶⁹, el cual poseía tres retratos.

⁶⁷ PEÑA GÓMEZ, M^a.P. *Arquitectura...*, ob. cit. p. 145. CALDERA DE CASTRO, M. DEL P. “Las estatuas yacentes de Alonso de Cárdenas y Leonor de Luna en Mérida y Llerena”, *VI Congreso de estudios extremeños*, Badajoz, t. I, 1981, p. 26.

⁶⁸ MÉLIDA ALINARI, J.R. *Catálogo Monumental...*, ob. cit., t. II, pp. 313-314. Debió de haber más alhajas que el madrileño no mencionó por lo que podemos ver en el trabajo de Lepe de la Cámara. Vid. LEPE DE LA CÁMARA, J.M^a. “Estudio sobre la iglesia de Santiago Apóstol, de Llerena”, *Revista de Estudios Extremeños*, XXVII-I, 1971, pp. 29-31.

⁶⁹ Era el mayor contribuyente vecino de Fuente de Cantos en 1916. *Boletín Oficial de la Provincia de Badajoz*, 21 de enero de 1916. Este terrateniente tenía derecho a elegir compromisarios para tomar parte en la elección de senador provincial: BARRAGÁN LANCHARRO, A.M. “Fuente de

En cuanto a Llerena, el madrileño la va a visitar a finales de 1908 o principios de 1909, fecha que se desprende de un pequeño artículo que va a publicar en enero de 1909 en la Revista de Extremadura. En él, relata la excursión que realizó a la ciudad llerenense mencionando vestigios romanos cercanos a ella, como es el caso de la ciudad de Regina, la muralla y las diferentes puertas de Llerena; así como los edificios más emblemáticos, leáse las dos iglesias, el palacio episcopal y la casa de la Inquisición⁷⁰.

Durante su visita a ambas localidades, va a tomar varias fotografías, las cuales va a firmar, para incluir en el catálogo. En el caso de Fuente de Cantos tan solo aparecerá una imagen del retablo mayor de la iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Granada (en el volumen custodiado en la biblioteca del CSIC no aparece, pero sí en el custodiado en la Biblioteca Nacional), mientras que para Llerena incluirá varias: una imagen, desde la plaza mayor, de la iglesia de Nuestra Señora de la Granada, la portada principal de dicha parroquia, dos imágenes del grupo escultórico de la Santísima Trinidad, un par de fotografías de parte del friso del antiguo retablo mayor de la iglesia de Santiago, otra de los bultos sepulcrales del maestro D. Alonso de Cárdenas y su esposa, y el lienzo firmado por Palmao, en 1710, de una escena doméstica, que era propiedad de D. Pablo Fernández Grandizo.

Para finalizar, es necesario hacer hincapié en que la obra de Mérida supuso una ardua labor en un contexto histórico en el que se encontraba (distancias por recorrer con los medios de transporte que existían), considerando los Catálogos Monumentales como una obra esencial a la hora de estudiar la historia, la arqueología y el arte monumental de Extremadura.

Cantos a principios del siglo XX (1900-1931)", *XI Jornada de Historia de Fuente de Cantos*, Fuente de Cantos, 2011, p. 32.

⁷⁰ MÉLIDA ALINARI, J. R. "Excursiones extremeñas: Llerena", *Revista de Extremadura*, CXV, 1909, pp. 8-12.

ANEXO

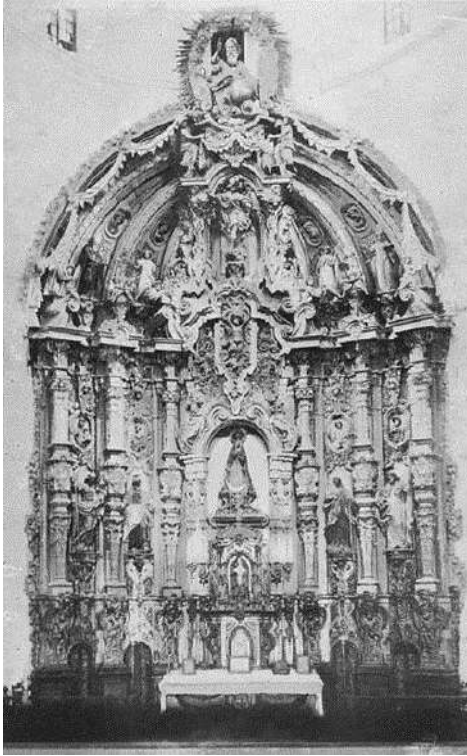


Fig. 1: Retablo mayor de la iglesia de Nuestra Señora de la Granada (Fuente de Cantos)



Fig. 2: Iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Granada (Llerena)



Fig. 3: Lado derecho del friso del antiguo retablo de la Iglesia de Santiago (Llerena)



Fig. 4: La Santísima Trinidad (Iglesia de Nuestra Señora de la Granada, Llerena)



Fig. 4: Bultos sepulcrales del maestre D. Alonso de Cárdenas y su esposa (Iglesia de Santiago, Llerena)

PERSONAJES CON HISTORIA, IV
BERNARDO RUIZ GONZÁLEZ (1907-1989), TOPO. LA TRINCHERA
PROLONGADA

Felipe Lorenzana de la Puente

felilor@gmail.com

Ángela Carrasco Osuna

angelacarrasco05@gmail.com

RESUMEN: Este trabajo pretende, como las ediciones anteriores de esta sección, sacar del olvido a personajes fuentecanteños cuyas experiencias vitales (su historia), aun singulares, nos ayudan a ilustrar y seguir documentando los grandes acontecimientos del siglo XX. Nacido en una familia de jornaleros a comienzos del siglo XX, Bernardo Ruiz fue sargento del ejército republicano durante la Guerra Civil. Acabada la contienda, regresa a su pueblo y decide ocultarse en su casa por miedo a las represalias. Se trata, pues, de uno de los llamados "topos", o muertos en vida, refugiados que continuaron la guerra en sus propios hogares, convertidos así en una prolongación de la trinchera en la que habían luchado durante tres años. Su encierro no duró mucho tiempo, pero estuvo plagado de temores y renunciaciones, la peor de las cuales fue no poder asumir la paternidad legal del hijo que tuvo con su esposa durante su ocultación.

Felipe Lorenzana de la Puente / Ángela Carrasco Osuna

LAS COMUNICACIONES EN LA HISTORIA
XXII JORNADA DE HISTORIA DE FUENTE DE CANTOS
Lucerna Historia, 2023
Pgs. 347-362
ISBN: 978-84-09-51293-5



El estreno en 2019 de la película *La trinchera infinita*, de Aitor Arregi, Jon Garaño y José Mari Goenagade, una adaptación libre de las experiencias de Manuel Cortés, el *topo* de Mijas, oculto en su propia casa durante treinta años (1939-1969), recuperó el interés por los refugiados que, terminada la Guerra Civil y por temor a las represalias del régimen triunfante, eligieron su propio hogar como cárcel voluntaria. Es una temática que había caído en el olvido pero que, en los primeros años de la transición democrática, cuando al fin hubo libertad para historiar la guerra y la posguerra, gozó de bastante repercusión. De estos años son las dos monografías que todavía siguen siendo hoy obras de referencia para los estudiosos de este singular fenómeno del ocultamiento doméstico, que delata a la perfección el ambiente de represión y miedo que padecieron durante casi todo el largo periodo de la dictadura franquista quienes, antes que ella, habían optado por defender el régimen legal republicano; nos referimos a las obras de Jesús Torbado y Manuel Leguineche, por un lado, y de José Antonio Pérez Mateos por otro¹. En Extremadura, aparte los casos recopilados por este último autor, contamos con la monografía de Javier García Carrero sobre el *topo* de Arroyo de la Luz y algunas aportaciones en estudios locales sobre la guerra y la posguerra, entre las que, por proximidad, destacaremos las de José María Lama sobre los dos *topos* de Zafra².

