

## **LA FORMACIÓN DEL NUDO FERROVIARIO DE ZAFRA**

A pesar de ser frecuentemente ignorado por la literatura ferroviaria, tres líneas de ferrocarril enlazan en el nudo de Zafra: La de Mérida a Sevilla, la de Zafra a Huelva y la de Zafra a Villanueva del Fresno. Ha querido la casualidad (¿o tal vez no?) que la creación de tales líneas fuera consecutiva y cuando terminaba una comenzaba la siguiente, de manera que, solapándose con la anterior sólo en su gestación, resultará menos enrevesado el análisis por separado de cada una de ellas, sin despreciar, cuando sea preciso, las necesarias relaciones entre unas y otras, hasta amarrar el nudo definitivo.



Aunque ya se habían proyectado con anterioridad y hasta se había hecho la concesión de alguna de ellas, va a servir de punto de partida el *Informe sobre el Plan General de Ferrocarriles de España*, emitido por la Junta de Estadística en 1865 y elaborado por D. Francisco Coello y Quesada. En él se estudiaban de forma rigurosa, por primera vez en España, las que habrían de ser las principales líneas ferroviarias del país, teniendo en cuenta la forma del terreno, la densidad de la población, la importancia de algunos centros, la riqueza de las comarcas y las corrientes de tráfico ya establecidas o que debieran establecerse.

Por lo que se refiere a la provincia de Badajoz partía de dos premisas con las que se mostraba disconforme pero que no tenía más remedio que acatar: Que la principal línea de Extremadura sería la Madrid-Ciudad Real-Mérida-Badajoz-Lisboa y que habría también un ferrocarril transversal de norte a sur, de Mérida a Sevilla.

Con ello, y sin establecer un lugar concreto, el informe se mostraba favorable a la creación de un nudo de comunicaciones ferroviarias en el sur de Extremadura al que confluirían las líneas que habrían de cruzar la provincia de Badajoz, aceptando que debería establecerse en alguna de las estaciones del eje Mérida-Sevilla y proponiendo para ello Fuente del Arco, Los Santos de Maimona o Zafra.

Daba por hecho que a Fuente del Arco o a sus proximidades llegaría un ferrocarril procedente de las minas de carbón de Belmez, pasando por Granja de Torrehermosa, Azuaga, Berlanga y Valverde de Llerena, y rechazaba la propuesta del Gobierno de que allí llegara también la línea procedente de Huelva, pasando por Higuera de la Sierra, Zufre, Venta del Culebrín y Puebla del Maestre.

El informe de Coello se mostraba más favorable a que la línea de Huelva tomara otra dirección: *“La Junta Consultiva propone la línea total de Huelva á empalmar con el ferrocarril concedido de Mérida á Sevilla, en Zafra ó Los Santos, pasando por las minas de Riotinto, como parte de la gran transversal, línea intermarina, entre Gijón y Huelva”*. Si bien es cierto que no la consideraba de primera urgencia, 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.

El trazado propuesto era saliendo de Huelva y pasando por Riotinto, para ir desde allí hacia Higuera de la Sierra, Aracena, Arroyomolinos de León, Cabeza de Vaca, Calera de León, Fuente de Cantos, Calzadilla de los Barros, Medina de las Torres, Puebla de Sancho Pérez y Zafra, empalmando en Los Santos de Maimona con la línea de Mérida.

Por sus mayores dificultades orográficas rechazaba la propuesta que se hacía en algunos sectores de modificar el trazado de Riotinto a Los Santos, llevándolo más próximo a la proyectada carretera de Zafra a Huelva por Fregenal de la Sierra.

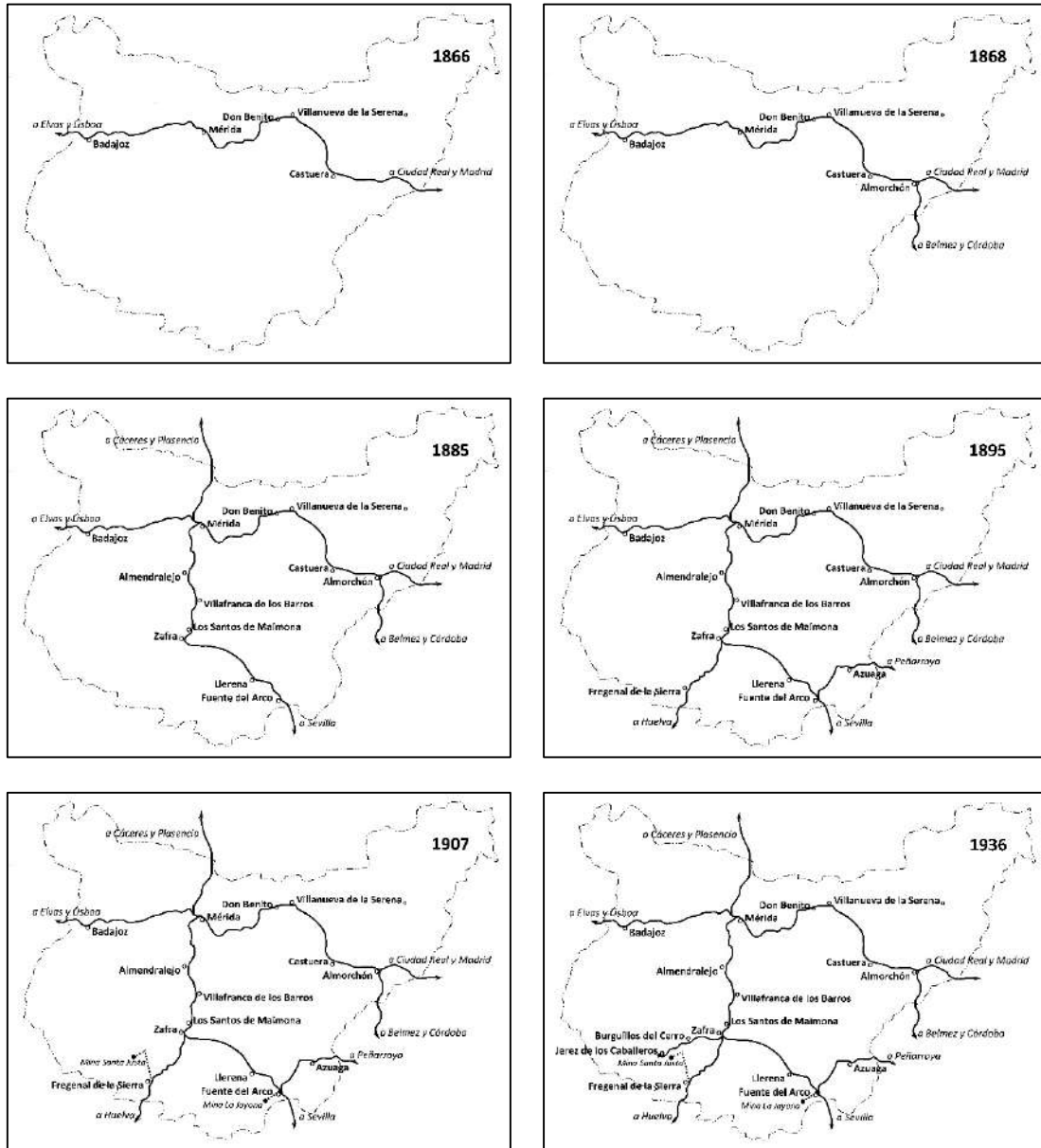
La disyuntiva de si la línea acabaría en Zafra o en Los Santos tenía su explicación en que por entonces se libraba una encarnizada batalla entre uno y otro pueblo acerca de dónde debería tener estación el ferrocarril, pues hay que anticipar que en la fecha en que se hizo el informe, agosto de 1865, la línea de Mérida a Sevilla no contemplaba una estación para Zafra y desde Los Santos se dirigía directamente hacia Matanegra y Llerena. El propio Coello recogía este dilema al explicar que la línea de Huelva debería acabar en Zafra o Los Santos, añadiendo que *“en la segunda villa debería empalmar con la línea de Mérida á Sevilla, en el caso de no modificarse también su trazado para pasar por Zafra”*.

La cuestión aparecía igualmente en el tratamiento de la última línea a construir, que habría de llegar hasta Évora. De acuerdo con la comisión de ingenieros portugueses y españoles reunida al efecto, la línea de Évora a Los Santos de Maimona debería pasar por Reguengos de Monsaraz, Mourao, Villanueva del Fresno, Alconchel, Almendral, Santa Marta y Feria.

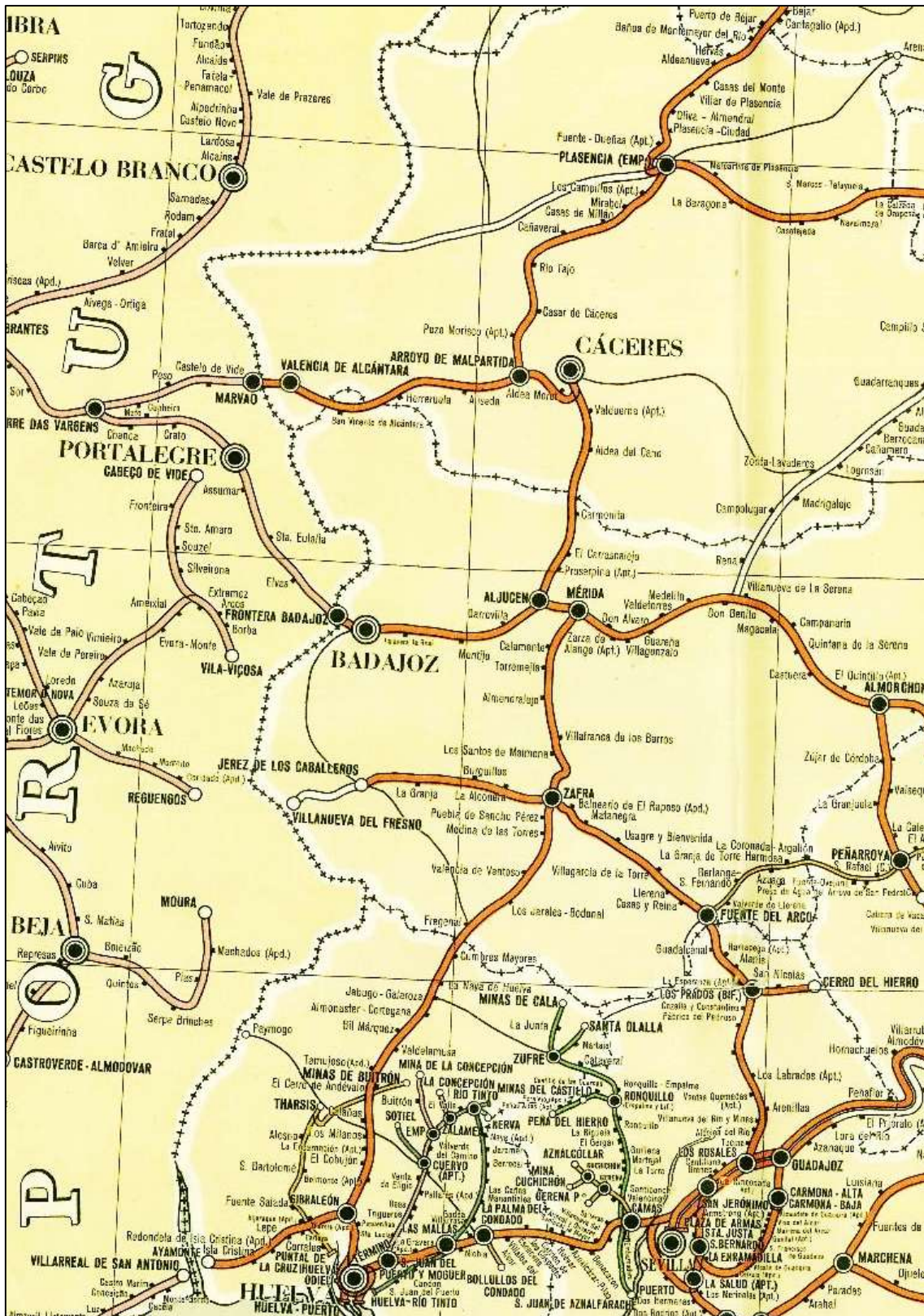
El informe discrepaba de tal recorrido, afirmando que con ese trazado el empalme con el eje Mérida-Sevilla sería más recomendable en Almendralejo. No obstante, añadía que, para terminar en Los Santos, era más acertado *“llevarla desde Villanueva del Fresno, por cerca de Zahínos, hacia Jerez de los Caballeros (...) y luego bien por Burguillos, bien por Puebla de Sancho-Pérez, llegar á Zafra y Los Santos”*.

Con este planteamiento general se estudiarán las vicisitudes acerca de la construcción de cada una de las líneas, sus dificultades y las gestiones de los ayuntamientos, en especial el de Zafra, para la formación del nudo ferroviario del sur de Extremadura.

## FERROCARRILES Y CABLES EN LA PROVINCIA DE BADAJOZ



- 1863 – Ferrocarril Elvas-Badajoz
- 1866 – Ferrocarril Ciudad Real-Badajoz
- 1868 – Ferrocarril Almorchón-Belmez
- 1884 – Ferrocarril Mérida (Aljucén)-Cáceres
- 1885 – Ferrocarril Mérida-Sevilla
- 1889 – Ferrocarril Zafra-Huelva
- 1895 – Ferrocarril Peñarroya-Fuente del Arco (vía estrecha)
- 1904 – Cable aéreo de la mina La Jayona a Fuente del Arco
- 1907 – Cable aéreo de las minas San Guillermo y Santa Justa a Fregenal de la Sierra
- 1936 – Ferrocarril Zafra-Jerez de los Caballeros



Mapa de ferrocarriles elaborado en 1948 por Alfredo Forcano Catalán. En el entorno de Zafra aparecen construidas las líneas Mérida-Sevilla, Zafra-Huelva y Zafra-Jerez de los Caballeros; en construcción desde Jerez a Villanueva del Fresno y en proyecto la que iría de Badajoz a Fregenal de la Sierra

## EL FERROCARRIL DE MÉRIDA A SEVILLA

El 30 de abril de 1846 un anuncio inundaba la prensa nacional<sup>1</sup>: La *Compañía del Camino de Hierro Central de España* daba a conocer su proyecto de construir un ferrocarril de Madrid a Badajoz y un ramal desde Mérida a Sevilla, conectando “*Madrid con Lisboa y Sevilla, y á la feraz Extremadura con el Guadalquivir y el mar*”. La sociedad, formada por un conglomerado de bancos y sociedades ferroviarias inglesas, tenía un capital de doscientos millones de reales dividido en 100.000 acciones, de las que solo 18.000 estaban suscritas y con el anuncio buscaba inversores a lo largo de lo que debería ser su recorrido, en Talavera de la Reina, Trujillo, Mérida y Badajoz.



Uno de sus principales promotores fue el Capitán Pithingthon, quien desde hacía meses venía publicando en *The Railway Herald* y *The Railway Express*, de Londres, sucesivas cartas<sup>2</sup> en las que daba cuenta de sus gestiones en España. En una publicada el 19 de noviembre de 1845, manifestaba que:

*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.*

En otras cartas informaba que las obras de esta línea darían comienzo en los primeros días del mes de marzo y, además de ponderar la calidad de las maderas de los bosques de alcornoques y encinas extremeños como producto a exportar, afirmaba que el rendimiento para los inversores habría de ser superior al 15%.

El anuncio publicado en la prensa española no tendría nada de particular si no fuera porque iniciaba el largo calvario en el que se iba a convertir la construcción y financiación de los ferrocarriles en Extremadura y en particular la línea hacia Andalucía.

Un año antes, el 19 de febrero de 1845, se había aprobado la primera concesión para construir una línea de ferrocarril desde Mérida a Sevilla. Los productores extremeños siempre habían buscado una salida para sus productos agropecuarios que les permitiera

<sup>1</sup> Entre otros, el anuncio aparecía en los periódicos madrileños *El Herald* y *El Eco del Comercio*.

<sup>2</sup> Algunas de esas cartas están publicadas en: BARRANTES, Vicente: *Aparato Bibliográfico para la Historia de Extremadura. Tomo Tercero*, Madrid, Establecimiento Tipográfico de Pedro Núñez, 1877, pp. 251-254

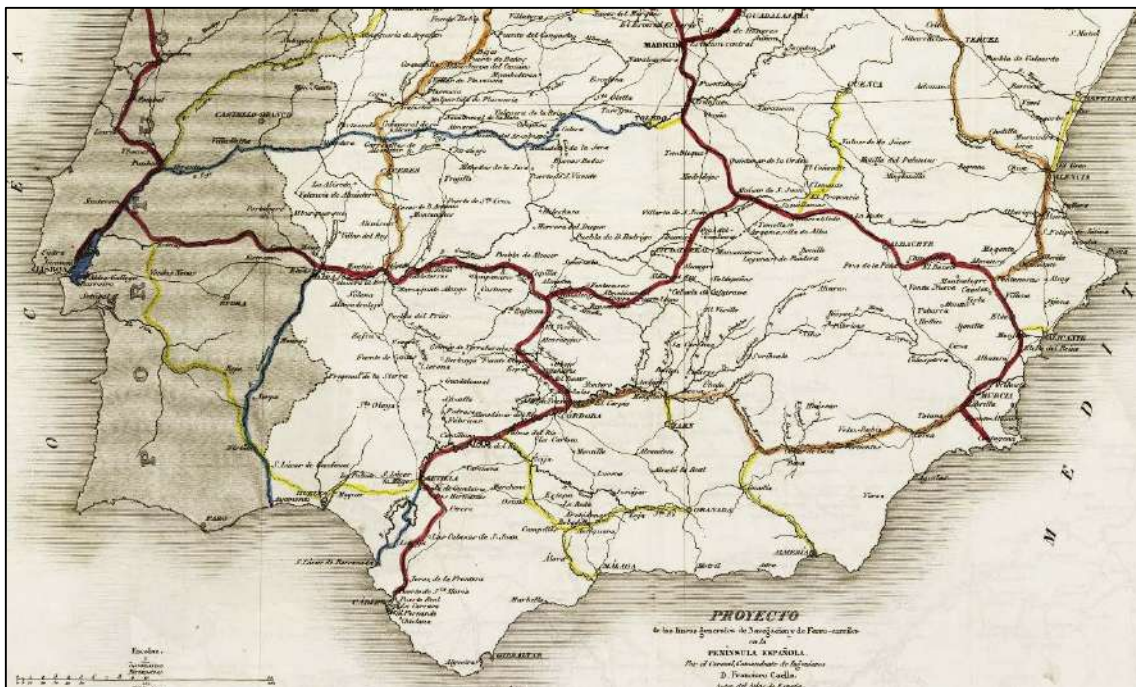
competir en los mercados a precios razonables, por lo que poner en contacto la región con el puerto más cercano se convirtió en prioritario para ayuntamientos y diputaciones. La línea sería parte de un proyecto transversal más ambicioso que debería dar nueva vida a la entonces languideciente Vía de la Plata, conectando los principales puertos del sur, Cádiz, Sevilla o Huelva, con los del norte, Santander, Vigo o Gijón.

Por unir la región de norte a sur esta línea debía ser prioritaria para los intereses extremeños y como tal fue defendida en las Cortes por los diputados de Cáceres y Badajoz en 1850, pero pronto fue esta provincia la que se desentendió del proyecto, mostrando su preferencia por la construcción de la línea de Madrid a Lisboa por Ciudad Real, Mérida y Badajoz, desoyendo el clamor de los cacereños de que para la región y para los intereses nacionales sería más favorable una línea que desde Madrid se dirigiera, por Trujillo o Plasencia, hacia Cáceres y desde allí tomara la línea recta hacia Lisboa o, con un recorrido algo mayor, pasara por Mérida y Badajoz.

Casi todas las valoraciones e informes técnicos de la época se mostraban favorables a este trazado, que se vería completado con la continuación de la línea desde Mérida hacia Sevilla o Huelva.

### ¿Por dónde se va desde Madrid hasta Cádiz y Lisboa?

Bajo la perspectiva de unir la capital del reino con uno de los principales puertos del Atlántico para comunicarse con las posesiones de ultramar, se estaba planteando por entonces un interesante dilema: Si esta salida se haría a través del puerto de Cádiz o el de Lisboa y por dónde habría que llegar a ellos, para lo que se aprobaron sendas concesiones en esa primera etapa del ferrocarril: Madrid-Cádiz y Madrid-Badajoz.



Mapa de Francisco Coello de 1855 con los proyectos para unir Madrid con Cádiz y Lisboa

Buscando el combustible para las locomotoras los primeros estudios unían ambas líneas, pasando por las cuencas carboníferas de Belmez, al norte de Córdoba, o por Villanueva

del Río, en la provincia de Sevilla<sup>3</sup>. Por eso, la gran línea de Andalucía se concebía en conjunto con la de Extremadura, con un ramal por el Guadalquivir hacia Sevilla y otro por el Guadiana a Badajoz. En consonancia con esa idea, Francisco Coello había planteado ya a comienzos de 1846 que “la línea de Madrid a Badajoz es el tronco principal de donde han de nacer los ramales que pongan a la capital en comunicación con las costas meridionales y occidentales de la Península” y en su análisis sobre las principales líneas de ferrocarril de 1855<sup>4</sup>, insistía en esa línea conjunta desde Madrid hacia Almadén, con un ramal entrando en Andalucía por la cuenca de Belmez y otro hacia Badajoz a lo largo de los valles del Zújar y del Guadiana.

Coello estudió también que el acceso a Extremadura se hiciera aún más al sur, entrando directamente desde Ciudad Real a la cuenca carbonífera de Belmez y desde aquí, por Fuente Obejuna y Granja de Torrehermosa, seguir el río Matachel hasta el Guadiana cerca de Mérida. Una variación de este trazado sería desviarse por Almendralejo desde Hornachos o, la que consideraba más ventajosa por aproximarse a pueblos de mayor importancia, cruzando la provincia en diagonal, que pasaría por Granja de Torrehermosa, Azuaga, Berlanga, Ahillones, Llerena, Higuera, Valencia de las Torres, Hinojosa del Valle, Puebla del Prior, Almendralejo, Aceuchal, Corte de Peleas y La Albuera, llegando finalmente a Badajoz.



Propuestas de Francisco Coello para la línea Madrid-Ciudad Real-Badajoz-Lisboa por la provincia de Badajoz

Además, Coello examinó otros proyectos para unir Mérida con Sevilla: No veía adecuado el del ingeniero José Soler de Mena, de 1854, desde Mérida, por Alange y el río Matachel hasta Berlanga, y desde allí a Guadalcanal. También criticó la concesión provisional hecha a D. José Campana y estudiada por Mr. Wissocq, un itinerario que calificaba de “*muy poco conveniente*”, que pasaría por Alange, Puebla del Prior, Usagre, Bienvenida, Villagarcía, Llerena, Trassierra y Puebla del Maestre, siguiendo por la orilla del río Viar hasta Cantillana.

Por el contrario, se mostraba conforme con que el mejor trazado era el estudiado por D. Eusebio Page, que pasaría por Almendralejo, Villafranca de los Barros, Ribera del Fresno,

<sup>3</sup> Ya en 1845 el ingeniero inglés D. Francisco Giles proyectó unir Andalucía y Extremadura con un ferrocarril tirado por caballerías para el transporte del carbón utilizando el camino real de Extremadura a Sevilla.

<sup>4</sup> COELLO Y QUESADA, Francisco: *Proyecto de las Líneas Generales de Navegación y de Ferro-Carriles en la Península Española*, Madrid, Imprenta de Tomás Núñez Amor, 1855, pp. 348-357.

Usagre, Villagarcía, Llerena, Guadalcanal, Cazalla, El Pedroso y Villanueva, llegando al Guadalquivir en Tocina, donde empalmaría con la línea proyectada de Córdoba a Sevilla.

Analizó los pros y los contras de otras variaciones de esta línea y de la que debería llegar desde Madrid a Extremadura, siempre atendiendo a criterios de longitud, dificultades orográficas, economía y posibles subvenciones de municipios y provincias, proponiendo también la salida de Extremadura hacia el océano prescindiendo del ferrocarril facilitando la navegabilidad del Guadiana desde Badajoz o Mérida hasta el Atlántico.



Proyecto de Soler de Mena: accesos de Madrid a Sevilla por el Guadalquivir desde Cazorla, y por el Guadiana desde Mérida, con un ramal de Córdoba a las minas de Belmez y Almadén

En esos años D. Juan Bravo Murillo, natural de Fregenal de la Sierra, fue nombrado Ministro de Comercio, Industria e Instrucción Pública y desarrolló sucesivos planes de modernización del país, entre los que destaca la construcción de una carretera de primer orden de Madrid a Badajoz y el impulso para que el ferrocarril entre Madrid y Lisboa pasara por Badajoz. En 1851 Isabel II lo nombró Presidente del Gobierno, creando el Ministerio de Fomento y aprobando el 28 de enero del año siguiente un Real Decreto en el que determinaba la unión de la capital del reino con Castilla y Andalucía mediante unas líneas férreas de primera clase que se dirigieran hacia las costas y fronteras. Un día después otro Real Decreto nombraba los ingenieros que habrían de estudiar cada uno de los tramos aprobados, encargando a D. Ángel Retortillo la sección desde el Guadiana, por Mérida, a Badajoz.

Para la línea del Sur, Bravo Murillo ratificaba el trazado propuesto por Coello en 1846 y 1855, pretendiendo solventar al unísono la conexión de La Mancha, Extremadura y Andalucía al establecer que:

*En esta dirección se agrupan el interés de las relaciones internacionales de España y Portugal; consideraciones de fomento a las provincias extremeñas y parte de la Mancha; la mayor utilidad de nuestra riqueza de Almadén y la notoria ventaja de atravesar con una vía férrea los valles carboníferos de Espiel y Belmez. (...) Esta línea se comprende bien marchando primeramente por el valle del Tajo hacia Talavera para salir por el punto más accesible de los montes de Toledo a encontrar el Guadiana y bifurcarse allí con un ramal por Mérida a Badajoz y por el otro seguir al sur, por el Valle de Alcudia al Almadén, para buscar el paso al Valle del Guadiato y criaderos de Belmez.*

Se añadía la previsión de un ramal que desde Talavera iría hacia Cáceres o Plasencia, por Oropesa o Almaraz, relegando el interés conjunto de las dos provincias extremeñas, que quedarían conectadas con Madrid, pero sin unión directa entre ellas.

Si bien la proximidad a la cuenca carbonífera de Belmez y Espiel pesaba mucho a la hora de decidir el trazado, por encima de cuestiones técnicas las decisiones políticas influyeron demasiado cuando se decidió que el ferrocarril entrara en Extremadura dando un rodeo por Ciudad Real. Por una parte, el diputado D. Antonio de Lara, Marqués de Valdeiglesias, con intereses económicos en Alcázar de San Juan, pretendió hacer de esta población un importante nudo ferroviario del que partirían las líneas hacia Levante, Andalucía y Extremadura. Por otra parte, la Diputación de Ciudad Real intervino para que la línea a Lisboa pasara por esta provincia, ofreciendo una subvención de hasta la mitad de su coste a cualquier proyecto que se decantara por ese trazado.

Tampoco hay que desdeñar la actitud de los representantes de Badajoz, favorables a que el ferrocarril desde Madrid entrara en Extremadura por La Serena siguiendo la ribera del Guadiana. El empeño mostrado por D. Francisco de Luxán, Ministro de Fomento, natural de Villanueva de la Serena y con propiedades en esta comarca, inclinó definitivamente la balanza para que la línea de Madrid a Lisboa tomara esta dirección, en contra de los pretendidos proyectos por Cáceres.

Aunque *de facto* la decisión de que el ferrocarril de Extremadura entrara por Ciudad Real estaba ya tomada, una comisión parlamentaria aprobó en abril de 1856 un “*Dictamen sobre la proposición de Ley para la construcción de un ferrocarril desde Madrid a la frontera de Portugal y a Sevilla, por Toledo, Cáceres y Mérida*”<sup>5</sup>, que planteaba dos itinerarios:

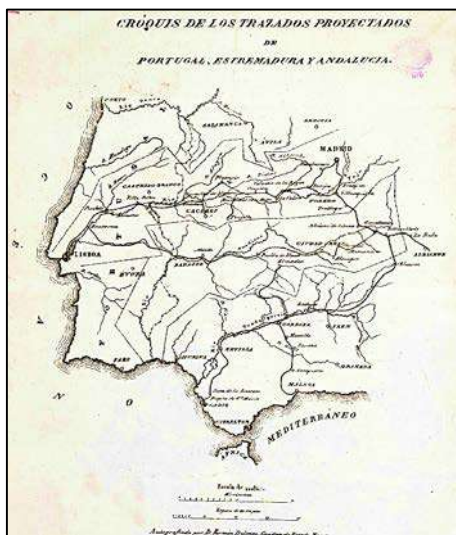
*El que marca las cuencas del Guadiana y que se quiere hacer partir de Socuéllamos, de la línea del Mediterráneo, á Ciudad-Real, pasando por Mérida á entrar por cerca de Badajoz á Portugal; y el de las del Tajo, que partiendo de Madrid atraviesa las de Toledo y Cáceres, á entrar también en el vecino reino por la provincia de Badajoz. Este último podía tal vez ser más conveniente llevarlo desde las inmediaciones de Plasencia a entrar en Portugal por Alcántara, y dirigirse á Lisboa por Santarém.*

A pesar de que por Plasencia y Santarém la línea de Madrid a Lisboa tendría 217 kilómetros menos, la comisión no ignoraba la existencia de un convenio entre el Gobierno español y el portugués señalando como punto forzado de entrada el puente de Caya, admitiendo también que Portugal no tenía intención de llevar la línea hacia otro lugar que no fuera Badajoz. Tratando de reconvenir tales acuerdos, la comisión parlamentaria planteaba los enormes beneficios económicos que podría proporcionar la línea a Lisboa por Toledo y Cáceres, unida a otra transversal desde Salamanca a Sevilla: Toledo, Cáceres, Badajoz, Sevilla, Huelva, Salamanca y Ávila quedarían favorecidas por este trazado por ser altamente productoras de carnes, lanas, cereales, aceites vinos, sedas, frutas, etc., que en ocasiones se limitaban al consumo interno por el alto coste de los trasportes.

---

<sup>5</sup> Documento Parlamentario “*Dictamen de la Comisión sobre la proposición de Ley para la construcción de un ferrocarril desde Madrid a la frontera de Portugal y a Sevilla, por Toledo, Cáceres y Mérida*”. Aprobado en el Palacio de las Cortes el 22 de abril de 1856. Firmado por Mariano de Jaén, Pedro Nolasco Nansi, Ambrosio González, Pedro Calvo Asensio, Félix Martín y Carlos Godínez de Paz.

La comisión indicaba que, además de la protección de los puertos de Sevilla y Cádiz frente a la competencia de Lisboa, buscaba “favorecer los intereses de los ricos partidos de tierra de Barros de la provincia de Badajoz, y proporcionarles, como a las dos provincias de Extremadura, la salida natural para sus cereales, que es Sevilla”. Y terminaba con un Proyecto de Ley para otorgar la concesión de un ferrocarril que, partiendo de Madrid, terminara en la frontera de Portugal, pasando por Toledo y Talavera, estableciendo que “la línea se prolongará desde Mérida á Sevilla por los puntos más convenientes, con arreglo á los estudios que se están practicando”.



Croquis de 1860 con las uniones Madrid-Cádiz y Madrid-Lisboa, por Badajoz y Cáceres, elaborado por D. Fermín Dalmas, Capitán de Estado Mayor (Foto-litografía de la Junta General de Estadística)

Desoyendo esta propuesta, el 23 de mayo de 1856 se aprobó definitivamente en las Cortes la línea de Andalucía, planteándose en la cámara un intenso debate entre los diputados de Ciudad Real, Cáceres y Toledo, y el ministro de fomento, D. Francisco de Luxán. Cáceres y Toledo defendían que el trazado de la línea a Lisboa siguiera el Tajo, entrando en Portugal por Alcántara y Santarém, una propuesta rechazada por Luxán al considerar que, si bien era ese el camino más corto, se sacrificarían con ello los intereses de los puertos atlánticos de Vigo y Cádiz, pues todo el tráfico de mercancías desde el centro de la Península se dirigiría preferentemente a Lisboa.