Hace pocos años tuvimos noticia de un *topo* fuentecanteño. Reservamos esta calificación a aquellos que permanecieron en cautiverio voluntario durante un tiempo apreciable y sobrevivieron a la experiencia. Es cierto que hubo activistas republicanos que buscaron en secreto el amparo de sus hogares una vez ocupada la población por las tropas franquistas a comienzos de agosto de 1936, pero fueron descubiertos o abandonaron motu proprio el escondite al poco

¹ TORBADO, J. y LEGUINECHE, M. *Los topos*, Barcelona, Argos-Vergara, 1977, reed. 1980; PÉREZ MATEOS, J.A. *La España del miedo*, Barcelona, Plaza y Janés, 1978. El caso arriba citado del alcalde y topo de Mijas había sido tratado antes de su adaptación al cine en FRASER, R. *Escondido. El calvario de Manuel Cortés*, Valencia, 1986.

² GARCÍA CARRERO, F.J. "Violencia, miedo y represión franquista en Arroyo de la Luz. El caso de Juan Pedro León Terrón", *Memoria antifranquista del Baix Llobregat. El genocidio franquista en Extremadura*, nº 12, 2012, pp. 71-75; LAMA HERNÁNDEZ, J.M. *La amargura de la memoria. República y Guerra en Zafra (1931-1936)*, Badajoz, 2004, pp. 442-449; de este último autor, y en torno a la experiencia del profesor andaluz José Bernal, vid. "A vueltas con la historia y la literatura. A propósito de un relato "histórico" de Francisco Ayala", en <https://conversacionsobrehistoria.info/2022/01/30/a-vueltas-con-la-historia-y-la-literatura-a-proposito-de-un-relato-historico-de-francisco-ayala/>. Expresamos nuestra gratitud a Javier García y a José María Lama por sus orientaciones, y también a Francisco Javier Mateos Ascacíbar por su ayuda en las tareas bibliográficas.

tiempo, con consecuencias siempre nefastas. El ejemplo más doloroso fue el de Juan Barroso Valiente³. El caso al que nos referimos es el de Bernardo Ruiz González, quien pasó varios años oculto en su casa y pudo reintegrarse después sin mayores consecuencias a la nueva normalidad impuesta por los vencedores de la contienda.

Supimos de Bernardo por el trabajo que presentó su bisnieta y coautora de este artículo en su trabajo de fin de curso de la asignatura de Historia de España de 2º de Bachillerato, en el IES Alba Plata de Fuente de Cantos. Ella es la que se ha encargado de recopilar las evidencias orales y materiales que aún persisten en su familia, con la prevención de que el tiempo ya transcurrido y la falta de testimonios directos (el principal es el proporcionado por Monserrat, madre de Ángela y nieta de Bernardo) han menguado la posibilidad de reconstruir con más detalle las peripecias de nuestro personaje, y de que la búsqueda de documentos en los archivos no ha sido todo lo fructífera que esperábamos. A pesar de estas limitaciones, nos decidimos a publicar este trabajo por las singularidades que presenta y por considerar que puede ser útil para reconstruir un periodo de nuestra historia aún poco conocido.

Bernardo Ruiz nació en Fuente de Cantos el 30 de octubre de 1907, a las cinco de la mañana, en la casa familiar ubicada en la calle Espíritu Santo, siendo bautizado el 3 de noviembre en la pila de la parroquia de la Granada por obra y gracia del presbítero coadjutor D. José González Guerrero. Era hijo de Indalecio y Luisa, veintiséis y veinticuatro años de edad respectivamente. Sus abuelos paternos eran Félix Ruiz Parra y Cayetana Bernal Gala, y los maternos Telesforo González Peña y María Guerrero Berjano, todos naturales y vecinos de esta localidad, menos Telesforo, que era de Calzadilla. Se anota la condición de jornalero de su padre y ambos abuelos, mientras que en las mujeres se dice “oficio el de su sexo”, fórmula habitual para identificar a las amas de casa. Actuó como madrina en el bautizo D^a María Nazaret Carrascal, mujer soltera y vinculada a una de las familias pudientes, práctica ésta, la de buscar los humildes la protección de los poderosos en el momento de asomar al mundo, bastante normal en aquella época⁴. Tan normal como ineficiente.

Bernardo, como la mayoría de los niños de esta villa, estudió las primeras letras el tiempo que pudo y en cuanto aprendió los rudimentos básicos de la

³ Testimonio de Teresa Martínez, recogido en IBARRA BARROSO, C. *La otra mitad de la historia que nos contaron. Fuente de Cantos, República y Guerra 1931-939*, Badajoz, 2005, pp. 476-477.

⁴ Ex Archivo Parroquial de Fuente de Cantos, Libro de Bautismos nº 38, 1907-1910, f. 75. Registro Civil de Fuente de Cantos, libro de Nacimientos de 1907, partida 527, f. 264.

lectoescritura fue enviado a trabajar con su padre a las fincas del término. En cuanto pudo se alistó en el ejército, al que se ingresaba obligatoriamente con veintiún años. Lo hizo concretamente el 4 de marzo de 1928 y en la documentación que se cumplimenta con su testimonio, avalado por el alcalde Manuel Carrascal y validado en la Caja de Reclutas de Zafra, figura como fecha de nacimiento el 20 de febrero de 1907, es decir, que Bernardo falsificó este dato para aparentar la edad requerida y no tener que esperar otro año más dándole a la azada. Sin embargo, algo hubieron de sospechar quienes formaron el expediente, pues el mes aparece subrayado en rojo. Por este simple detalle adivinamos la vocación militar de nuestro personaje, o quizá tan sólo se trataba de marchar lejos de su pueblo lo antes posible. Si esta era su intención, no tardó en comprobar que lo había conseguido, pues fue destinado a Madrid.

Fig. 1: Hoja de filiación militar de Bernardo Ruiz. Fuente de Cantos, 1928. Archivo General Militar de Guadalajara.

En los datos de su alistamiento figuran sus señas de identidad: estatura de 1 metro, 592 cms., un poco, pero no mucho, por debajo de la media de entonces, 86'5 cms. de perímetro torácico, pelo rubio, ojos pardos, "aire marcial", profesión del campo, sabe leer y escribir y religión la católica apostólica romana. Su firma, segura y elegante, indica que no había perdido el tiempo en la escuela. Si tenemos en cuenta que en Fuente de Cantos el analfabetismo alcanzaba al

61% de la población masculina y al 66% de la femenina a la altura de 1920⁵, Bernardo podía considerarse una persona afortunada. Con la cartilla militar nº 1.805.802 bajo el brazo, se presenta a la concentración en la sede zafrense el 22 de noviembre, se le reconoce facultativamente, es declarado útil y destinado al Regimiento de Infantería de Vad (o Wad) Ras nº 50, donde ingresa seis días más tarde; abona a continuación las cien pesetas preceptivas en concepto de vestuario y jura bandera el 23 de diciembre⁶.