Dando por hecho el empalme con la línea de Portugal en Caya, las otras dos propuestas eran de un ferrocarril conjunto con Andalucía, bien bajando desde el Tajo, por Talavera, hasta el Guadiana, defendido también por Toledo; bien a todo lo largo del Guadiana desde Ciudad Real, defendido por esta provincia y por el propio Ministro. Fue esta la opción que se ratificó por las Cortes, aunque con el consuelo para los intereses extremeños del reconocimiento que “como un acto de justicia” deberían aprobarse, con subvención estatal, las secciones desde Cáceres a Mérida y de Mérida a Sevilla, que quedaban supeditadas a la primacía de la línea de Madrid a Lisboa<sup>6</sup>.

### Una línea de Extremadura a Andalucía

Bajo la perspectiva de esa subvención y de otras ayudas públicas, inversores, políticos, especuladores, geógrafos e ingenieros de todo tipo estudiaban el trazado de la línea de Mérida a Sevilla, aunque no faltó alguna propuesta, como la de D. Luis Alejandro Bache,

<sup>6</sup> La Época, 24-5-1856.

que obtuvo una autorización del Gobierno para estudiar un ferrocarril directo desde Badajoz a Sevilla.

Uno de los más detallados estudios fue el propuesto por Roberto Kith, ingeniero del cuerpo nacional de minas destinado en la provincia de Sevilla, que daba por hecho que la línea habría de ir a Mérida, no a Badajoz, y que las mayores dificultades estarían en la forma de atravesar Sierra Morena. Desestimaba el trazado de la carretera por considerar que atravesaba pueblos de poca importancia, salvo Monesterio, descartando también el paso por las sierras de Constantina y Alanís por su dificultad orográfica. Su propuesta era<sup>7</sup>:

*Dirigiendo el camino desde Sevilla á la Algaba, (...) de allí á Guillena, siguiendo desde este por la cuenca de la rivera de Huelva hasta el punto que se reúne con la de Cala, y continuando por el valle de esta última, atravesar las extensas cañadas situadas en los términos de Almadén de la Plata, y del Real de la Jara, en cuyo pueblo se toca, dirigiéndose después por Arroyos Molinos y Segura de León. Ya en este punto concluye la Sierra y se llega al terreno llano de Extremadura, pudiendo seguir el camino sin dificultad á Fuente Cantos, y desde aquí, por los mismos puntos del arrecife, que son Los Santos y Villafranca, hasta Mérida.*

Pero la economía y la política iban por otro lado. Ya concedido el ferrocarril de Córdoba a Sevilla, el de Ciudad Real a Badajoz y el de Sevilla a Cádiz, los señores Conde de Morny, Presidente de la *Sociedad de Ferrocarriles del Grand Central de Francia*, Chatelus, Gustave de la Haute y Conde de Le Hon, Vicepresidentes y Administradores de la misma sociedad, obtuvieron por Ley de 18 de junio de 1856 un grupo de concesiones con las que pretendían dejar trazada la red básica de ferrocarriles del Sur de España, incluyendo un ferrocarril desde Mérida a Sevilla y otro ramal desde Mérida, por Cáceres, a Alconéjar. Se establecía en esta ley que el Gobierno auxiliaría la construcción del ferrocarril de Mérida a Sevilla con una subvención de 240.000 reales por kilómetro.

Pasado un año y ante la pasividad del Grand Central, se autorizó a la *Compañía General de Crédito en España*, representada por D. Luis Guilhou y el Marqués de Perales<sup>8</sup>, para que hiciera los estudios de un ferrocarril de Mérida a Sevilla. Dos años después se otorgó a D. Cristóbal Heredia otra autorización similar para verificar los estudios de “*un ferrocarril que, partiendo de Mérida y salvando la divisoria de Sierra Morena por la parte que sea más accesible, empalmara con la línea de Córdoba a Sevilla*”.<sup>9</sup>

Como parte de un proyecto mucho más ambicioso, la construcción de la línea se estimaba prioritaria desde muy diversos sectores. El periódico gallego “*El Porvenir Hispano Lusitano*” recogía el deseo, expuesto por el Conde de Reus, de unir Galicia con Andalucía atravesando Portugal, proponiendo una línea de Vigo a Cádiz dividida en cuatro secciones: Vigo-Oporto, Oporto-Lisboa, Lisboa-Badajoz y Badajoz-Sevilla<sup>10</sup>. Respecto del último tramo indicaba que “*de Badajoz á Sevilla están terminados los estudios, y si, como es de esperar, obstáculos no insuperables desaparecen muy en breve, estas feraces comarcas, unidas por una vía férrea, trocarán sus envidiables productos, desarrollando*

---

<sup>7</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 13-7-1856, pp. 183-184.

<sup>8</sup> D. Manuel Fernández, Marqués de Perales, además del interés directo que pudiera tener en la construcción del ferrocarril, se vería indirectamente beneficiado al poseer grandes fincas en Medina de las Torres.

<sup>9</sup> Autorizaciones de 6 de marzo de 1857 y 18 de enero de 1859, respectivamente.

<sup>10</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 25-4-1858, p. 263.

á la par inmensas riquezas hoy poco productivas por los malos y penosos medios de comunicación de que disponen”.



Puerto de Sevilla a principios del siglo XX (Tarjeta postal Hauser y Menet)

Con parecido fin se constituyó en Cáceres la *Junta del Ferrocarril Extremeño-Castellano*<sup>11</sup>, que demandaba una gran línea que uniera norte y sur de la península siguiendo la antigua Vía de la Plata y era tremendamente crítica con la construcción de la línea de Madrid a Lisboa por Badajoz, advirtiendo al Gobierno que *“la mayoría del país pide una línea férrea trasversal, á la que se fijan por límites el N. y S. de la Península; una línea de utilidad pública, conocida por la denominación de Bético-Extremeño-Castellana. La minoría pide una línea internacional, de servicio general; una línea directa, que naciendo en Madrid debe morir en Lisboa”*.

Al mismo tiempo numerosos pueblos de la provincia de Cáceres dirigían exposiciones al Ministro de Fomento abogando por la línea trasversal de Extremadura, en detrimento de la de Madrid a Cáceres por Trujillo. Por lo mucho que se jugaba en el envite, el escrito enviado por Plasencia iba firmado por doscientos de sus principales vecinos y solicitaba la preferencia para un ferrocarril por la Vía de la Plata<sup>12</sup>:

*Con efecto, Excmo. señor, partiendo esta de la línea del Norte de Castilla, atravesando una de sus comarcas más feraces; pasando por la industriosa y creciente Béjar, por Plasencia, (...); siguiendo á Cáceres, capital de la provincia y enlazándose en Mérida con las líneas de Lisboa y Sevilla, vendrá á ser en su día el ferro-carril de servicio general de más importancia en España, puesto que, á la vez que nos unirá con el vecino reino de Portugal, pondrá en comunicación directa el Norte y Mediodía de la Península.*

Considerando también que gran parte del suelo extremeño quedaba al margen de las utilidades que proporcionaba la línea de Madrid a Lisboa, más trascendentales para la transversal fueron las gestiones de los diputados provinciales por Badajoz, D. Antonio Fernández Viera, D. Cipriano Montero de Espinosa y D. Miguel Nogales, quienes acordaron con la Diputación de Sevilla una subvención de 3.000 duros por kilómetro a la empresa que construyera el ferrocarril de Mérida a Sevilla.

<sup>11</sup> LIBERAL Y CABRERA, Francisco: *Breve reseña sobre los ferro-carriles proyectados en las provincias de Extremadura*, Cáceres, Imprenta de los Sres. Bello, hermano y socio, 1861.

<sup>12</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 4-8-1861, pp. 478-479.

## Buscando financiación

Debido a lo extenso y despoblado de los lugares por los que habría de pasar este ferrocarril, la subvención estatal de 60.000 pesetas por kilómetro y la provincial de 15.000 pesetas más se consideraban insuficientes para financiar las obras y que estas ofrecieran una rentabilidad atractiva para las empresas interesadas.

Ya en mayo de 1852 el Ministerio de Fomento expidió circulares a los gobernadores civiles de Cádiz, Sevilla, Córdoba, Ciudad Real, Badajoz, Cáceres, Toledo, Ávila, Segovia, Salamanca, Zamora, Valladolid, Palencia y Burgos, solicitando que tanto municipios como diputaciones cooperasen con el Gobierno en la construcción de las líneas de ferrocarriles en las que estuvieran interesadas.

Las diputaciones de Cáceres y Badajoz respondieron favorablemente a la solicitud, por lo que fueron convocadas a una reunión en la que se estudiaría la forma de contribuir, sugiriendo el Ministerio de Fomento la creación de nuevos arbitrios o contribuciones para las diputaciones y la venta de algunas de sus fincas de propios para los municipios. La Real Orden de 26 de agosto de 1852 en la que se encomendaban tales inversiones añadía que *“los Ayuntamientos, Diputaciones provinciales y Gobernadores civiles, cada uno en su esfera, se harán merecedores del Real agrado en proporción al celo y actividad que desplieguen en este importante asunto”*.

A cambio de ese “Real agrado”, con el que pretendieron medrar políticos y caciques de todas las comarcas, en el mes de noviembre el Gobernador civil de Badajoz se reunió con un grupo de alcaldes del sur de la provincia para instarles, cuando no exigirles, que se implicaran en la financiación de los ferrocarriles, en principio en el Ciudad Real-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 las fincas comunales, y el dinero obtenido lo invirtieran en acciones de las compañías ferroviarias.

Tres años después la Ley de desamortización de Pascual Madoz consagraba ese proceder, declarando la venta obligatoria de los bienes propios y comunes de los municipios. El 20% del producto de esa venta sería para el Gobierno y el 80% restante para los pueblos, que estaban obligados a invertirlo en títulos de deuda pública al 3%. La Ley establecía una serie de excepciones a esta regla general y una de ellas era que, cumpliendo una serie de requisitos formales, ese 80% se podría destinar a *“obras públicas de utilidad local o provincial”*.

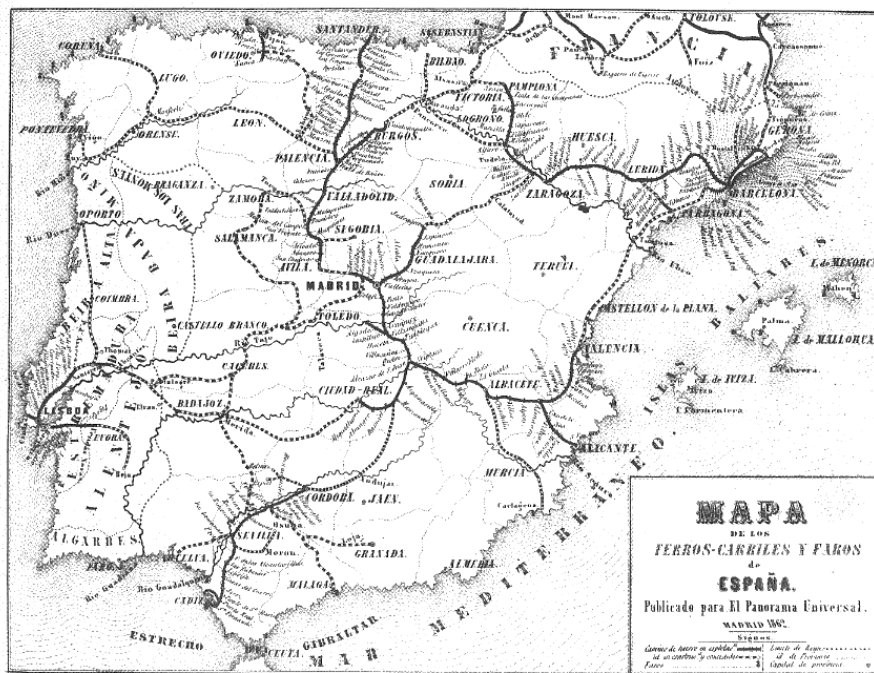
Era ahí donde entraban las obras del ferrocarril, iniciando una peculiar forma de financiación de las líneas que, por la manera de hacerse y por la cuantía que llegó a alcanzar, no tuvo comparación en ninguna otra parte de España. Muchos ayuntamientos de Badajoz decidieron invertir en acciones y obligaciones de compañías ferroviarias, atendiendo así al deseo de políticos y caciques, a menudo integrados en los consejos de administración de esas mismas compañías.

El *modus operandi* fue la creación en Badajoz de una Junta del Ferrocarril cuya misión era promover suscripciones municipales y particulares para auxiliar a las empresas ferroviarias. Como extensiones de esa Junta y con el fin de infiltrarse en toda la sociedad, 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.

En otras ocasiones la actividad política fue más allá, procurando la creación de compañías que se decidieran a acometer las obras. Tales fueron los casos de los diputados Cipriano

Montero de Espinosa y Bartolomé Romero Leal, quienes en 1860 hicieron valer sus influencias en la Corte para la constitución de una sociedad anónima que construyera el Mérida-Sevilla.

Tratando de favorecer esas obras, Montero de Espinosa fue uno de los firmantes de la subvención provincial para el ferrocarril bético-extremeño y desde su distrito electoral de Almendralejo defendió la línea de Madrid a Lisboa por Ciudad Real e instó a los ayuntamientos a invertir en ferrocarriles, consiguiendo inversiones de ayuntamientos tan relevantes como Villafranca de los Barros y del propio Almendralejo. Se preocupó también de la continuación de la línea desde Mérida hasta Medina del Campo, requiriendo a los ayuntamientos afectados para que hicieran frente al pago de las expropiaciones y suscribieran acciones de la compañía constructora, instando a los municipios cacereños para que se ofrecieran a invertir en obligaciones de la línea transversal<sup>13</sup>.



Mapa de ferrocarriles y faros de España en 1862, incluyendo el proyecto Mérida-Sevilla (El Panorama Universal)

El momento cumbre de la captación de recursos municipales se sitúa en la primavera de 1863, ante la inminente subasta de la línea de Mérida a Sevilla. Como incentivo para que las empresas de ferrocarriles se interesaran por ella, se extendió el compromiso de suscripción de títulos por administraciones y particulares. La prensa nacional<sup>14</sup> recogía con entusiasmo tales ofrecimientos:

*Los pueblos todos de la provincia de Badajoz, comprendiendo cuánto les interesa para su porvenir la construcción del proyectado ferrocarril que debe enlazar á Mérida con Sevilla, y que ha de subastarse dentro de breves días, responden tan satisfactoriamente al llamamiento que se les hizo, que pasan ya, según nuestras noticias, de treinta millones de reales las cantidades porque se*

<sup>13</sup> Archivo Digital de la Diputación Provincial de Badajoz. [www.dip-badajoz.es](http://www.dip-badajoz.es). Correspondencia de Cipriano Montero de Espinosa, referencias C21448 055, C21448 089 y C21448 112.

<sup>14</sup> *El Clamor Público*, 11-6-1863. Es sólo un ejemplo, pues fueron otros muchos los periódicos madrileños que trataron la cuestión. En el ANEXO II se recoge la relación de municipios que se comprometieron a financiar las obras del Mérida-Sevilla.

*han suscrito para auxiliar á la empresa que tome á su cargo la construcción de aquel camino.*

Aunque en minoría, también había voces en contra de esta práctica. La Junta del Ferrocarril Extremeño-Castellano censuraba la elevada subvención estatal al Ciudad Real-Badajoz y que al mismo tiempo fuera el propio Estado quien instara a los municipios a que financiaran la línea transversal<sup>15</sup>. Reflexionaba que ese 80 por 100 de los bienes de propios vendidos era el único capital de los ayuntamientos, “*un capital sagrado*”, cuyos réditos deberían destinarse a cubrir sus necesidades o, si acaso, a la construcción de carreteras y caminos vecinales, pues “*¿De qué servirá un ferro-carril en esta provincia, abandonada hoy, casi inculta y sujeta por falta de caminos á la de relaciones aun de los puntos entre sí más próximos, si condenamos á los pueblos á una miseria segura, obligándolos á que se desprendan del patrimonio que les ha quedado?*”.

### **Los Santos versus Zafra, Zafra versus Los Santos**

Lo cierto es que nadie intentó detener la sangría que la construcción de ferrocarriles iba a suponer para casi todos los municipios extremeños. Todo lo contrario, las prometidas subvenciones multiplicaban los ofrecimientos para construir la línea de Mérida a Sevilla.

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

El primero, muy similar al que años antes propuso D. Eusebio Page, planteaba la línea desde Mérida por Calamonte, Torremegía, Almendralejo y Llerena, pasando por las cercanías de Ribera del Fresno, a 20 kilómetros de Zafra. 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 la 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, que es el centro del comercio de granos y ganados de esta parte de Extremadura.*

De conformidad con este último 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*”. Zafra no habría de tener estación en la línea, que seguiría el trazado de la Vía de la Plata por Los Santos, para dirigirse después a Llerena y Fuente del Arco.

<sup>15</sup> LIBERAL Y CABRERA, Francisco, op. cit., p. 2.

Industriales, comerciantes, propietarios y Ayuntamiento elevaron al Gobierno una exposición para modificar el trazado y establecer una estación de segundo orden en Zafra, recabando el apoyo de los pueblos de los partidos judiciales de Fregenal de la Sierra y Jerez de los Caballeros. Esas gestiones dieron lugar a un durísimo enfrentamiento con Los Santos por ver dónde habría de ponerse la estación y, en definitiva, dónde se establecería el gran nudo ferroviario del sur de Extremadura.

La cosa no hubiera tenido mayor repercusión que la de un rifirrafe entre pueblos vecinos, si no fuera porque las descalificaciones entre unos y otros se estaban publicando por la prensa nacional en largos artículos y comunicados.

El detonante fue un suelto publicado en el diario madrileño *La Época* el 21 de marzo de 1863, en el que tras indicar que “*el pueblo de Zafra, (...), es quizá el más importante de la provincia*”, alababa su rico comercio, sus cereales y sus fábricas de curtidos, que adquirirían un visible desarrollo con el establecimiento de la estación, y acababa diciendo que “*deseamos al pueblo de Zafra que, tanto por las razones sentadas, cuanto por las muy atendibles de ser juzgado de primera instancia, tener administraciones de correos y de rentas y estación telegráfica, consiga sus deseos, que seguramente no pasarán desapercibidos á la empresa constructora*”.

#### Proyectos para una línea de Mérida a Sevilla



Los Santos, donde se ubicaba el cruce de las carreteras de Badajoz a Sevilla y de Cáceres a San Juan del Puerto (Huelva), veía peligrar el nudo ferroviario que hasta entonces daba casi por seguro en sus inmediaciones, sumándole lo que consideraba una larga serie de agravios que, “*a veces con notoria infracción de la justicia*”, la Administración estaba cometiendo desde hacía años, tales como el establecimiento en Zafra de un administrador de correos con un sueldo muy superior, “*sin embargo de no tener más que una expedición diaria, mientras, que el de Los Santos tiene cinco entradas y otras tantas salidas al día*”;

que en Zafra se estableció el puesto de la Guardia civil, aunque por ley se deben situar en los pueblos de carreteras, “y así se practica en toda la de Sevilla á Badajoz menos en Los Santos por haberlo querido Zafra”, y que la estación telegráfica también se puso en Zafra<sup>16</sup>, “aunque suelen pasar tres meses sin que vaya un parte á dicha villa”.

Esa era parte de un largo comunicado<sup>17</sup> en el que desde Los Santos se criticaban las gestiones para lograr la modificación del trazado de la vía férrea de Mérida a Sevilla, apoyándose en que las condiciones topográficas desaconsejaban la variación y en el aumento de longitud y, en consecuencia, el aumento de subvención por haber más kilómetros de vía.

Se preguntaba por las razones que había para privar a Los Santos de su estación y ponerla en Zafra y a partir de ahí alegaba numerosos motivos a su favor, basándose en sus cuantiosos excedentes de granos, caldos y lana, tener mayor población, mayor riqueza, pagar mayor contribución y estar cruzado por tres carreteras. Continuaba con descalificaciones hacia Zafra en el sentido de que su escaso término apenas producía lo necesario para su abastecimiento, y que “sus productos son de mala calidad”. Tras indicar que los intereses de la provincia eran contrarios a la modificación del trazado, tal como habían manifestado diversos pueblos de la comarca de Los Barros, como Almendralejo, Fuente del Maestre, Santa Marta o Ribera del Fresno, calificaba de incautos a los pueblos que apoyaban los intereses de Zafra, cuya importancia desacreditaba diciendo que:

*Está muy lejos de ser la primera población de Extremadura y cuyo ponderado comercio se reduce, á una docena de tiendas de efectos de poco valor, con poquísimas excepciones; sus fábricas de curtidos surten á los zapateros del pueblo y alguno que otro de los inmediatos; pero todo esto, así como sus ferias, está llamado á desaparecer el día que la vía férrea ponga a Extremadura en fácil y breve comunicación con Sevilla, pues nadie tomará géneros en Zafra, pudiendo adquirirlos directamente en Sevilla, ni se buscarán los mercados de Zafra teniendo proporción de ir á los de Sevilla ó Madrid.*

El comunicado se remataba ofreciendo una inversión de hasta cuatro millones de reales a la empresa que construyera el ferrocarril, con la condición de que no modificara el trazado para poner estación en Zafra.

Contradiendo tales argumentos, en menos de dos semanas se publicó la réplica<sup>18</sup>, firmada por un grupo de concejales y comerciantes de Zafra: Zoilo Fernández, Pedro Fernández, Martín García, Francisco de la Peña Álvarez, Felipe Muro, Agustín del Molino, Manuel Martínez y Plácido García de Vinuesa, además de la entidad Fernández y Compañía, quienes manifestaban que no existía la pretendida rivalidad entre ambas villas, que ambas estaciones serían compatibles y que la rectificación del trazado para establecer una estación a ochocientos metros de esta villa se había hecho por el ingeniero D. Manuel Pastor y Landero, contando con el apoyo de varios pueblos de este partido judicial y de los de Fregenal y Jerez de los Caballeros.

Entraba después al trapo de una estéril dialéctica acerca de la calidad de los productos de unos y otros:

---

<sup>16</sup> En todo el sur de Badajoz sólo existía una línea telegráfica a lo largo de la carretera a Sevilla, con oficinas en Zafra, Monesterio y El Ronquillo.

<sup>17</sup> *La Época*, 10-6-1863

<sup>18</sup> *La Época*, 23-6-1863

*Produzca en buen hora Los Santos cuantos frutos le plazcan, que Zafra de ninguna de ellos necesita para su comodidad y regalo. En cambio Los Santos no subsiste hoy sin el comercio y la industria de Zafra. (...) No es cierto que los productos de Zafra sean de mala calidad. Sus granos, sus caldos y sus lanas, son tan buenos ó mejores tal vez que los de Los Santos.*

Negaba la menor población y renta, y los privilegios en los servicios de correos, telégrafos y guardia civil otorgados por la Administración, alegando que no se trataba de decisiones injustas, sino que, como cabeza de partido judicial, estos servicios “han venido á ella porque así lo demanda su propia é incuestionable importancia, como vienen negociantes de todas las provincias de la nación y muchos extranjeros á sus renombradas ferias de San Juan y San Miguel”.

Como no podía ser de otro modo, estando firmado por comerciantes, defendía con énfasis su industria y su comercio:

*Este comercio figura en primera línea en la provincia. Aquí hay matriculados diez establecimientos comerciales de primera clase con grandes capitales, giro y crédito ilimitados en las principales plazas de España y en muchas de otras naciones. En esos establecimientos hay inmenso surtido de artículos de lujo, y todos los que pueden desearse. Además hay aquí otras muchas tiendas matriculadas desde segunda á quinta clase (...). De las fábricas de curtidos basta digamos que son de las primeras y las más numerosas de la provincia, y que surten con sus producciones á muchos pueblos de ella, incluso la capital.*

Y cerraba el comunicado manteniendo que un considerable número de vecinos habían suscrito y ratificado cerca de un millón de reales para interesarse en títulos del ferrocarril de Mérida á Sevilla, mientras que Los Santos aún no había certificado nada, a pesar de la oferta que había hecho.



La “curva de Zafra” y la recta de Los Santos a Matanegra

Son sólo dos ejemplos de los escritos que sobre esta polémica se cruzaron en la prensa durante varios meses. En paralelo con la anterior, el periódico sevillano *El Porvenir*<sup>19</sup> recogía otra controversia, aunque en este caso la defensa de los intereses de Zafra la hacía Justo Marín, quien argumentaba que la línea recta desde Mérida a Llerena tendría que ser

<sup>19</sup> *La Iberia*, 10-6-1863, reproducía la carta publicada en Sevilla por *El Porvenir*.

por Ribera del Fresno y por lo tanto, al poner estación en Los Santos, ya se estaba variando el trazado.

Ensalzaba también la importancia del comercio de Zafra y de sus trece fábricas de curtidos, dos fábricas de aguardiente, tres o cuatro de jabón, cuatro de fundición de metales, dos de cola, una de tintes, una de pianos, varias alfarerías, una imprenta y taller de encuadernación, ebanisterías, sombrererías, almacén de muebles de lujo, una relojería y dos platerías, y añadía sus trece molinos de aceite, cincuenta y cinco bodegas, un matadero, carnicería, teatro, plaza de toros y tres ferias, “una de las cuales es la más importante de toda Extremadura”.

Y en cuanto al trazado de la carretera de Badajoz a Sevilla, manifestaba que:

*Los Santos, siempre celoso y ávido por ser algo, consiguió que diese un rodeo y pasara por su casa; a pesar de esto, era tan natural el paso de la carretera por Zafra, que con frecuencia vemos á los carreros y arrieros venir por este punto abandonando el trozo de los Santos; lo mismo hacía la diligencia de Sevilla a Badajoz en las épocas en que la ha habido, y si se hiciera un ramal (...) por Zafra y la Puebla de Sancho Pérez, estamos seguros que para ir de Badajoz á Sevilla, nadie absolutamente pasaría por los Santos.*

### **Desde Mérida a Sevilla: Primera concesión**

En plena disputa acerca de si en Zafra habría o no estación, el 11 de junio de 1863 el ministro de Fomento D. Francisco de Luxan, otorgó la concesión de la línea.

Siendo lo habitual que a esas subastas acudieran apenas una o dos compañías, en este caso hasta diez empresas optaron a la concesión. La prensa explicaba el porqué de tantos interesados<sup>20</sup>:

*Con los medios que por de pronto aportaban los pueblos interesados, con las contrataciones parciales a pagar a la terminación de las obras, con las compras de material a plazos y otros varios medios comerciales que están en uso, podría sin apenas gravamen o desembolso de una grande compañía proveerse de productos de indemnización por el valor de efectos y trabajos no pagados y hacer que sin pago previo o con un anticipo mezquino tuviesen sus acciones una cotización fabulosa.*

De esas diez empresas merecen destacarse tres:

Una era la formada por empresarios gaditanos representados por D. José María Retortillo, un apellido ilustre que ya apareció en el estudio de la línea del Guadiana a Mérida y Badajoz, y que todavía daría mucho que hablar en la construcción del ferrocarril Bético-Extremeño.

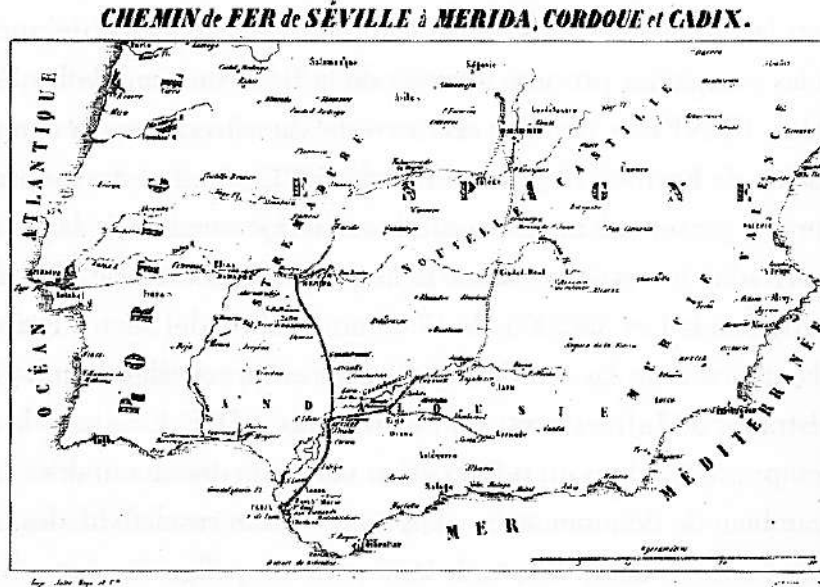
La segunda fue la de D. Manuel Pastor y Landero, al frente del *Crédito Comercial de Sevilla*, respaldado por casi todas las casas de comercio de esta ciudad. Era esta la empresa por la que habían apostado la mayoría de los municipios extremeños a la hora de aportar capitales y con la que el comercio y el Ayuntamiento de Zafra habían negociado la estación.

El tercero de los litigantes a destacar era D. Luis Guilhou, director de la francesa Sociedad General de Crédito en España y gerente de la *Compañía de los Ferrocarriles de Sevilla a*

---

<sup>20</sup> *Crónica de Badajoz*, 8-4-1864.

Jerez y Cádiz, que en 1856 ya había obtenido la concesión del ferrocarril de Cádiz a Sevilla y dos años después encargó a los ingenieros militares Zenarmuza y Alameda<sup>21</sup> el estudio de la línea Mérida a Sevilla, presentándola como continuación de la anterior.



Fue Guilhou quien ganó la subasta, con una subvención de 29.890.000 reales y con el conocido trazado: “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”.

También se establecía que el material móvil mínimo para toda la línea habría de ser el siguiente<sup>22</sup>:

Locomotoras para viajeros	6
Locomotoras mixtas	13
Locomotoras para mercancías	13
Coches de primera clase	12
Coches de segunda clase	25
Coches mixtos de primera y segunda	6
Coches de tercera	25
Coches de tercera con frenos	25
Vagones cubiertos para mercancías y equipajes	150
Vagones abiertos para mercancías	200
Vagones abiertos para carbón	100
Vagones cuadras	20
Trucks	15
Vagones cubiertos con frenos	25

Aun habiendo perdido su apuesta y posiblemente por congraciarse con el adjudicatario, nada más saberse en Zafra que la concesión había sido otorgada, la noticia se dio a

<sup>21</sup> No debe pasar desapercibido el dato de que fueran ingenieros militares, pues 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.

<sup>22</sup> Se ponía como condición que todos los coches de viajeros serían suspendidos sobre muelles y con asientos. Los de primera clase debían estar guarnecidos y los de segunda tendrían los asientos rellenos, unos y otros estarían cerrados con cristales. Los de tercera clase llevarían solo cortinas.

conocer al vecindario con el redoble de las campanas de todas las iglesias y conventos, hubo también música, disparos, iluminación especial y el Ayuntamiento repartió limosnas de pan y carne para los pobres.

Si a Zafra llegaba la noticia con un telegrama, más prosaico fue cómo se supo en Llerena, donde aún no había telégrafo. Por dar una idea de cómo eran las comunicaciones de la época, así contaba la noticia el diario madrileño *El Clamor Público* del 23 de junio:

*Llerena. Ayer 11 del corriente fue un día de júbilo para esta población, pues se recibió el parte de la subasta del ferro-carril de Mérida á Sevilla pasando por esta ciudad. Tres horas después de cerrada la subasta se tenía noticia de la adjudicación, pues estaban tomadas las medidas para que fuese dirigido á Zafra parte telegráfico. Para obtener brevemente la trasmisión de la nueva, se adoptaron dos medios: el uno, llevar aquel día una perra cuyo cachorro quedaba en esta ciudad y que debía partir de Zafra con el aviso: el segundo un propio remudando caballos apostados. Ambos partes llegaron brevemente, pero la perra aventajó al jinete.*

Queriendo fortalecer su situación geográfica, tres meses después el Ayuntamiento de Zafra inició la construcción de seis kilómetros de carretera para desviar la existente de Badajoz a Sevilla por Los Santos, que tanto estaba dando que hablar en las disputas entre ambos pueblos. La finalidad de la obra era que la diligencia de Badajoz a Sevilla pasara directamente por Zafra, acentuando su carácter de centro comarcal, y excitar a Guilhou para que accediera a poner estación estableciendo aquí un nudo de comunicaciones<sup>23</sup>.