Tras una breve estancia en la capital, en enero de 1929 fue enviado Bernardo a Ciudad Real para incorporarse a la compañía que este regimiento tenía aquí destacada con motivo “de los sucesos ocurridos”, sin más detalle. Tales sucesos se corresponderían con la intentona de golpe de estado contra la dictadura de Primo de Rivera y la monarquía de Alfonso XIII encabezado por el político derechista José Sánchez Guerra, intentona que alcanzó una repercusión importante en la capital manchega⁷. Sin duda, aquí se fue forjando la conciencia republicana del fuentecanteño, que sin embargo fue empleado ahora en tareas represivas. Pudiera ser que la tibieza demostrada en las mismas determinase sus siguientes destinos, pues de Ciudad Real pasó a comienzos de marzo a Alcázar de San Juan para ejercer servicios de ordenanza en la Caja de Reclutas. El 9 de octubre de este mismo año se le concede licencia cuatrimestral y retorna a Fuente de Cantos, se le entrega la cartilla militar y se le declara no apto para el ascenso. Ya en 1930, al cumplir dos años de servicio efectivo, si bien ya ha abandonado los cuarteles, se le expide autorización para contraer matrimonio por conducto del alcalde. Pasa a la segunda situación en servicio activo y se somete a las revistas de los años siguientes, hasta 1934, ingresando entonces en la reserva⁸.

⁵ LORENZANA DE LA PUENTE, F. *Crónica de un siglo. Fuente de Cantos, 1917-2017*, Fuente de Cantos, 2018, p. 68.

⁶ Su expediente como soldado se custodia en el Archivo General Militar de Guadalajara, R/1928. El regimiento de destino de Bernardo había nacido en 1877, en Albacete, y se formó a partir de los batallones de reserva Santander nº 18 y el Batallón Llerena 63, ambos participantes en las guerras carlistas. Se empleó en el norte de África, después en la guerra de Cuba, se establece a continuación en Madrid y vuelve a participar en la guerra de Marruecos entre 1911 y 1925. Disuelto al comenzar la Guerra Civil en 1936, reaparece tras la misma y es definitivamente disuelto en 1986. Vid. <https://www.oocities.org/pentagon/8745/infanteria/55.htm>. Consultado el 30-X-2023.

⁷ Su expediente militar indica que el traslado a Ciudad Real se produce el 2 de enero, lo cual debe ser un error, pues la asonada militar se produce en la madrugada del 29 de este mismo mes, y está plenamente documentada la presencia del regimiento de Wad Ras en Ciudad Real en esta misma fecha con el propósito de sofocar la rebelión: MARTÍN DE CONSUEGRA GÓMEZ, A.J. *Historia e Historias de Ciudad Real* (<https://ciudadreal.wordpress.com/>). Consultado el 30-X-2023.

⁸ La Ley de Reclutamiento entonces vigente era la de 1912, gobierno de Canalejas, la primera que dispuso el servicio militar obligatorio para mayores de veintiún años, con una duración de tres, reducidos a dos si se obtenía licencia por causa justificada. De ahí se pasaba a la situación de servicio

El expediente militar es muy parco en otras noticias que no sean las meramente administrativas, por lo que desconocemos los avatares de Bernardo en este periodo y por qué retornó a su casa antes de tiempo. El caso es que volvió al campo, pues cuando contrae matrimonio se anota de nuevo su condición de bracero. Aunque en su cartilla militar consta que se le dio licencia para casarse en 1930, lo cierto es que el enlace con Eduvigis Osuna Guerrero no se celebró hasta el 11 de mayo de 1932, miércoles. Aquí tenemos un nuevo desajuste entre la documentación militar y la realidad. Bernardo contaba entonces veinticuatro años y Eduvigis dos menos. El casamiento fue canónico y actuaron como testigos Bonifacio Fonseca y Francisco Perera⁹; este último era el organista de la parroquia, y tanto él como sus antecesores, dada su presencia constante en el templo, fueron padrinos y testigos muy solicitados en los bautismos y matrimonios. Desde luego, las ideas derechistas de Perera, quien será el director de la Banda de Música en la posguerra tras la destitución y procesamiento del titular designado por el Ayuntamiento republicano, Narciso Guareño, no invitan a pensar que fuera la camaradería con Bernardo lo que le hizo comparecer en este evento. En todo caso, no había mucho tiempo para buscar mejor opción: el primer vástago de la pareja, Eduvigis, ya venía de camino. Nació en septiembre de este mismo año. Poco después tuvieron al segundo, Bernardo.

Está comprobado que la familia de Bernardo Ruiz se implicó en la defensa de la República; él mismo aparece en el listado de afiliados del PSOE de 1934. Su marcha al frente le libró de las consecuencias. Y bien pronto hubo de marchar, pues no figura entre los encarcelados, huidos o represaliados tras la toma de la población por el ejército sublevado en agosto de 1936. Sí aparecen sus hermanos: Juan Antonio (“Ruiz el Chico”) y Jerónimo, ambos encarcelados entonces; el segundo fue fusilado ese mismo verano y al primero se le formó consejo de guerra en 1942 y fue condenado a doce años de prisión, pena que sería rebajada al poco tiempo¹⁰. Los dos eran, al igual que Bernardo, jornaleros, aunque José Antonio, según su familia, trabajó desde su liberación como feriante.

activo en segunda situación durante cinco años, que se cumplimentaban en los depósitos de las unidades activas, ya en su lugar de residencia, y finalmente diez años en la reserva. La disponibilidad de cada soldado se verificaba cada año en la Caja de Reclutas, en el cuartel de la Guardia Civil o en el Ayuntamiento. La ley fue reformada en 1924 y se redujo el servicio activo a dos años, a cuatro en segunda situación y otros doce en la reserva. De ahí que Bernardo estuviera en situación de disponible forzoso hasta finales de 1934, antes de pasar a la reserva. Vid al respecto QUESADA GONZÁLEZ, J.M. *El reservismo militar en España*, tesis doctoral, UNED, 2013, pp. 173-209: <http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/tesisuned:IUGM-Jmquesada/Documento.pdf>. Consultada el 30-X-2023.

⁹ Registro Civil de Fuente de Cantos, libro de Matrimonios de 1932, partida nº 534.

¹⁰ IBARRA BARROSO, C. *La otra mitad de la historia...*, pp. 538-539, 551 y 589.

Durante la Guerra Civil, Bernardo sirvió como miliciano y fue ascendido a sargento de infantería con destino en la Brigada 42¹¹; su antigüedad como tal lleva fecha de 31 de diciembre de 1936 y fue confirmado en este mismo grado por decreto del Ministerio de Defensa aprobado en Barcelona el 4 de enero de 1939¹². Esto significa que luchó en la guerra prácticamente hasta su final. Aquella brigada se empleó en los frentes más longevos y mortíferos de la misma, los de Teruel y el Ebro¹³.