En noviembre se produjo el traspaso de la concesión de Luis Guilhou a la Compañía de los Ferrocarriles de Sevilla a Jerez y Cádiz, de la que él mismo era gerente. Sólo por ir anticipando lo que volverá a suceder con esta línea y con la construcción del resto de las que confluyen en Zafra, hay que tener presente que en España las concesiones se otorgaban siempre a capitalistas que se hacían acompañar en sus solicitudes por personas influyentes, banqueros, personajes de la nobleza o políticos de la Corte, que una vez obtenida la concesión no tardaban en especular con ella o revenderla a sociedades mercantiles creadas al efecto. Esta transferencia de la concesión a la compañía del Sevilla-Cádiz no era, por tanto, sino la escenificación de un guion preestablecido.

La situación dio entonces un giro inesperado: Casi todos los municipios se habían comprometido a invertir en las obras con la esperanza de que el adjudicatario fuera Pastor y Landero, por lo que la adjudicación a Guilhou tornó en indiferencia el entusiasmo de los ayuntamientos, reacios a invertir en una empresa extranjera con capital insuficiente para ejecutar los trabajos y que perdía crédito día a día por el retraso que fueron acumulando las obras. El periódico *La Andalucía*<sup>24</sup> daba cuenta de lo que se estaba convirtiendo en una cruzada iniciada desde Sevilla contra la compañía constructora:

*La animación que existía antes de la subasta, se convirtió en el más profundo disgusto, cuando el telégrafo anunció que los sevillanos no eran los concesionarios. Antes de la subasta, muchos ofrecían sus capitales para colocarlos en esa empresa, y después... ¿habrá algún sevillano que voluntariamente tenga su capital a disposición de la compañía concesionaria?*

---

<sup>23</sup> *El Clamor Público*, 1-10-1863. Las obras de esta carretera se financiaron mediante una suscripción popular de 16.000 reales, aportando 4.000 el Ayuntamiento y el resto los vecinos, quienes ofrecieron gratuitamente sus carros y caballerías para los trabajos.

<sup>24</sup> *Crónica de Badajoz* reproducía el 28-3-1864 el artículo publicado días antes por *La Andalucía*, de Sevilla.

*Y lo que decimos de Sevilla creemos poderlo decir del mismo modo de Extremadura, sin temor de equivocarnos. (...) O la Compañía concesionaria o los sevillanos y extremeños: los dos elementos a la vez sería lo mejor de todo, pero se nos figura que han sido, son y serán inconciliables.*

Tratando de reconducir la situación y conseguir el apoyo de la capital y algunos otros municipios, la empresa adjudicataria insinuó una modificación de la línea manifestando que “*desde Los Santos o Zafra puede traerse el camino a terminar en Badajoz*”, y desde aquí a Cáceres; una propuesta que no hizo sino provocar airadas críticas en Almendralejo y Mérida.

Y con el fin de influir en los pueblos que habían retirado su compromiso de invertir en acciones, 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 los municipios y un premio de otros 600.000 reales si lograban el desembolso total de los casi treinta millones de reales que los ayuntamientos habían ofrecido en su día. Según Juan Martínez de Santa María, a estas comisiones había que añadirles otras de 2.572.186 reales que se habrían pagado por gestiones relacionadas con el otorgamiento de la concesión a Guilhou<sup>25</sup>.

### **A vueltas con las obras**

De acuerdo con la ley de concesión, la empresa estaba obligada a comenzar los trabajos dentro de los tres meses siguientes a la subasta y tenerlos concluidos en cinco años. En cumplimiento de este requisito, en septiembre de 1863 se había organizado en Mérida una puesta en escena del inicio de las obras<sup>26</sup>, “*una pantomima representada, por lo visto nada más que de pura fórmula. Los picos engalanados con cintas no fueron más que el pretexto para tener un buen almuerzo: se almorzó bien, se brindó y punto concluido*”.

Aunque se preveía su comienzo efectivo para febrero de 1864, en abril los diputados Bartolomé Romero Leal, Luis Villanueva y Jacinto Balmaseda<sup>27</sup> pidieron explicaciones acerca de por qué no se iniciaban las obras, haciendo ver la ansiedad y las dudas de los pueblos, que habían ofrecido sus fondos sin que dieran comienzo los trabajos.

La empresa se comprometió a empezar 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, principalmente referidos a que el ferrocarril llegara directamente a Sevilla por la margen derecha del Guadalquivir, con la intención de construir la línea completa de Mérida a Cádiz pasando por Cantillana, Villaverde y Alcalá del Río, sin utilizar el tramo de Tocina a Sevilla<sup>28</sup>.

Otro cambio solicitado fue el introducido por el ingeniero Sr. Aramburu consistente en que desde Villafranca la línea iría directamente a Zafra sin pasar por Los Santos.

La respuesta de la compañía no satisfizo a casi nadie en Extremadura, donde se consideraba que esos cambios debió preverlos Guilhou cuando hizo su proyecto y se

---

<sup>25</sup> *Crónica de Badajoz*, 13-7-1864.

<sup>26</sup> *Crónica de Badajoz*, 18-4-1864.

<sup>27</sup> Diputados en Cortes por los distritos de Mérida, Jerez de los Caballeros y Siruela, respectivamente.

<sup>28</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 24-4-1864, p. 259, y 1-5-1864 pp. 275-276.

presentó a la subasta, y que, en cualquier caso, nada impedía el inicio de los trabajos en la parte que no tuviera modificación.

Después de una segunda reclamación del Ayuntamiento y de la Diputación de Sevilla, las obras comenzaron en septiembre, 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. Unas coplillas sobre ello circulaban por Extremadura<sup>29</sup>:

*Cuando transcurran mil años,  
y Guilhou ya se haya muerto,  
y los hijos de sus hijos,  
y los nietos de sus nietos,  
¡desde Mérida a Sevilla,  
habrá un camino de hierro!*

Un cierto respiro supuso para la compañía que en el mes de noviembre de 1864 fuera elegido diputado en Cortes por el distrito de Zafra D. Nicolás Hurtado y Moreno<sup>30</sup>, rico hacendado zafrense nombrado vicepresidente de la Compañía del Ferrocarril de Sevilla a Jerez y Cádiz. Al servicio de los intereses de Guilhou, Hurtado promovió la estación en Zafra y defendió en el Congreso el cambio del trazado.

En un agrio debate en las Cortes sobre la situación de los ferrocarriles españoles, en febrero del año siguiente el Ministro de Hacienda ponía esta línea como ejemplo<sup>31</sup>:

*Sus Señorías han gastado 1,900 millones en obras públicas, atendiendo solo á miras políticas, cuidando solo de levantar la importancia de tal ó cual pueblecillo, cabeza del imperio lilliputiense de tal ó cual diputado, y sin tener en cuenta las condiciones de la producción de su patria.*

*Con esos 1,900 millones han debido hacerse 2,200 leguas de caminos, que son 10 ó 12 veces el diámetro de España. ¿Qué se ha hecho para obtener este resultado? ¿Cómo se han ligado las cuencas de nuestros grandes ríos? ¿Qué se ha hecho para ligar Mérida con Sevilla? Un ferrocarril nominal, y apelo sobre esto á la conciencia pública.*

Otra trifulca en el Congreso ponía de relieve que la discusión sobre la variación del trazado, la interferencia de otras compañías y la campaña iniciada por el comercio sevillano eran el motivo de la paralización de las obras: D. José Fernández Espino, representando al distrito de Constantina, y D. Manuel de Bedmar, elegido por Sevilla, defendían el trazado original, mientras que Nicolás Hurtado abogaba por la modificación. Terciando en la cuestión, el Marqués de la Encomienda, representando al distrito de Mérida, excitaba al Gobierno a resolver pronto el asunto para que no se demorara la construcción de la línea por rivalidades de empresas<sup>32</sup>.

<sup>29</sup> *Crónica de Badajoz*, 28-7-1864.

<sup>30</sup> D. Nicolás Hurtado y Moreno, nacido en Zafra el 6-12-1814, fue secretario personal de Isabel II, diputado en las Cortes por el distrito de Zafra en los periodos 1857-1858, 1864-1866 y 1876-1877, y Senador vitalicio desde 1877 hasta su muerte, el 17 de abril de 1882. Estuvo muy vinculado a Bravo Murillo y a Luciano García de Vinuesa, abogado zafrense, que fue diputado provincial por esta circunscripción en 1867 y 1868.

<sup>31</sup> *La Discusión*, 4-2-1865.

<sup>32</sup> *El Lloyd Español*, 1-4-1865.

En el mes de julio siguiente se repetía el debate y, una vez más frente a Fernández Espino, Hurtado insistía en defender los intereses de la compañía por el retraso de las obras y la modificación del trazado.

Un mes antes, en junio de 1865, se habían iniciado algunos trabajos en el entorno de Villafranca de los Barros, aunque sin satisfacer las esperanzas que los extremeños tenían en ellas, pues el día que más, habían trabajado 38 jornaleros, siendo lo normal que apenas se ocuparan ocho o nueve, que poco podían adelantar por estar tramitándose todavía las expropiaciones. Con ironía se estimaba que, a ese ritmo, posiblemente estarían los trabajos finalizados para el año 2000<sup>33</sup> y que “*dentro de un siglo o siglo y medio, iremos por el ferrocarril Bético-Extremeño a visitar la tierra de María Santísima*”.

El 10 de septiembre el Ayuntamiento de Almendralejo dirigió una carta a Isabel II demandando la construcción definitiva de la línea y manifestándole que los escasos trabajos de movimiento de tierras que se hacían en Villafranca se estaban ejecutando fuera del trazado aprobado, en dirección a Zafra, alargando la vía en contra del interés público<sup>34</sup>.

Siete días después el Ayuntamiento de Los Santos se sumaba a la protesta con otra carta dirigida también a la Reina en la que, reiterando el deseo de que se hiciera la vía de una vez por todas, criticaba las gestiones para desviar la línea hacia Zafra<sup>35</sup>:

*Hemos visto con escándalo que los exiguos trabajos que se practican están fuera del trazado que sirvió para la subasta, lo que indica claramente que con ellos solo se pretende favorecer las injustas e ilegales pretensiones del pueblo de Zafra, que por todos los medios viene gestionando para que se haga una variación absurda que produciría una prolongación innecesaria de la vía, (...) contra lo que han representado todos los pueblos importantes de la comarca, cuyos intereses nada son sin duda ante la protección que a Zafra dispensa D. Nicolás Hurtado, defensor hasta ahora feliz de la ilegal conducta de la compañía, a la que le unen dorados vínculos, y que conociendo más que nadie que la sociedad concesionaria al fin tendrá que renunciar a la construcción, se ha propuesto dejar preparado el triunfo de Zafra con los trabajos que hoy se ejecutan.*

A pesar de que la compañía culpaba al Gobierno de la tardanza, en Sevilla y Badajoz continuaba la campaña contra Guilhou, pidiendo la caducidad de la concesión y que se adjudicaran las obras a otra empresa, presentando al Ministerio de Fomento una solicitud acompañada de ocho mil firmas, encabezadas por Romero Leal en Extremadura y por Fernández Espino en Andalucía.

Ya en la primavera de 1866 el Ministerio de Fomento era favorable a declarar la caducidad de la concesión y una reunión en Sevilla entre cargos del Ministerio, políticos y valedores de una y otra postura, ofrece un interesante cambio de criterio de Nicolás Hurtado, quien manifestaba que, aun siendo representante de la compañía, como político defendía el interés de los pueblos y la construcción de la línea, y tras admitir que la empresa no tenía capacidad económica para ejecutar el proyecto y que Fernández Espino tenía razón en la polémica suscitada meses antes en las Cortes, proponía como solución

---

<sup>33</sup> *Crónica de Badajoz*, 18-6-1865.

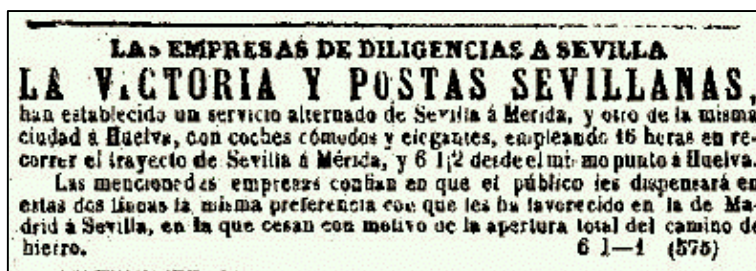
<sup>34</sup> *Crónica de Badajoz*, 23-9-1865.

<sup>35</sup> El texto íntegro de la carta de 17 de septiembre de 1865 que el Ayuntamiento de Los Santos envió a Isabel II se publicó en la *Crónica de Badajoz* del día 28.

la transferencia de la concesión a otra compañía que estuviera interesada en este ferrocarril.

Dado que no todos los presentes estuvieron conformes con esa propuesta, ni siquiera el también representante de la compañía Sr. Pinzón<sup>36</sup>, se creó una comisión de diputados extremeños y andaluces encargada de buscar solución al conflicto. En representación de Extremadura acudieron los diputados Romero Leal, Balmaseda y Moreno Nieto.

Conforme con las gestiones de esta comisión, con la petición de las diputaciones de Badajoz y Sevilla, con lo pretendido por el Ministerio de Fomento, con los informes del Ingeniero Jefe de la división de ferrocarriles de Sevilla en los que exponía que no se estaban haciendo trabajos en la línea, y con el visto bueno del Consejo de Estado, el 29 de diciembre de 1866 se declaró la caducidad de la concesión.



Anuncio de la diligencia Sevilla-Mérida en el madrileño Diario de Avisos del 19-9-1866

Accediendo también a lo solicitado por la Diputación de Badajoz, una Real Orden de ese mismo día 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, como que la línea tendría vía única, en lugar de la doble vía que proponía la concesión caducada.

Se daba por seguro que sería otra empresa la que se haría cargo de la reforma y de ejecutar las obras, pero animado por esos posibles cambios, por el buen resultado económico del tramo Cádiz-Sevilla y por la mejora de sus acciones en el extranjero, Guilhou recurrió la caducidad basándose en la tardanza del Gobierno en resolver su solicitud de modificación y en la quiebra de la Sociedad General de Crédito en España. Añadía también que no había razones para que no se le concediera una prórroga en las obras, tal como se venía haciendo habitualmente en otras muchas líneas españolas.

El 11 de marzo de 1868 se desestimó el recurso de Guilhou de acuerdo con la consulta evacuada por el Consejo de Estado en una sesión en la que había participado D. Tomás Retortillo como consejero.

#### **D. Manuel Pastor y Landero, y la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Sevilla**

No tardó la línea en salir de nuevo a subasta y el 24 de marzo de 1869 se otorgó la concesión a D. Manuel Pastor y Landero, que consiguió, esta vez sí, hacerse con ella. Amparándose en los postulados de la revolución liberal de 1868 aceptaba la condición de que *“el concesionario se obliga a 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”*.

<sup>36</sup> D. Luis Hernández Pinzón, Jefe de Escuadra de la Armada, fue diputado por Huelva en ocho legislaturas entre 1844 y 1866.

Manuel Pastor y Landero, gaditano e hijo del camerano<sup>37</sup> José María Pastor y Menchaca, fue el ingeniero de caminos que diseñó y ejecutó las obras de modernización del puerto de Sevilla, mejoró el calado del Guadalquivir y construyó los nuevos muelles, interesándose en reactivar el comercio de esta ciudad y presentarla como puerto de salida de la producción extremeña. Fue presidente de la Diputación y alcalde de Sevilla, donde se le declaró hijo adoptivo en 1868. También era consejero del *Banco de Sevilla* y fue elegido diputado en Cortes entre 1869 y 1872.



Rótulos de la calle Pastor y Landero, en Sevilla, y Avda. de los Cameranos, en Zafra

La concesión fijaba un plazo de tres meses para comenzar las obras y, visto lo sucedido con Guilhou, rápidamente se iniciaron algunos trabajos de alcantarillado y explanación en el tramo Tocina-El Pedroso, así como la construcción de un puente provisional de madera sobre el Guadalquivir.