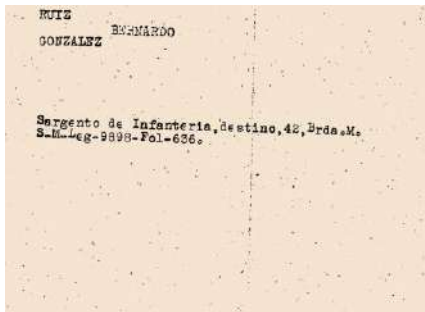


Fig. 2: Ficha de Bernardo Ruiz conservada en el Centro Documental de la Memoria Histórica (Salamanca)



Fig. 3: Confirmación del nombramiento de Bernardo Ruiz como sargento de infantería, 1939

Finalizada la guerra el 1 de abril de 1939, y confiado en la propaganda franquista que animaba a los republicanos sin delitos de sangre fuera del campo de batalla a regresar a sus hogares sin temor a represalias, Bernardo volvió a Fuente de Cantos, pero no tardó en comprobar que aquello era una mera falacia. En efecto, así como los nuevos dirigentes fueron algo más *comprensivos* con los combatientes que permanecieron en territorios fieles a la República, por considerar que pudieron ser obligados a servir en sus fuerzas armadas, en cambio no tuvieron la menor consideración con los vecinos que huyeron de las zonas ocupadas

¹¹ Centro Documental de la Memoria Histórica, Salamanca, lg. 9.898, f. 636.

¹² Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional, Año LII, nº 10, 10 de enero de 1939, t. I, p. 195.

¹³ ENGEL MASOLIVER, C. y VELA SANTIAGO, F. *Historia de las brigadas mixtas del ejército popular de la República*, Madrid, 2005, 2ª ed.

por los sublevados y se alistaron o fueron alistados en el ejército opuesto, por mucho que fuera el legítimo; esto se consideraba una acción voluntaria. La Guardia Civil y la organización local de la Falange llevaban un control exhaustivo de las responsabilidades políticas contraídas por quienes se significaron de alguna forma a favor de la República, en lo político o en lo militar (en Bernardo concurrían ambas circunstancias), por lo que no tardaron en organizarse las correspondientes batidas domiciliarias. Como el retorno lo había efectuado con el mayor sigilo, a favor de nuestro personaje jugaba el hecho de que, aparte de su familia, nadie sabía de su paradero, ni siquiera había certeza de que hubiera sobrevivido. Como ocurrió en otros casos similares, sus familiares se apresuraron a difundir la noticia de que había fallecido en el frente del Ebro; de esta forma intentaban eludir la vigilancia y los registros en la casa familiar de la calle San Julián, en la actualidad con número de gobierno 61, que aún conservan sus descendientes. Pero no pudieron evitarlos.

Esta estrategia condenó a Bernardo a permanecer oculto en su vivienda, pensando, como lo hicieron todos los que se vieron en semejante trance, que la situación se normalizaría en breve. La normalidad, sin embargo, fue la consolidación de la anormalidad, un régimen que se prolongó durante décadas sin refrendo legal ni popular. Aunque es cierto que la represión fue aflojándose con el tiempo, durante la década de los cuarenta pocos de los perseguidos que estuvieran en su sano juicio se atrevían a comprobar en su propio pellejo si había llegado el momento del perdón y del olvido. De forma que el miedo propio y el de sus familiares más próximos aconsejaron a Bernardo no salir a la calle, y ese mismo miedo tejió una red de complicidades cuyo objetivo era encubrirle, abastecerle de lo necesario para su manutención, alejar del hogar a vecinos y curiosos, anticiparse a los registros y, por supuesto, evitar que su moral decayese. La red, sin embargo, tenía la extensión justa, únicamente llegaba a familiares de la máxima confianza. Hubo casos aún peores, en los que ni los propios hijos supieron de la existencia de sus padres ocultos en la vivienda hasta que no fueron mayores.

Todos los *topos* de los que se tiene noticia fueron hombres, como Bernardo, pero ninguno hubiera sobrevivido sin la ayuda de las mujeres. En nuestro caso, esta responsabilidad recayó en Eduvigis. Ella fue, como en general todas las esposas, y en algún caso las hijas, quien alimentó y vistió a su cónyuge, curó sus enfermedades o simuló ante el médico que las padecía ella para que le facilitara el remedio, y tuvo que dar la cara durante los registros; no pocas sufrieron de forma regular detenciones, maltratos y encarcelamientos para forzar

su confesión. Y por supuesto tuvieron que trabajar en lo que fuera a fin de mantener a la familia. Eduvigis actuó como la viuda perfecta y fue maestra del disimulo a fin de proteger la vida de Bernardo.

Los escondites de los *topos* fueron de lo más variado; dependían del tipo de vivienda, del ingenio y de la cantidad de miedo que albergaran. El de Bernardo se encuentra entre los clásicos: una cavidad practicada en el corral junto a una pared dominada por una gran pizarra, hoy ya desaparecida. En otros casos los agujeros se practicaron en los pajares, zahúrdas, gallineros, establos y conejeras, siempre en compañía de sus moradores habituales y de sus residuos; también en las cocinas y bajo chimeneas, pero lo normal es que se hallaran lo más alejados posible de la puerta de la calle para evitar sorpresas y en las zonas más inhóspitas para desincentivar indagaciones. Otros refugios clásicos no estaban bajo tierra, sino en el lado contrario: desvanes, doblados, falsos techos y buhardillas. Tenemos también a quienes se ocultaron en pozos, tinajas, barriles, arcones, bidones, entre sacos de pienso o alpacas de alfalfa, en armarios y alacenas. Fuera de la vivienda hubo quien practicó un hueco en un árbol, el que se ató a las ramas altas de un laurel para evitar caerse mientras dormía y quien hizo un nido en una encina. Todas estas guaridas –con alguna excepción– estaban pensadas para ocultamientos esporádicos, se utilizaban en los registros o cuando se presentaba una visita inesperada, también para pasar la noche en los momentos más críticos. Quienes necesitaban más seguridad recurrieron a emparedarse o habilitaron un pequeño cuarto en el lugar más insospechado. Fuera de sus escondrijos, y si el miedo no les atenazaba, los *topos* circulaban por la casa con la precaución de no aproximarse a la puerta (alguno fue visto por el ojo de la cerradura) ni a las ventanas (siempre con visillos), y de no fumar en el patio por si el humo alertaba a alguien. En estos tiempos de penurias y resentimientos, el peor enemigo podía ser el vecino de toda la vida. Finalmente tenemos a quienes buscaron hogares distintos al propio, rotaron entre varias viviendas, buscaron bodegas y casas abandonadas, y por supuesto también tenemos a quienes se echaron al monte al abrigo de cuevas o chozos.

A decir de sus familiares, Bernardo sobrellevó su encierro con entereza y el buen humor que le caracterizaba siempre, y no sufrió las patologías propias de quienes estuvieron en su misma situación, tales como la obesidad, la ceguera, la depresión y otras enfermedades asociadas a la falta de ejercicio y de contacto con el exterior. Peor aún era el miedo, que como habrá comprobado el lector es

el hilo conductor de este relato: miedo a que lo descubrieran, miedo a las represalias sobre sus familiares, miedo a la enfermedad y también miedo a morir y no saber dónde enterrarse.



Figs. 4, 5 y 6: A pesar del riesgo que esta práctica suponía, Bernardo siempre conservó con él billetes emitidos durante el periodo republicano. Archivo familiar.

Los *topos* se entretenían durante el encierro con labores que, aparte su utilidad doméstica, incluso económica, servían para conjurar la angustia. La lectura fue un remedio casi universal, y las fotos de Bernardo, ya mayor, leyendo revistas, nos hacen pensar que se aficionó a ella durante su clausura. Hubo quien aprovechó para aprender Latín e Inglés, hacer pan para vender, cocinar para la casa y fuera de ella, cultivar la huerta y mantener el ganado si era posible, escribir, trabajar el esparto, hacer manualidades, reparar muebles, liar cigarrillos, coser para otros, etc. También hubo *topos* que no hicieron absolutamente nada. Bernardo, que siempre fue un espíritu inquieto y habilidoso, se entretuvo de dos maneras: con la fabricación de anillos de hojalata y aliñando aceitunas, productos ambos que Eduvigis vendía al público. La segunda de estas actividades se prolongó después del encierro y fue uno de los sustentos de la familia.

Una familia en aumento. Porque Eduvigis quedó embarazada de su tercer hijo en noviembre de 1940 y el hecho promovió al unísono sentimientos de alegría y de zozobra. El dilema, en un principio, consistía en reconocer o no la paternidad de Bernardo; el primer camino le desenmascaraba; el segundo exponía al

escarnio público la honra de su mujer. Con toda seguridad, Eduvigis hubiese cambiado su honra por la vida de su marido, pero había otras soluciones. En los estudios sobre los *topos* hemos hallado tres casos similares. El de Juan Hidalgo, de Benaque (Málaga), el de Eulogio, exalcalde de Rueda (Valladolid) y el del profesor José Bernal, oculto en Sevilla. La mujer del malagueño se encamó durante el embarazo, acudió en secreto a parir a la capital, entregaron la niña a un ama de cría y la trajeron al pueblo poco después haciéndola pasar por una sobrina cuya madre había fallecido en otra localidad y su padre no podía cuidarla; como la niña comenzó a parecerse al padre y cundieron las sospechas, tuvieron que improvisar una escena en la que un primo de la familia, también de fuera, se hizo pasar por el padre de la criatura y se presentó en el pueblo para visitarla a la vista de todos¹⁴. Idéntica solución idearon los de Rueda: la mujer dejó su trabajo cuando no pudo disimular por más tiempo su embarazo, tuvo a la niña en el pueblo de su hermano, la dejó a cargo de su cuñada y volvió con sus padres con cinco años haciéndose pasar por la hija de sus tíos, es decir, volvía en calidad de sobrina; el problema vino luego, ya casada, cuando reclamó la parte de su herencia, y es que, aunque su padre seguía vivo y encerrado, sus bienes se habían repartido entre los otros hijos para dar a entender que había fallecido¹⁵. En el film *La trinchera infinita* vemos el mismo subterfugio: una hija que hacen pasar por sobrina, pero en este caso se trata de una licencia del guionista, pues la hija de Manuel Cortés había nacido antes de su emparedamiento. Finalmente tenemos el caso de José Bernal, quien decidió abandonar su refugio, en el que llevaba nueve años, para que su esposa no pasara por el amargo trance de la deshonra o del disimulo¹⁶.

En el caso que nos ocupa, la decisión tomada fue exactamente la inversa. En vez de un sobrino convertido en hijo, el hijo se transmutó en sobrino. Eduvigis permaneció en casa durante la gestación, afrontó el parto con la ayuda indispensable, lo que tuvo lugar el 29 de agosto de 1941, y luego entregó el niño a su hermano Victoriano Osuna Guerrero, casado con Emilia (aunque conocida como Carmen) Rubio Guerrero, quien a su vez había hecho lo contrario que su cuñada: manifestar un embarazo inexistente. Fue inscrito al día siguiente. En el acta del Registro Civil se anota el nombre de los tíos en el apartado de padres, y se dice que fue alumbrado a las cinco de la mañana (a la misma hora que su verdadero padre en 1907) en el domicilio de aquellos en la calle Santos¹⁷. Los

¹⁴ TORBADO, J. y LEGUINECHE, M. *Los topos...*, pp. 53-54; PÉREZ MATEOS, J.A. *La España del miedo...*, pp. 93-95.

¹⁵ PÉREZ MATEOS, J.A. *La España del miedo...*, pp. 201-206.

¹⁶ LAMA HERNÁNDEZ, J.M. "A vueltas con la historia..."

¹⁷ Registro Civil de Fuente de Cantos, Libro de Nacimientos de 1941, f. 64.

tíos lo criaron toda la vida, incluso después de concluido el encierro de Bernardo, como si fuera su hijo. Así que Valentín, que así se llamó el resultado de la gestación más secreta que ha habido en Fuente de Cantos, que se sepa, y a quien le pusieron el nombre de su abuelo materno (doble abuelo materno, en realidad), tuvo para siempre los apellidos Osuna Rubio en lugar de Ruiz Osuna.

No obstante, Valentín siempre supo quiénes habían sido sus verdaderos padres, y la familia también, aunque a su debido tiempo. La liberación de Bernardo de esa prisión que él mismo se impuso para evitar que otros se la impusieran no significa que se desvelasen los secretos de la noche a la mañana. Siempre se hizo necesario guardar las formas. Lo que hoy parece un acto de osadía, en su momento fue un delito y la familia lo sobrellevó con más vergüenza y temor que orgullo. Su hija Monserrat nos cuenta cómo se enteró de la verdadera filiación de su padre más de treinta años después: a ella siempre le habían dicho en casa, sin más explicación, que tenía tres abuelos y tres abuelas, pues a los dos abuelos y dos abuelas que le correspondían por ley le añadieron a Bernardo y Eduvigis, sus abuelos biológicos paternos; al comentar esta circunstancia un día en el colegio, le dijo el maestro que eso era imposible, que nadie tenía más de dos abuelos y dos abuelas; de regreso a casa con un sofocón enorme, sus padres no tuvieron más remedio que contarle entonces la verdad.