El 1 de mayo de 1870 se abrieron al tráfico los 12 kilómetros desde la estación de Tocina hasta las minas de carbón de Villanueva del Río, un acontecimiento saludado con todo tipo de halagos y parabienes pues, de conformidad con el ideario del momento, la obra era el mejor ejemplo de hasta dónde podría llegar la iniciativa privada, alejándose del intervencionismo estatal que en materia de ferrocarriles había hasta entonces.

A la inauguración asistieron el Director General de Obras Públicas, Agricultura, Industria y Comercio, el Gobernador civil de Sevilla, el Jefe del negociado de ferro-carriles en el Ministerio de Fomento, ingenieros de todo tipo residentes en Sevilla y representantes de multitud de ayuntamientos.

Se ponía énfasis desde muy desde diversos sectores en que *“lo notable del acontecimiento se comprenderá más cuando se recuerde que estas obras no pudieron llevarse á cabo en tiempos anteriores, á pesar de la poderosa ayuda que el Gobierno ofrecía, y que hoy se ha realizado sin subvención alguna, sin más auxilio que la ley común, y renunciando el concesionario (...), al derecho de expropiación forzosa”*, destacando que todo se hacía de acuerdo con el decreto liberalizador del 14 de noviembre de 1868 y la Constitución liberal de 1869<sup>38</sup>.

Siguiendo las pautas establecidas para estos casos, el 10 de enero de 1870 se había constituido la *Empresa del Ferrocarril de Mérida a Sevilla* para la construcción y explotación de la línea. La escritura fue otorgada por Manuel Pastor y Landero, sesenta y cuatro comerciantes y cinco propietarios de Sevilla, manifestando que se hacía *“con el desinterés y deseo de dar mayor importancia a esta capital abriendo nuevos medios de comunicación para aumentar su riqueza, concibiendo el pensamiento de construir una*

<sup>37</sup> Procedentes de la Tierra de Cameros, comarca situada entre Soria y La Rioja, los cameranos fueron un grupo de poder establecido en Zafra desde el siglo XVI. Dedicados en un principio al comercio y al curtido de pieles, acabaron por controlar la economía y el gobierno de Zafra en el XIX. Cameranos fueron quienes firmaron los comunicados en defensa de la estación en Zafra frente a Los Santos en 1863 y cameranos serán los que más adelante darán su apoyo a Pastor y Landero.

<sup>38</sup> “El Ferrocarril de Mérida a Sevilla”, *Revista de Obras Públicas n° 11*, 1870, pp. 133-134.

*línea de ferro-carril que uniese a esta con la de Mérida, y un ramal de comunicación a las cuencas carboníferas de Espiel y Belmez”.*

Pastor y Landero, cuyo domicilio en Sevilla era también el de la sociedad, tendría la representación oficial y la dirección facultativa y administrativa, percibiendo por ello una remuneración de 6.000 duros anuales y el 5% de los beneficios. A cambio, cedía a la sociedad la concesión de la línea, “*las subvenciones o beneficios que se hayan hecho o que se hagan*” y las obras ejecutadas, valoradas en 1.619.731,38 rs.

La administración de la sociedad correspondía también a una Junta Consultiva<sup>39</sup>, si bien sus miembros no eran más que simples mandatarios, pues era al director a quien correspondía autorizar o ratificar todos los contratos referidos a la construcción del ferrocarril y a la adquisición del material necesario para la explotación. Serían también facultades del director redactar los reglamentos de todos los servicios, nombrar a los empleados, revocar su nombramiento cuando lo juzgara oportuno y fijar sus sueldos y atribuciones. En definitiva, a Pastor correspondía un poder omnímodo en la sociedad.

Los elogios a su iniciativa trascendían nuestras fronteras, hasta el punto de que en el *Moniteur des Intérêts Matériels*, de Bélgica<sup>40</sup>, se podía leer que “*si España, en vez de tener tal abundancia de políticos, poseyera en cada provincia uno o dos hombres como el iniciador de la empresa del ferro-carril de Mérida á Sevilla, otra sería su suerte: el trabajo primero y después la paz y la riqueza, consolidarían la libertad, convirtiendo en útiles instrumentos de producción á esas masas de socialistas ciegos y perturbadores, que son un peligro constante para la sociedad*”.

Como añadido al párrafo anterior, la *Gaceta de los Caminos de Hierro* señalaba la oportunidad que ofrecía la corriente liberal frente al socialismo emergente en esos años, manifestando que “*esta tendencia, mejor dicho, este vicio orgánico de nuestra raza, sólo se puede corregir y extirpar por medio de empresas enteramente libres, como la del ferro-carril de Mérida á Sevilla, cuyo éxito será una gran lección, tan práctica como concluyente, del inmenso poder del interés individual que sólo se desarrolla con un régimen económico radicalmente liberal*”.

### **La Feria de San Miguel como escaparate**

En realidad no todo era tan liberal. La escritura de constitución de la sociedad escondía sus verdaderos propósitos, pues si bien renunciaba a subvenciones estatales, manifestaba la intención de que fueran los municipios quienes financiaran gran parte de las obras, estableciendo un capital social de ochenta millones de reales, de los que sólo se iban a suscribir seis, pues “*no pudiendo fijarse por ahora la cantidad por que han de interesarse los pueblos de esta provincia y los de la de Badajoz, sólo se emitirán 3.000 acciones de a 2.000 reales cada una*”. Además, disponía que “*la sociedad podrá emitir obligaciones*

<sup>39</sup> La composición de la Junta Consultiva era:

Presidente: D. Pedro Huidobro y Ruiz

Vicepresidente: D. Juan Brieba y Muriel

Tesorero: D. Tomás de la Calzada y Rodríguez

Secretario: D. José Irureta Goyena e Iñigo

Vocales: D. Gonzalo Segovia y García, D. Rafael Laffitte y Laffitte, D. Manuel de la Cámara e Ibarra, Sr. Marqués de Torrenueva, D. Basilio del Camino y Camino, D. Juan Pedro Lacave y Soulé, D. Dionisio Moreno y Romero, D. Ricardo Soto y Labaggi, D. Simón Martínez y Martínez, y D. Francisco Alonso y Redondo.

<sup>40</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 27-11-1870, pp. 723-724.

*al portador con interés fijo y amortización determinada; con hipoteca de las obras y rendimientos del ferrocarril”.*

Meses antes de obtener la concesión de la línea, Pastor y Landero ya había firmado contratos con numerosos municipios comprometiéndose a ejecutar las obras a cambio de que estos invirtieran en su financiación. Para esta tarea de captación de capitales requirió los servicios de D. Juan Martínez de Santa María, uno de los principales valedores del ferrocarril en esta parte de Extremadura y otrora denunciante de los negocios, las prebendas y el pago de comisiones por Guilhou. Como diputado provincial se ponía ahora de parte de Pastor, excitando y negociando las inversiones de los pueblos.

Así, el 2 de febrero de 1868, más de un año antes de que se otorgara la concesión y antes incluso de que se hubiera resuelto el recurso presentado por Guilhou; Santa María y Pastor se habían reunido en Zafra con representantes de este Ayuntamiento y con otros de la comarca para cuantificar las aportaciones que estaban dispuestos a hacer al ferrocarril. Con el mismo fin, ocho días después la reunión se repitió en Llerena con los alcaldes de la zona.

En su campaña de captación de recursos Pastor y Landero llevaba por divisa el lema “*Mis obras dirán quien soy*” y ponía como señuelo la construcción del muelle del Guadalquivir por 16 millones de reales, estando presupuestado en 24. No dudó en remitir comunicados alabando sus propias gestiones a los periódicos de Córdoba, Sevilla y Badajoz, y se presentó a diputado en Cortes por el distrito de Cazalla, del que obtuvo inversiones por seis millones de reales. Como un acto más de propaganda comenzó las obras del ferrocarril en muy dispersos lugares, de modo que a finales de 1870 había iniciado la construcción de más de 50 kilómetros, sin continuidad, por ambos extremos.

La colocación de obligaciones hipotecarias<sup>41</sup> se vio favorecida por el hecho de que hasta la desamortización los municipios cuadraban a duras penas sus presupuestos con las rentas procedentes de sus bienes de propios. Tras la venta de estos bienes, los ayuntamientos trataban de ajustar sus cuentas con el interés del 3% que ofrecían los títulos de deuda pública en la que estaban obligados a invertir, unos títulos tremendamente depreciados en los mercados secundarios y cuyos réditos percibían en ocasiones con un retraso de dos o tres años. Frente a esto, la compañía del 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 de la provincia, que en muchos casos recibían además la promesa de la compañía de acercar la línea todo lo posible a los pueblos.

Tal era lo que sucedía en Zafra, donde, contradiciendo el idílico paisaje industrial y comercial que años antes se había mostrado en la prensa, era el propio Ayuntamiento quien reconocía la difícil situación económica<sup>42</sup>:

*...Teniendo presente la situación angustiosa que desde hace bastante tiempo viene atravesando esta población por diferentes causas cuya enumeración detallada sería prolija, pero que entre ellas se encuentra como la más grave el visible decaimiento del poco comercio y decaída industria a que se dedican estos vecinos, la escasez de cosechas de cereales que generalmente suele notarse en este término (...) y la falta de trabajo que con suma frecuencia y en dilatadas*

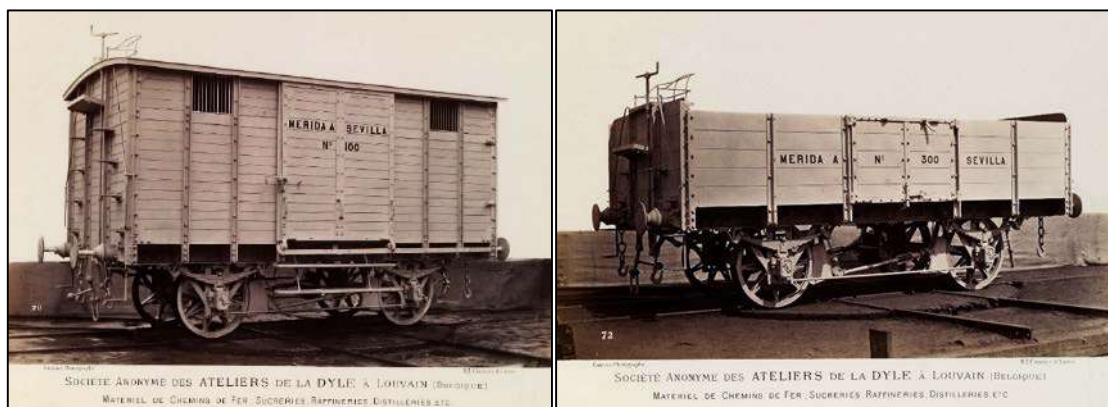
---

<sup>41</sup> Hay que advertir que aunque casi siempre se habla de inversión en acciones, en realidad fueron obligaciones hipotecarias los títulos verdaderamente adquiridos por los ayuntamientos y por la mayoría de inversores privados.

<sup>42</sup> Archivo Histórico Municipal de Zafra (AHMZ), Cuaderno de actas del Pleno del Ayuntamiento, sesión del 1-8-1869.

*épocas del año sufren los braceros del campo y artesanos por la decadencia de la agricultura y de la industria...*

La coyuntura se pretendía paliar con el establecimiento de un mercado semanal y con la mejora de las comunicaciones, intentando aproximar todo lo posible a la población el cruce de las carreteras de Badajoz a Sevilla y de Cáceres a San Juan del Puerto, por lo que, además del desvío de la primera, se aprobó la expropiación de terrenos junto al casco urbano para la segunda<sup>43</sup>, cuyo pésimo estado sólo permitía desde Zafra un carrito atartanado hasta Los Santos en días alternos, donde enlazaba con la diligencia que hacía la ruta hasta Mérida.



Vagones para el Mérida-Sevilla – Catálogo del fabricante - 1879

Por lo que se refiere al ferrocarril, D. Vicente Barrantes, representante de la compañía en Badajoz, se personó en Zafra el 20 de agosto de 1870 para recabar capitales e iniciar las expropiaciones en este término municipal, reuniéndose con vecinos, posibles inversores y representantes del Ayuntamiento, a quienes presentó un prospecto en el que se indicaba que las obras iban a iniciarse inmediatamente en Extremadura, empezando por Zafra y por Mérida. Reuniones similares se organizaron entre empresa, ayuntamientos, mayores contribuyentes y personas notables de Villafranca, Almendralejo, Los Santos, Santa Marta y Fregenal, donde se crearon Juntas Municipales con el fin de captar suscriptores de acciones del ferrocarril.

El prospecto<sup>44</sup> indicaba que se había rebajado considerablemente el coste de la obra por las modificaciones introducidas con respecto al antiguo proyecto de 1862 y que *“aumentamos los rendimientos con el establecimiento de una estación para la importantísima villa de Zafra, que el primitivo trazado abandonaba”*. Enumeraba también los municipios que seguiría el trayecto: Mérida, Calamonte, Torremegía, Almendralejo, Villafranca, Los Santos, Zafra, Puebla de Sancho Pérez, Bienvenida, Usagre, Llerena, Casas de Reina, Fuente del Arco, Guadalcanal, Cazalla, El Pedroso, Villanueva, Tocina y Sevilla, y añadía que hasta ochenta y tres pueblos de primera importancia serían *“fecundados”* por este ferrocarril.

El documento presentado por Barrantes contenía además una carta firmada por un numeroso grupo de diputados, senadores, propietarios y comerciantes extremeños<sup>45</sup> en la

<sup>43</sup> AHMZ, Cuaderno de actas del Pleno del Ayuntamiento, sesión del 3-10-1868.

<sup>44</sup> BARRANTES, Vicente, op. cit., pp. 312-318.

<sup>45</sup> En el ANEXO I se recoge el listado con los firmantes del prospecto. Seis de ellos correspondían a Zafra: Carlos Ramírez, abogado y propietario; Secundino Fernández, ganadero y propietario; la casa de banca

que solicitaba a los alcaldes de la provincia 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.*

El Ayuntamiento de Zafra atendió el requerimiento aprobando invertir treinta y cinco mil duros nominales en acciones<sup>46</sup> “y de esta manera se conseguiría de la empresa que la estación que a este pueblo le corresponde según el trazado practicado por los Sres. ingenieros la aproximarán todo lo más que fuera posible a la población”.

Siete años antes, con ocasión de la primera subasta de la línea se había ofrecido una cantidad parecida, ahora se iba a materializar la oferta y cumplir el acuerdo firmado con la compañía en febrero de 1868, con la contrapartida de que esta pondría una estación junto al casco urbano. Posteriormente se obtendrían todas las aprobaciones legales y se inició el procedimiento de venta de los títulos de deuda pública, encomendando esta tarea a Pastor y Landero, en quien el Ayuntamiento depositó una confianza tal que lo nombró representante para cualquier clase de asuntos económicos del municipio<sup>47</sup>. La baja cotización de la deuda pública motivó que sólo se pudieran suscribir 287 obligaciones, pues la venta de títulos por un nominal de 700.000 reales apenas le reportó 574.000, con una pérdida de casi el 20%.

Los meses de septiembre y octubre de 1870 iban a ser especialmente animados. A los preparativos de la Feria de San Miguel se unieron las gestiones referidas a la suscripción de acciones y al inminente inicio de las obras.

Por lo que respecta a la suscripción de títulos, según la compañía las acciones, de 2.000 reales, darían un interés de entre un 10 y un 15%. Tanto el Ayuntamiento de Zafra como la Junta de personas notables creada al efecto se encargaron de ir casa por casa haciendo suscripciones y animando a ello a los vecinos. Artesanos, pequeños labradores e industriales se asociaban para tomarlas en compañía y se llegó a pedir a la empresa que dividiera en cuartos las acciones para que “hasta los más pobres” tuvieran acceso a ellas<sup>48</sup>.

---

Sobrinos de Molino; el comerciante Felipe Muro, y las casas de comercio Fernández y Compañía, y Marcos y Hermanos. Todos ellos eran cameranos o descendientes de cameranos.

<sup>46</sup> AHMZ, Cuaderno de actas del Pleno del Ayuntamiento, sesión del 28-8-1870. Como referencia, el salario anual de un maestro de instrucción primaria en Zafra era de 1.100 pesetas en 1871 (sesión del 11-12-1870).

<sup>47</sup> En poco más de un año se consiguieron los permisos legales y se procedió a la venta de los títulos de deuda pública y a la compra de las obligaciones hipotecarias de la compañía del Mérida-Sevilla. Las operaciones culminaron en julio de 1872 con el nombramiento de D. Pedro Pastor y Landero como apoderado de Zafra para todos los asuntos en Madrid. AHMZ, Cuadernos de actas del Pleno del Ayuntamiento, sesiones de 30-8-1870, 2-10-1870, 20-11-1870, 16-07-1871, 21-08-1871, 17-09-1871, 15-10-1871, 9-6-1872 y 28-7-1872.

<sup>48</sup> *La Crónica*, 23-8-1870 y 3-9-1870.

Grande debió ser el esfuerzo de buscar inversores, pues el propio Vicente Barrantes reconocía que las obras empezaban en una difícil situación económica, perdida la cosecha del año anterior y “*cuando el hambre llama a la puerta de todos los pobres*”.



Zafra: Campo de la Feria en 1900 y primer tramo de la carretera de la Estación (foto Vivas Tabero)

Costeado por el Ayuntamiento y la Junta de accionistas de Zafra, el 30 de septiembre se organizó un banquete con el que se celebró el inicio de las obras, unos trabajos que se hicieron coincidir con la Feria de San Miguel y a la vista de público y feriantes pues se decidió que la estación se ubicaría junto al Campo de la Feria, al lado de la Plaza de Toros. La utilización de la feria como escaparate de las obras e instrumento para captar capitales es más que evidente considerando que legalmente no estaba aprobado el trazado por Zafra y que finalmente la estación se hizo bastante alejada de ese lugar, por donde ni siquiera pasarían las vías.

La asistencia a esos fastos y a las diversas reuniones que se celebraron en Zafra en los días siguientes fue numerosa: accionistas, alcaldes y concejales de casi todos los pueblos del entorno, diputados provinciales y nacionales, así como Vicente Barrantes<sup>49</sup> y Manuel Pastor y Landero. Todos daban por segura la rápida construcción del ferrocarril y que este sería el último año que irían a la feria en carruaje, una muletilla que se repetiría año tras año durante demasiado tiempo.

Además de por el alcalde de Zafra, D. Diego Galbán, los actos fueron presididos por el Gobernador civil de Badajoz, quien se vio obligado a llamar al orden a Pastor y Landero cuando este, en un duro ataque al Ministro de Hacienda, no dudó en afirmar la conveniencia para los municipios de invertir en la compañía, advirtiéndole que los pueblos que mantuvieran su inversión en deuda pública acabarían perdiendo todo su capital. Cierto es que este argumento corría de boca en boca, pero que Pastor tuvo que suavizar ante el Gobernador, admitiendo en su discurso que “*algunas veces es inconveniente decir todo aquello que se conoce*”<sup>50</sup>.

### **El fracaso del experimento liberal**

A pesar de todos los apoyos, la falta de capitales no tardó en manifestarse. Los accionistas no desembolsaban el capital necesario y lo que aportaban los ayuntamientos era

---

<sup>49</sup> Animado por la enorme popularidad alcanzada con sus gestiones, Vicente Barrantes se presentó como candidato a las elecciones a Cortes por el distrito de Zafra en marzo de 1872.

<sup>50</sup> *La Crónica*, 18-10-1870.

insuficiente, por lo que la Diputación de Sevilla tuvo que acudir en auxilio de la compañía concediéndole una subvención de 200.000 pesetas. En octubre de 1871 la compañía contrató un empréstito de 1.812.500 pesetas con D. Joaquín de la Gándara, que participó en la fundación de la *Compañía de los Ferrocarriles Andaluces* y fue uno de los artífices de la construcción de la línea transversal por la Vía de la Plata<sup>51</sup>.

Como medida de ahorro se acordó la suspensión del reparto de intereses a los accionistas, pero no a los ayuntamientos que habían suscrito obligaciones, por considerar la empresa que estas corporaciones debían ser satisfechas puntualmente.

Otro frente con el que el proyecto dio sus primeros síntomas de flaqueza fueron los impedimentos que estaban poniendo los propietarios a la venta de los terrenos, que obligaron a solicitar la declaración de utilidad pública de este ferrocarril. Por Decreto de 28 de junio de 1872 se facultaba a Pastor a utilizar el derecho de expropiación forzosa por causa de utilidad pública, con la expresa condición de que, *“partiendo de Mérida, la línea se dirija por Calamonte, Almendralejo, Villafranca, Los Santos, Llerena, Guadalcanal, Pedroso y las Minas de Villanueva a empalmar con el ferro-carril de Córdoba a Sevilla en la estación de Tocina”*.

Meses después, la Ley de 15 de noviembre de 1872, sancionada por Amadeo de Saboya, establecía para Pastor y Landero el derecho a percibir la subvención del Estado de 60.000 pesetas por kilómetro. Pocas quedaban ya de las condiciones liberales de la concesión, por lo que no extraña que el influyente columnista francés Louis Teste escribiera sobre él en *Le Journal de París* diciendo que<sup>52</sup>:

*El Sr. Pastor era republicano en 1868, montpensierista en 1869 y hoy amadeísta. Ignoro lo que será mañana o pasado mañana. Es ingeniero de caminos y desea, desde hace mucho tiempo, que el Gobierno le ayude a terminar su ferrocarril de Mérida a Sevilla, el cual, después de haber engullido setenta millones y haber hecho quebrar a Guilhou, espera obtener otros capitales.*

Esa Ley de 1872 establecía una subvención similar para las líneas de Mérida a Malpartida de Plasencia y de Malpartida a Salamanca por Béjar, con lo que la construcción del tan esperado eje transversal de Cádiz al Cantábrico estaba más cerca. La misma subvención de 60.000 pesetas por kilómetro se aprobó para una línea *“de Zafra por las minas de Riotinto a Huelva”*, por lo que parecía que el nudo ferroviario acabaría por establecerse en Zafra, pero contradecía las condiciones del decreto de declaración de utilidad pública, que ponía como condición el trazado directo desde Los Santos hasta Llerena.

Pastor solicitó una prórroga para la terminación de las obras y para la presentación de un nuevo proyecto con una serie de reformas en el trazado, incluyendo la estación de Zafra y que la línea no acabara en Tocina, sino que siguiera por la orilla derecha del Guadalquivir hasta Sevilla. La petición fue desestimada por el Gobierno basándose en que mientras la construcción era sin ayuda del Estado, el concesionario podía trazar la línea por donde le pareciera, pero al establecerse la subvención estatal, tendría que finalizar en Tocina, por ser este el lugar fijado como condición. Rechazaba el cambio de Tocina a Sevilla, pero no se oponía a la estación en Zafra.

---

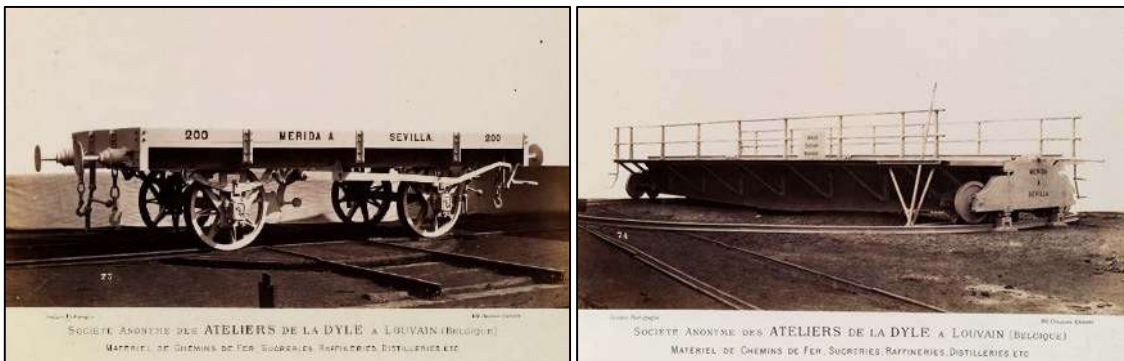
<sup>51</sup> En 1876 Joaquín de la Gándara se unió con Segismundo Moret y el Banco de París para crear la sociedad *Fosfatos de Cáceres*, que buscó la salida de su producción con la compañía ferroviaria de Madrid a Cáceres y Portugal, de la cual fue presidente.

<sup>52</sup> ABC, Sevilla, 17-12-2008.

La compañía respondió por la vía política y por la judicial. En cuanto a la política, un grupo de diputados sevillanos y extremeños presentaron en el Congreso una proposición de ley reiterando la solicitud de modificar el trazado. Representando los intereses sevillanos firmaban la propuesta Adolfo de La Rosa y José Fantoni, mientras que la defensa extremeña la ejercían José Rodríguez-A. Sepúlveda, del distrito de Jerez de los Caballeros, y Cesáreo Martín Somolinos por el distrito electoral de Zafra. La proposición establecía que<sup>53</sup>:

*El ferro-carril de Mérida á Sevilla, á que se refiere la ley de 15 de Noviembre de 1872, partirá de Mérida, en dirección de Almendralejo, Villafranca, Los Santos, Zafra, Llerena, Guadalcanal, El Pedroso, Minas de Villanueva, Cantillana, Alcalá del Rio, La Algaba, y terminará en Sevilla, conforme con el proyecto presentado por la concesión actual.*

Por vía judicial, Pastor y Landero recurrió la negativa del Gobierno al nuevo trazado, recurso que fue desestimado<sup>54</sup>, aunque bendecía la modificación por Zafra al admitir que el antiguo trazado podría sufrir algunas modificaciones siempre que no se extendieran a obras completamente nuevas que estuviesen más allá de los límites establecidos por la ley.



Batea y puente giratorio para el Mérida-Sevilla – Catálogo del fabricante - 1879

Entretanto las obras habían seguido su pausado ritmo. El 23 de junio de 1874 se inauguraron en Sevilla los 34 kilómetros correspondientes al tramo de Villanueva del Río hasta El Pedroso y en Badajoz se habían iniciado ya los trabajos en la parte llana de Mérida a Los Santos.

Admitiendo de hecho, aunque todavía no de derecho, que Zafra tendría estación, estaba pendiente de resolverse dónde se ubicaría definitivamente el nudo ferroviario del sur de Extremadura. Nuevas dudas surgieron cuando se otorgó a D. Miguel Gómez González la concesión de un ferrocarril desde Los Santos a Badajoz, de unos 100 kilómetros de longitud, pasando por Fuente del Maestre, Feria, La Parra, La Morera, Santa Marta, Almendral y las proximidades de Olivenza.

Gómez era el contratista de las obras del ferrocarril en el trozo de Almendralejo a Los Santos y a él se unieron un grupo de industriales y capitalistas extremeños con el fin de construir esta línea<sup>55</sup> y establecer aquí el nudo de comunicaciones, manifestando que “La

<sup>53</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 24-8-1873, p. 532.

<sup>54</sup> Real Decreto de 18 de septiembre de 1875.

<sup>55</sup> La concesión se otorgó el 16 de junio de 1874 y según informaba el diario *La Época* del 4 de julio, la línea se construiría sin derecho a subvención ni auxilio del Estado, aunque con la pretensión de que los ayuntamientos se implicaran también en su financiación.

*villa de Los Santos, donde el nuevo ferro-carril debe empalmar con la línea que desde Sevilla viene á Mérida, está llamada á adquirir grandísima importancia, muy semejante, si no superior, á la de Medina del Campo en el ferro-carril del Norte”.*

### **El tren llega a Zafra**

Poco tardó en despejarse la duda sobre el trazado definitivo del ferrocarril Bético-Extremeño, pues accediendo en parte a la solicitud de los diputados de Sevilla y Badajoz, el 3 de septiembre de 1874 el Gobierno aprobó el proyecto definitivo, acelerándose desde entonces los trabajos entre Mérida y, ya sí, Zafra.

Por entonces Pastor y Landero iniciaba los contactos para vender la empresa. La prensa de Málaga y Madrid daba cuenta de que la *Casa Larios* estudiaba adquirir la propiedad del ferrocarril de Mérida a Sevilla<sup>56</sup>, incluyéndola en el grupo de líneas y concesiones con las que estaba formando la *Compañía de los Ferrocarriles Andaluces*, que a la postre controlaría las mayor parte de las líneas ferroviarias del Sur. A pesar de que la venta fue desmentida, no era este el primer contacto con el capital malagueño, pues a él estaban vinculados tanto Joaquín de la Gándara, como D. Francisco Silvela, abogado que defendió los intereses de Pastor y Landero en su recurso contra el Gobierno.

A pesar de que los ayuntamientos iban aportando los capitales prometidos, en 1875 todavía no se habían iniciado los trabajos en el sur de Badajoz y menos aún en el prometido ramal de Fuente del Arco a Belmez, por lo que los municipios de la zona amenazaban con retirar su inversión si se ponía en explotación la línea de Mérida a Sevilla y no se hacía este ramal.

Viendo peligrar lo invertido hasta entonces, en mayo de 1876 la Diputación de Badajoz aprobó otra subvención de 1.227.000 pesetas a pagar en diez años, con la contraprestación de una rebaja en los futuros portes de mercancías extremeñas. Esos fondos y un temporal de lluvias en diciembre que arrancó de cuajo el puente de madera de Tocina<sup>57</sup> facilitaron la concesión de una segunda prórroga de dos años más para la terminación de las obras.

La prórroga permitió a la compañía seguir captando capitales. A pesar de las dudas, los ayuntamientos de Zahínos, Valtorres, Torremayor, La Garrovilla, Oliva de Mérida, Esparragalejo, Corte de Peleas, Hinojosa del Valle, Valverde de Burguillos, Villar del Rey, Villagarcía, Villanueva del Fresno, Mirandilla, Malpartida de la Serena, La Parra, Benquerencia, Carrascalejo, Monesterio, Tamurejo, Trasierra, Cheles, Cordobilla, Puebla del Maestre y Valverde de Leganés, solicitaron en 1877 autorización para convertir en obligaciones hipotecarias del ferrocarril de Mérida a Sevilla el producto del 80% de sus bienes de propios enajenados y por enajenar.

Si bien el Gobernador civil de Badajoz y la Comisión Provincial informaban favorablemente de la inversión, el Consejo de Estado desconfiaba de la capacidad la empresa y, aunque reconocía la utilidad y beneficios del ferrocarril, rechazaba la pretensión de los municipios por considerar el escaso valor en los mercados de los títulos de deuda pública, que permitiría a estos pueblos recuperar sólo una parte de lo invertido,

---

<sup>56</sup> *La Crónica*, 13-5-1875 y *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 26-12-1875, p. 819.

<sup>57</sup> *El Siglo Futuro*, 14-12-1876. Según informaba este periódico, el puente fue arrastrado por las aguas del Guadalquivir hasta Sevilla y añadía que “*ocho lanchas, cuyas tripulaciones habían pasado dos días y dos noches sin dormir y casi sin comer, lograron al fin coger en la Isla del Hierro el puente de la línea de Mérida, arrastrado por la veloz corriente, sin cuyo importante servicio hubieran chocado los maderos con el magnífico puente de Triana, destruyéndolo acaso*”.

además de que una venta masiva de esos títulos, depreciaría aún más su ya baja cotización<sup>58</sup>.

Por otra parte, a la vez que informaban de la lenta marcha de los trabajos y de los pagos de subvenciones que se iban haciendo, quienes antes defendieron a la compañía criticaban ya las sucesivas prórrogas y comenzaban a preparar el terreno para pedir explicaciones, dudando de que la empresa pudiera acabar las obras<sup>59</sup>:

*Porque no hay que dudarlo, al Sr. Pastor y Landero le aguardan los honores de un gran triunfo, ó la humillación de una ruinosa derrota. Nosotros siempre le hemos deseado lo primero; pero no conviene que, si fuera menos afortunado, se deje á ese gran disolvente llamado tiempo, más propicio á perpetuar las glorias que á consignar los escarmientos, extender un velo sobre lo que sería seguramente una triste decepción.*

*Si esto último pudiera aconsejarlo un sentimiento de benevolencia hacia la personalidad del vencido, lo veda un interés más alto: el derecho que tiene la sociedad entera á conocer los resultados que han producido aquellos ensayos legislativos para los que se le han pedido abdicación de derechos ó sacrificios pecuniarios.*

Tras obtener otra prórroga por dos años en julio de 1878 y tratando de acallar las críticas, Pastor y Landero programó un nuevo golpe de efecto: Conociendo su enorme repercusión, la gran atracción de la feria de San Miguel de ese año fue el silbido y la llegada a Zafra de la primera locomotora en viaje de prueba.