¿Cuánto duró el encierro de Bernardo? No lo sabemos con exactitud, pero nos movemos en un intervalo de dos a cuatro años, y tendemos a pensar que la cifra se aproxima más al último extremo. Está claro que seguía recluido cuando nació Valentín en agosto del 41, por lo que ya llevaba dos años y pico; y también sabemos que decidieron no ocultar el nacimiento de su cuarta hija, Carmen, en noviembre de 1943, por lo que ya habían transcurrido algo más de cuatro años. Hubo *topos* que permanecieron ocultos más de treinta, y algunos incluso hicieron caso omiso al Decreto-Ley de Indulto de 1969 y prolongaron un tiempo más su encierro; el miedo hizo que la mayoría perseverase en sus madrigueras más tiempo del necesario. En comparación con éstos, el encierro de Bernardo fue corto, pero hay que reconocer el enorme valor que tuvo para salir a la calle en el apogeo de los años de plomo del franquismo. Todo da a entender que ni siquiera esperó a que se aprobara el primer indulto que concedió el régimen, el 9 de octubre de 1945, a todos aquellos acusados de rebelión militar sin antecedentes políticos¹⁸, indulto que, aunque limitado, pudiera haberle beneficiado al

¹⁸ CHINCHÓN ÁLVAREZ, J. "El viaje a ninguna parte: Memoria, leyes, historia y olvido sobre la guerra civil y el pasado autoritario en España. Un examen desde el derecho internacional", *Revista IIDH*, vol. 45, 2007 (pp. 119-233), p. 124.

no aparecer en los listados de encausados publicados a partir de agosto de 1936.

¿Quién le proporcionó la información que necesitaba?, ¿cómo supo que no sería represaliado con dureza? En realidad, tampoco sabemos si tuvo que afrontar castigo alguno. No fueron muchos los *topos* que salieron a la luz en los años cuarenta, y los que lo hicieron no parece que sus antecedentes fuesen demasiado preocupantes, por lo que no podemos establecer paralelismos firmes; los que lo hicieron en las décadas posteriores hubieron de entregarse a la autoridad local, se les formó Consejo de Guerra y se les condenó a una pena verdadera, incluso a ninguna, pues a algunos ni siquiera se les buscaba. En todo caso, Bernardo hizo una apuesta de alto riesgo y le salió bien, decidió no prolongar la agonía de su encierro, decidió que no volvería a renunciar a la paternidad de un segundo vástago y, aun consciente de la posibilidad de permanecer algún tiempo encarcelado, esta alternativa era preferible a permanecer inmovilizado entre las cuatro paredes de su hogar y las pizarras de su cueva.



Fig. 7: Cartilla de afiliación de Bernardo Ruiz a la Hermandad Sindical, ramo de Agricultura. Fuente de Cantos, 1949. Archivo familiar.

La vida posterior de Bernardo en libertad fue la de cualquier trabajador obligado a adaptarse a las circunstancias del nacionalcatolicismo y del sindicalismo vertical triunfantes. En 1949 se afilió a la Hermandad Sindical local como obrero agrícola, recibiendo el número 50.928; la cartilla pasa por la Oficina de Colocación, que le pone el sello que le identifica como demandante de trabajo. La progresiva disminución del empleo agrario le obligó a buscar alternativas o

actividades complementarias, y es aquí cuando hubo de agradecer las experiencias adquiridas durante el encierro en la elaboración de productos de venta al público. Por un lado, en su casa, continuó el tráfico de aceitunas; por otro, todas las tardes se plantaba Bernardo en la esquina izquierda de la calle Llerena (entonces Capitán Navarrete) con la Plaza de la Constitución (entonces de los Mártires), mirando a ésta, con su carrito de mano repleto de cucuruchos de patatas fritas y *habichuelos* (altramuces), que fueron durante muchos años la delicia de los niños y jóvenes que por entonces abarrotaban la plaza. En la otra esquina se ubicaba su compañero de fatigas: José Antonio González, más conocido como la *Renfe* por su puesto de chucherías y novelas del oeste de “a duro” en forma de vagón. Ambos, ya oscurecido, y siempre en animada charla, subían la misma calle hasta colocarse a la altura del cine de D. José para ofrecer sus mercancías a los cinéfilos locales.



Fig. 8: Imagen de Bernardo Ruiz en los años sesenta. Archivo familiar.

Bernardo fue conocido como “el de las patatas fritas”, o “el de las patatitas”, apodo que heredó su hijo, o no-hijo, Valentín, dando este detalle a entender que el secreto era de alguna forma conocido por buena parte de la población. El parecido físico y de carácter entre ambos tampoco dejaba mucho espacio a la duda. También se le conocía como “Ladeli” por la frase con la que voceaba su

producto estrella: “Las deliciosas, las vitaminosas patatas fritas, calmante vitaminado, tonifica el hambre y quita el malestar”. Por fortuna, las penurias sufridas nunca lograron avinagrar su carácter.

Tras su jubilación, Bernardo y Eduvigis se trasladaron a Cataluña, a Ripolllet, para vivir con su hija menor, Carmen, que había sido monja. Renueva aquí su DNI por última vez en 1982 y su firma denota ya problemas de salud. Tramitará a continuación el reconocimiento de sus servicios para cobrar la pensión que le correspondía como suboficial del ejército republicano, de acuerdo con la Ley 37/1984, de 22 de octubre, sobre derechos y servicios prestados a quienes durante la guerra civil formaron parte de las Fuerzas Armadas, Fuerzas de Orden Público y Cuerpo de Carabineros de la República. Con fecha de 13 de mayo de 1986 se le concede una paga mensual equivalente a la mínima de jubilación para mayores de 65 años del Régimen General de la Seguridad Social, siendo uno de los 4.452 antiguos militares republicanos beneficiados¹⁹.

Su esposa fallece este mismo año de 1986 y Bernardo lo hace el 10 de junio de 1989, aquejado de demencia senil e internado en una residencia u hospital de Sabadell. Está enterrado en el cementerio de Collserola. En su partida de defunción se anota que tenía tres hijos: Eduvigis, Bernardo y Carmen. Todos sabemos ya quién falta²⁰.

Confiamos que esta pequeña historia sirva para reivindicar a esos fuenteceños anónimos que se atrevieron a defender las libertades a costa de su integridad y capearon el sistema represivo del franquismo con ingenio y osadía.

¹⁹ La pensión ascendía en 1989 a 43.054 pesetas. Archivo de la Subdirección General de Gestión de Clases Pasivas. Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, exp. nº 9B10-195

²⁰ Registro Civil de Sabadell, libros de difuntos, t. 169, p. 527, partida nº 770.

RELACIÓN DE AUTORES

JUAN AGUSTÍN SÁNCHEZ REY

Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Licenciado en Derecho y Licenciado en Ciencias de la Información. Pertenece por oposición a diversos Cuerpos Superiores de la Administración (Ingenieros de C., C. y P. del Estado, Profesores Titulares de Universidad, Administradores Civiles del Estado, Facultativos del Cedex). Ha sido durante más de 20 años subdirector general de Carreteras del Estado y también ha ejercido la docencia durante más de 40 años en la Universidad Politécnica de Madrid. Consultor de Naciones Unidas y representante de España en diversas Comisiones de la Unión Europea, se halla en posesión de la Medalla al Mérito profesional del Colegio de Ingenieros, así como de la Encomienda de la Orden del Mérito Civil. Es vicepresidente de la Asociación Cultural del Ministerio de Transportes (antes Fomento) y ha publicado cerca de 40 artículos técnicos y sobre historia de los caminos en revistas especializadas y obras colectivas. De su amplia producción bibliográfica destacamos los siguientes títulos: “Portazgos y otras exacciones por el uso de los caminos en la Edad Media” (*Revista de Obras Públicas* -ROP- 1994); “Los caminos en España hacia 1750 y los medios para su financiación, según el informe de un ingeniero de la época” (*ROP*, 1996); “De las ventas del camino a las áreas de servicio” (*Caminería Hispánica*, 2002), “Regulación histórica de las antiguas ventas y posadas en los caminos españoles” (*Caminería Hispánica*, 2004), “Los caminos y el transporte terrestre durante el reinado de Isabel la Católica, en su quinto centenario” (*ROP*, 2005); “Los caminos en las leyes y fueros medievales españoles”, *ROP*, 2007.

JUAN JOSÉ RAMOS VICENTE

Logrosán, Cáceres, 1960 es funcionario de Correos retirado y lleva investigando sobre el ferrocarril en Extremadura desde hace 35 años. Ha participado en diversas conferencias, como las *III Jornadas Medioambientales y Culturales de Logrosán*, celebradas en 1999; también ha realizado una exposición fotográfica sobre estaciones de ferrocarril de toda España, en la sede del Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Cáceres. En 2005 realizó varios programas para la serie documental *El Lince con botas*, de Canal Extremadura, entre los que podemos citar la estación de Monfragüe, la Vía Verde de las Villuercas o el tramo extremeño de la conocida como Vía de la Plata; en octubre de 2006 fue invitado a participar en unas conferencias organizadas por el Centro de Profesores y Recursos de Trujillo, celebradas en el IES Mario Roso de Luna de Logrosán, sobre las repercusiones en la comarca de esta línea férrea. También ha intervenido en varios programas de radio, ofreciendo siempre una visión muy particular sobre este medio de transporte, tan denostado por ciertos sectores sociales. Desde 2010 ha realizado varias publicaciones, todas ellas autoeditadas, sin ningún tipo de ayuda de instituciones u organismos oficiales: *El F.C. de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena. Historia de una ilusión* (2010/2016); *Palazuelo-Astorga. Una línea estratégica* (2012); *Almorchón-Belmez-Córdoba. El F.C. del Gadiato* (2016); *Mérida-Sevilla. 1ª conexión entre norte y sur occidental* (2021); *Aljucén-Cáceres. Unión de la alta y baja Extremadura* (2022).

JOSÉ ANTONIO TORQUEMADA DAZA

Licenciado en Derecho por la Universidad de Córdoba, y Técnico de Hacienda en la AEAT. Vicepresidente y fundador de la Asociación La Maquinilla, para la reivindicación de las Vías Verdes en el Valle del Guadiato (Córdoba), asociación integrada en la plataforma Fabricando el Sur, para la defensa del Patrimonio Industrial de Andalucía. Secretario de la Fundación Cuenca Minera del Guadiato, que engloba a Ayuntamientos, Colegio Oficial de Minas, Universidad de Córdoba y otras entidades, para la promoción del patrimonio minero, industrial y ferroviario del Valle del Guadiato. Desde hace años colabora con asociaciones, ayuntamientos y entidades diversas en el conocimiento de la historia del ferrocarril en Andalucía y Extremadura. Ha realizado investigaciones sobre el patrimonio industrial y minero y principalmente la historia del ferrocarril, últimamente centradas en las repercusiones y cambios sociales producidos por la construcción de las líneas férreas: *La línea Fuente del Arco-Peñarroya-Puertollano. Construcción de un ferrocarril minero desde una perspectiva social* (1999); “La creación del Nudo Ferroviario de Zafra” (2013); *La Maquinilla. Ferrocarriles Mineros de Belmez y Peñarroya* (2017); *150 Años de ferrocarril en Belmez* (2019); “Tejiendo un Paisaje. Ferrocarriles y ramales mineros en el Valle del Guadiato” (2022)

ANTONIO MANUEL BARRAGÁN-LANCHARRO

Monesterio, 1981. Licenciado en Historia y en Derecho, abogado en ejercicio. Ha publicado varios libros, titulados *República y Guerra Civil en Monesterio* y *Estudios sobre la Baja Extremadura*. También es autor de incontables artículos de temática histórica, lo cuales ha sido publicados en publicaciones periódicas (*Revista de Estudios Extremeños*) y en actas de congresos: *Jornadas de Historia en Llerena*, *Coloquios Históricos de Extremadura*, *Jornadas de Historia en Montijo*, o estas mismas *Jornadas de Historia de Fuente de Cantos*, en la cual, aparte de haber participado como comunicante desde 2003 hasta 2014, ha sido en dos ocasiones ponente.

ALFONSO GUTIÉRREZ BARBA

Profesor Jubilado de Enseñanza Secundaria de Geografía e Historia. Entre sus publicaciones caben señalar las siguientes: *Llerena y su partido en la Guerra de la Independencia* (2008), “La primera dictadura del siglo XX en Fuente de Cantos” (*II Jornada de Historia de Fuente de Cantos*), “Llerena durante la Dictadura de Primo de Rivera”, “La introducción de la electricidad en la Campiña Sur: La Eléctrica Berlangueña”, “La industria agroalimentaria en Fuente de Cantos en el primer tercio del siglo XX” (*III Jornada de Historia de Fuente de Cantos*), “La guerra de la Independencia en Fuente de Cantos” (*IX Jornada de Historia de Fuente de Cantos*), “La reconstrucción el ejército de Extremadura tras la batalla de Medellín, en el sur de la provincia y las condiciones de vida en la población civil”, “Situación de la enseñanza de primeras letras en la comarca de Tentudía entre mediados del siglo XVIII y mediados del XIX”.

EDUARDO MARTÍN PÉREZ

Investigador, articulista y conferenciante, centra sus trabajos en la historia del correo en España y sus Posesiones desde el siglo XVIII a la actualidad. En aquellos abarca diferentes campos: comunicaciones, empleados de correos, rutas postales, marcas utilizadas en la correspondencia, censura del correo, etc. Miembro de la Real Sociedad Económica Extremeña de Amigos del País, de la Sociedad Extremeña de Historia y de otras sociedades nacionales y extranjeras. Artículos recientes: “Los empleados de la Real Renta de Correos en la provincia de Badajoz a finales de la Década Ominosa”, *Apuntes para la Historia de la Ciudad de Badajoz*, 2023; “El Gabinete de Censura Militar de Ceuta, julio de 1939”, *Cuadernos del Archivo General de Ceuta*, nº 24, 2022. “Control postal en el moderno correo dirigido a Estados Unidos”, *Revista 6 Cu@rtos* de AFINET, nº 14, 2022; “Extremadura y la Intervención Militar en Portugal de 1847. Notas para su estudio”, *II Jornadas de Historia Militar de Extremadura. Revista de Estudios Extremeños*, nº extraordinario, 2021.

MANUEL MOLINA PARRA

Nacido en Fuente de Cantos, en 1954, estudió Bachillerato Superior y trabajó como administrativo. Ha publicado varios artículos sobre Zurbarán y San Isidro en revistas locales. Junto con otros miembros de la asociación ADEF (Asociación de Desempleados de Fuente de Fuente de Cantos), ha realizado varias maquetas de los yacimientos arqueológicos de los Castillejos y Las Motas, así como de la Estela del guerrero de Fuente de Cantos. Ha participado con varias comunicaciones en estas Jornadas de Historia y, para promoción y conocimiento de nuestra tierra, ha publicado dos libros de rutas: *Fuente de Cantos en 28 Rutas y una Extra* y *9 Rutas por las bodegas de vino de la Zona de Matanegra*.

CASILDO RODRÍGUEZ SERRANO

Tamurejo (Badajoz). Doctor en Derecho, Departamento Historia del Derecho. Funcionario de la Junta de Extremadura. Tesis doctoral: *Pensamiento Jurídico-Político de D. José Moreno Nieto*, en la Universidad de Extremadura. Autor de numerosas comunicaciones y ponencias. Ponencias: “Fiscalidad en los Programas Europeos”, Escuela Administración Pública (2002, Mérida); “Los Derechos Humanos en España”, Universidad Simón Bolívar (2005, Caracas-Venezuela); “Moreno Nieto, Jurista”, Ateneo de Badajoz.

ANTONIO BLANCH SÁNCHEZ

Castuera, 1966. Licenciado en Historia Contemporánea y Diplomado en Filología Hispánica por la Universidad de Extremadura. Miembro del Grupo de Estudios sobre la Historia Contemporánea de Extremadura. He presentado numerosas comunicaciones y ponencias en Congresos y Jornadas sobre la Historia Contemporánea de Extremadura, destacando la labor investigadora sobre la prensa del siglo XIX y XX y sobre el período de posguerra y de la Transición. Algunas comunicaciones: “La emigración extremeña a

Europa en los años 60. Cambios estructurales en la fisonomía de un pueblo: Castuera”, “El desarrollo ideológico en la guerra de la Independencia: una visión a través de la prensa de la época”; “Variables demográficas en la Extremadura de posguerra”; “La batalla de Medellín y la prensa decimonónica”; “Las primeras elecciones generales (1977-1982) en Logrosán y su comarca”; La manipulación de la historia a través del NO-DO”; “Carteles políticos en la transición española: una época de cambio”, “Música y tortura. La música al servicio del mal” (*XXI Jornadas de Historia de Fuente de Cantos*).

MANUEL LÓPEZ FERNÁNDEZ

Nacido en Calera de León (Badajoz), actualmente es vecino de La Línea de la Concepción. Militar de profesión en situación de jubilado, se licenció en Geografía en Historia por la UNED, universidad en la que se doctoró posteriormente con la tesis *La Orden de Santiago y el maestro Pelay Pérez Correa*, estudio por el que se le concedió el Premio Extraordinario de Doctorado en el curso 2001-2002. Actualmente es profesor jubilado del Centro Asociado de la UNED en Algeciras, miembro del Instituto de Estudios Campogibraltareños y de la Asociación Ibérica de Historiadores Militares. Sus líneas de investigación están relacionadas con el Estrecho de Gibraltar en la Edad Media y con la Orden de Santiago, temas sobre los que han sido publicados varios libros y un centenar largo de trabajos en revistas especializadas, así como en actas de Congresos y Jornadas de Historia celebradas en España y Portugal. Por sus distintos estudios sobre Tarifa medieval, el Ayuntamiento de esta población le concedió hace unos años el Premio de Investigación de Temas Tarifeños. Hace unos años que fue nombrado Cronista Oficial de su localidad natal.

JUAN CARLOS REDONDO HERNÁNDEZ

Diplomado Universitario en Turismo por la Universidad de Deusto. Máster en Gerencia de Riesgos por el INESE (Instituto Nacional Español del Seguro). Antiguo profesor del Seminario de Gerencia de Riesgos en el Master MBA de la Universidad de Deusto, campus de San Sebastián. Graduado en Antropología Social por la Universidad del País Vasco (2018-2022).

JULIÁN RUIZ BANDERAS

Nació en Llerena, ciudad en la que transcurre su infancia y adolescencia, y en la que cursa estudios secundarios. En Sevilla ejerce como maestro, y se licencia en Filosofía, Historia del Arte y Psicopedagogía. Actualmente es profesor tutor en el Centro Asociado de la UNED de Sevilla, donde ha impartido clases de diversas materias en el Grado de Historia del Arte. Ha escrito artículos de pedagogía, libros didácticos de la Historia del Arte o para la ESO. También ha impartido cursos, charlas y conferencias en diversos ámbitos. Colabora asiduamente con publicaciones relacionadas con la historia y el arte

extremeños y es autor de más de una treintena de artículos sobre esta temática. Ha intervenido en estas Jornadas de Historia con un trabajo sobre el pintor Juan de Zurbarán y con otro sobre el paisaje sonoro.

ÁLVARO VÁZQUEZ CABRERA

Graduado en Historia y Patrimonio Histórico por la Universidad de Extremadura, cursando un Máster Universitario en Investigación en Arte y Humanidades (MUI) en la misma universidad, donde defendió un trabajo sobre caballería y guerra medieval durante los reinados de Juan II y Enrique IV de Castilla. Además, es Técnico de Turismo con Premio Extraordinario y Guía Oficial de Turismo habilitado por la Junta de Extremadura. Profesión que desempeña desde hace casi una década. Publicaciones: “Megalitismo en Valencia de Alcántara. Estado de la cuestión”, XLVII Coloquios Históricos de Extremadura (2018), “Juegos de guerra en las fiestas castellanas del siglo XV”, *Scriptorium* (2020), “Valencia de Alcántara a mediados del siglo XVIII. Una villa fronteriza según el Catastro de Ensenada (1753)”, *Revista de Estudios Extremeños* (2021), Valencia de Alcántara y José Ramón Mélida. La relación del arqueólogo madrileño con la villa cacereña, Diputación de Cáceres (2022), “El patrimonio monumental trujillano a principios del siglo XX: Trujillo en el Catálogo Monumental de Cáceres”, LI Coloquios Históricos de Extremadura (2022).

ÁNGELA CARRASCO OSUNA

Estudió el Bachillerato en el IES Alba Plata y es bisnieta del protagonista del artículo que en esta edición de *Personajes con Historia* se dedica a Bernardo Ruiz González, y cuya génesis fue un trabajo de fin de curso, que luego ha ampliado con nuevos testimonios orales y documentales del entorno familiar. En la actualidad cursa el último año del grado de Psicología en la Universidad de Huelva.

FELIPE LORENZANA DE LA PUENTE

Doctor en Historia Moderna por la Universidad de Extremadura. Profesor del IES Alba Plata de Fuente de Cantos. Ex-presidente de la Sociedad Extremeña de Historia. Sus publicaciones refieren a las instituciones españolas de la Edad Moderna (*La representación política en el Antiguo Régimen. Las Cortes de Castilla, 1655-1834*, Madrid, 2013), aparte de estudios regionales (*Extremadura, voto en Cortes. El nacimiento de una provincia en la España del siglo XVII*, Madrid, 2018) y locales de variada temática (*Crónica de un siglo. Fuente de Cantos, 1917-2017*, Fuente de Cantos, 2018; *Ordenanzas de Usagre (1539)*, junto a Ángel Bernal, 2021). Además de publicar otros libros y un centenar de artículos, ha coordinado la organización de la mayoría de las Jornadas de Historia en Llerena y de Fuente de Cantos celebradas hasta ahora, así como la edición de sus libros de actas.