A pesar de ello la prensa desconfiaba de las previsiones de la empresa de acabar las obras en breve tiempo, considerando la provisionalidad de lo hecho hasta entonces y que sobre el Guadiana sólo había un puente de madera que tal vez no resistiera el menor embate del río, instando al Gobierno a no consentir su apertura sin asegurar su consistencia, pues “*de no ser así, mañana, si ocurren desgracias, la responsabilidad será suya y solo suya*”. Y reclamaba que no se volviera a prorrogar el plazo para la construcción de la línea, declarando la caducidad de la concesión<sup>60</sup>:

<sup>58</sup> Real Orden de 30-5-1877, del Ministerio de la Gobernación.

<sup>59</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 1-7-1877, pp. 401-402 y 15-7-1877, pp. 433-434.

<sup>60</sup> *La Crónica*, 13-10-1878.

*A las empresas que no cumplen no se les conceden plazos, se les aplica todo el rigor de la Ley. Eso es lo que pedimos nosotros cuando termine el que ahora corre, y lo pedimos en nombre de los intereses de una provincia que por mucha razones es digna de mayor consideración.*

Semanas después era Cipriano Montero de Espinosa quien hacía la misma petición y denunciaba en la prensa provincial una situación que ya venía criticando en la *Revista de Almendralejo*, censurando en un largo artículo la inactividad de los representantes políticos de la provincia, las sucesivas prórrogas y la marcha de las obras<sup>61</sup>:

*No me detendré en otras consideraciones sobre las prórrogas y la lentitud de las obras, pero sí debo decir que para terminarlas, son más necesarios los recursos que las prórrogas y si la empresa los tiene no ha de menester tantos plazos, y si carece de ellos, esos plazos sin límites no serán otra cosa que tiempo perdido.*

Tratando de demostrar la capacidad de la empresa, Pastor y Landero programó la apertura del tramo de Mérida a Zafra coincidiendo con la inauguración de la línea directa de Ciudad Real a Madrid, prevista para los primeros meses de 1879, lo que indudablemente daría una mayor repercusión a su obra por permitir un viaje directo de las autoridades desde Madrid hasta Zafra. Pero no. A mediados de diciembre se cumplió el vaticinio hecho unos meses antes y una crecida del Guadiana arruinó los pilares y la parte central del puente de madera de Mérida. Su fragilidad ya había sido advertida también por algunos maquinistas, que se negaban a transitar por él.

A pesar de que desde hacía tres años se venía anunciando la “inminente” apertura de la línea en el tramo de Mérida a Llerena, la situación del ferrocarril en la parte extremeña era complicada: disponía de cuatro locomotoras alquiladas, coches de viajeros también alquilados, el material para el transporte de mercancías encargado a los talleres de la Dyle de Bélgica, la mayor parte de los edificios afectos al ferrocarril estaban sin construir, las estaciones apenas eran unas instalaciones provisionales y en Mérida, además del arruinado puente, ni siquiera había empezado la explanación de los terrenos, alquilando un local a la compañía del Ciudad Real-Badajoz para que sirviera de estación. En su favor tenía que las obras de la vía hasta Zafra estaban casi terminadas.

En la sección siguiente, hasta Llerena, faltaban traviesas y balasto en parte del recorrido y no estaban construidas las estaciones ni ninguna de las casetas de guarda. En el trozo restante, que atravesaba la sierra hasta El Pedroso, sólo se habían hecho algunas explanaciones, faltaban por hacer los siete túneles y construir los puentes y viaductos.

Con la compañía en puertas de una más que probable quiebra y negociando su venta, Pastor y Landero procuró poner en marcha cuanto antes los dos primeros tramos. Haciendo un esfuerzo con las obras, el 17 de junio de 1879 abrió al tráfico los 65 kilómetros correspondientes al tramo de Mérida a Zafra. La inauguración pasó desapercibida para la mayor parte de la prensa, que se limitaba a informar de los horarios y los precios de los billetes.

Como si nadie quisiera hacerse responsable de lo que estaba sucediendo y en contraste con las pomposas inauguraciones y festejos que se organizaban en ocasiones semejantes, en este caso no se programó ni un solo acto, ni siquiera en Zafra, adonde, por fin, llegaba el tan deseado ferrocarril.

---

<sup>61</sup> *Las Circunstancias*, 3-11-1878.

TRENES DESCENDENTES.			
1.ª c.	2.ª c.	3.ª c.	Estaciones.
			Mérida.
4:00	2:30	2:20	Calamonte.
10:00	7:20	5:40	Torremejía.
16:00	12:00	9:00	Almendralejo.
22:20	17:00	13:20	Villafranca.
31:40	22:30	17:20	Los Santos.
36:40	26:40	19:30	Zafra.
TRENES ASCENDENTES.			
			Zafra.
5:00	3:00	2:30	Los Santos.
12:20	8:30	6:00	Villafranca.
19:30	14:40	10:30	Almendralejo.
26:40	19:20	14:40	Torremejía.
32:60	23:60	17:30	Calamonte.
36:40	26:40	19:30	Mérida.

El tren mixto saldrá de Mérida á las 5 de la mañana y llegará á Zafra á las 8 y 41: el tren correo saldrá del primer punto á la 1 y 40 de la tarde y llegará á Zafra á las 4 y 20.  
El tren mixto saldrá de Zafra á las 9 de la mañana y llegará á Mérida á las 11 y 40: el correo saldrá de Zafra á las 5 y 30 de la tarde, llegando á Mérida á las 9 y 11.

La Crónica, 18-6-1879

### Una situación irreversible

La inauguración del primer tramo extremeño no aplacó las cada vez más duras críticas hacia Pastor y Landero. *La Crónica* publicó entre enero y febrero de 1880<sup>62</sup> un análisis de la lamentable situación de la compañía, exhortando a la unión de municipios, Diputación, diputados a Cortes, senadores y prensa de la provincia, para evitar mayores perjuicios que los sufridos hasta entonces y conseguir la terminación de las obras, afirmando que:

*La generalidad de las empresas constructoras de ferrocarriles en nuestro país han dejado huellas sangrientas en sus relaciones con los Municipios que les han dado sus capitales, y decimos sangrientas, porque son quienes han chupado la sangre de los pueblos dejándolos en la ruina y en la miseria; pero tal como se anuncia el porvenir de la de Mérida a Sevilla, los pueblos obligacionistas de la provincia van a quedar mucho peor, quedarán lamentando la pérdida de su capital y no tendrán ferrocarril: esto sería el colmo de la desdicha.*

Tras considerar que no debería tener queja alguna del trato que la provincia le había dado, puesto que “*en ninguna parte más que en este país ha podido recibir ningún concesionario de líneas más amparo y protección que el de la de Mérida a Sevilla*”, informaba este periódico que desde hacía tiempo Pastor estaba intentando, sin éxito, la venta de la empresa, tras haber hecho la oferta “*a una sociedad belga*”, a la compañía del Ciudad Real-Badajoz y hasta a los mismísimos Roldchild<sup>63</sup>.

El principal problema para la venta de la empresa estaba en calcular el verdadero valor del ferrocarril de Mérida a Sevilla y a cuánto ascendían las deudas de la compañía. *La Crónica* estimaba que en el pasivo debía haber 40 millones de reales aportados por 75 ayuntamientos de la provincia, además de otros aproximadamente 15 millones en deudas

<sup>62</sup> *La Crónica*, 18-1-1880, 3-2-1880, 13-2-1880, 23-2-1880 y 18-2-1880.

<sup>63</sup> Los Rothschild, una de las grandes fortunas europeas, estuvieron relacionados con la Compañía del ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante y participaron también en las minas de carbón de la cuenca de Belmez y en la minería metálica del sur de Badajoz.

por las subvenciones percibidas, compras de material, transportes, servicios, etc. Se preguntaba el periódico, para negarlo después, si el valor de las obras ascendía a esos 55 millones de reales.

Aún hacía un cálculo más pesimista, considerando que el pasivo podría llegar a los 130 millones de reales, mientras que el valor de lo construido se estimaba en 30 ó 40 millones. Según estas cuentas, los obligacionistas podrían ver reducido su capital al 15% o menos, manifestando que “*ya se contentarán los municipios con que de cada ocho obligaciones puedan salvar una*”. Y, puestos en el peor de los casos, “*pueden los Ayuntamientos renunciar al 90% tal vez de su capital, y aun así tendrían que darse por satisfechos con que al Estado y otros acreedores les quede ese 10%*”.

En esta coyuntura, la terminación de las obras era prácticamente imposible, por lo que se pedía la venta de la compañía y se criticaban las sucesivas prórrogas que el Gobierno venía concediendo para su terminación, lamentando con ironía que “*de vez en cuando nos trae La Gaceta una nueva prórroga concedida a la empresa para la terminación de las obras, y ya, perdida la esperanza y aclimatados a los sucesos, hay muchos que no preguntan por la terminación del camino sino por la próxima Ley que ha de sancionar la eternidad de las obras*”.

De y vice-versa.	Kilómetros	1.ª clase		2.ª clase		3.ª clase	
		Rls.	Cs.	Rls.	Cs.	Rls.	Cs.
Sección de Mérida a Zafra.	Calamonte.. . . .	7	4'00	2'00	2'20		
	Torremejía. . . . .	18	10'00	7'20	5'40		
	MÉRIDA. Almendralejo. . . . .	30	16'60	12'00	9'00		
	Villafranca. . . . .	44	24'20	17'60	13'20		
	Los Santos. . . . .	57	31'40	22'80	17'20		
	Zafra. . . . .	66	36'40	26'40	19'80		

NOTAS.—No se expresan las horas á que salen y entran los trenes, por no ser constante la organizacion de estos servicios.  
 NOTA.—Hay un servicio de diligencias entre Sevilla y Zafra. En Mérida enlaza con el ferro-carril de Ciudad Real á Badajoz.

Tarifas de Mérida a Zafra (Guía de Sevilla y su Provincia para 1880)

Para contradecir a todos, el 20 de abril de 1880 Pastor abrió al tráfico el tramo de Zafra a Llerena, algo más de 43 kilómetros en un terreno llano cuyas obras no ofrecían gran dificultad. Quedaba pendiente la parte verdaderamente complicada, desde Llerena hasta El Pedroso.

Con la amenaza de perderlo todo, bien por una declaración de quiebra, bien por la venta de la empresa, se llegó al momento en el que había que estudiar en el Congreso la concesión de una nueva prórroga. Tres se habían concedido hasta entonces, el 19 de febrero de 1875, el 5 de enero de 1877 y el 30 de julio de 1878, y en abril de 1880 se presentó una proposición de ley para la cuarta, de dos años más, para poder acabar las obras.

A esas alturas casi todos habían cambiado de opinión y se mostraban conformes con que se concediera, pues declarar la caducidad de la concesión supondría en la práctica la ruina total de la obra. El propio Cipriano Montero de Espinosa se desdecía de sus palabras<sup>64</sup>, afirmando que “*bien podía aceptarse una nueva prórroga a condición de ver acabado el ferrocarril*”, e instaba a que se garantizaran los derechos de los pueblos.

El desconocimiento de la situación real de la compañía obligaba a elucubrar acerca de la verdadera situación de los municipios. Según algunos, las subvenciones estatales llegaban

<sup>64</sup> Revista de Almendralejo, 3-2-1880.

a los 52 millones de reales, los municipios habrían aportado 32 y otros acreedores 30, siendo 50 el valor de las obras. Para Eduardo Baselga, diputado por Badajoz, la situación era aún más catastrófica, pues estimaba que el activo de la empresa no pasaría de los once millones de pesetas y el pasivo sería aproximadamente el doble, y puesto que las subvenciones estatales y anticipos eran de casi trece millones de pesetas, los municipios perderían todo lo invertido por ser el Estado acreedor preferente<sup>65</sup>.

Fue por ello por lo que Baselga negoció una enmienda a la Ley de prórroga para imponer unos requisitos que permitieran la salvaguarda de los capitales invertidos por los municipios y el cobro de los intereses correspondientes. Contaba con el apoyo del Conde de Villanueva de Perales, diputado por La Serena, el respaldo de la Diputación de Badajoz y la mayoría de los ayuntamientos de la provincia, representados por el abogado D. Juan Uña y Gómez.

Con la aquiescencia de D. Gabriel Rodríguez, representante de Pastor y Landero, la enmienda aprobada en la Ley de prórroga del 7 de junio establecía que la transferencia o cesión del ferrocarril sólo sería posible si previamente se aseguraba el canje de las obligaciones de los pueblos por obligaciones hipotecarias de igual valor nominal de la nueva compañía concesionaria.

Además de admitir que las tres únicas soluciones para la compañía del Mérida-Sevilla eran la caducidad, la quiebra o la cesión, Baselga afirmaba que<sup>66</sup> *“la Empresa puede en los dos años de que dispone hacer las obras o ceder la concesión. Lo primero no es probable; lo segundo sí, porque tengo por un hecho cierto que esta Empresa y la de Madrid a Zaragoza y Alicante han concertado ya las bases del correspondiente contrato”*.

TARIFA DE VIAJEROS CON EL IMPUESTO DE 15 POR 100.								
De	a	Kilome- tros.	1.ª Clase.		2.ª Clase.		3.ª Clase.	
			Ris.	Cs.	Ris.	Cs.	Ris.	Cs.
SEVILLA.	Tocina. . . . .	35	17'60		13'20		8'00	
	Tocina. (pueblo). . .	3	1'60		1'20		1'00	
	Villanuevay Alcolea . .	6	3'20		2'40		1'80	
	Villa.ª Minas. . . . .	40	5'20		3'80		2'80	
	Minas Guadalquivir . .	41	5'60		4'20		3'20	
Pedroso. . . . .	34	17'20		12'60		9'40		
SEVILLA.	Pedroso. . . . .	69	34'80		25'80		17'40	
MÉRIDA.	Calamonte. . . . .	7	4'00		2'00		2'20	
	Torreamejía. . . . .	18	10'00		7'20		5'40	
	Almendralejo. . . . .	30	16'60		12'00		9'00	
	Villafraña. . . . .	44	24'20		17'60		13'20	
	Los Santos. . . . .	57	31'40		22'80		17'20	
	Zafra. . . . .	66	36'40		26'40		19'80	
	Matanegra. . . . .	80	44'00		32'00		24'00	
	Usagre. . . . .	87	48'00		34'80		26'20	
	Villagarcía. . . . .	97	53'40		38'80		29'20	
Llerena. . . . .	106	58'40		42'40		31'80		

NOTAS.—No se expresan las horas á que salen y entran los trenes, por no ser constante la organización de estos servicios.  
 NOTA.—Hay un servicio de diligencias entre Sevilla y Zafra. En Mérida aniza con el ferro-carril de Ciudad-Real á Badajoz.

Tarifas de Tocina a El Pedroso y de Mérida a Llerena (Guía de Sevilla y su Provincia para 1881)

Como una manifestación más del caos en el que estaba sumida la obra se puso entonces de relieve lo contradictorio de la situación: Muchos ayuntamientos habían obtenido la preceptiva autorización para invertir en obligaciones hipotecarias, pero Pastor y Landero

<sup>65</sup> Cálculos de Baselga según una carta de 10-10-1880 dirigida a la *Revista de Almedralejo*.

<sup>66</sup> Carta de Baselga a los ayuntamientos de la provincia, publicada en *La Crónica* el 23-6-1880.

no había sido autorizado legalmente para emitirlos, por lo que a cambio del dinero entregó a los pueblos unos títulos provisionales que, en derecho, no eran más que simples resguardos de préstamo. En previsión de una inminente venta de la compañía, el Gobierno autorizó la emisión de nuevas obligaciones en las que se materializaran los resguardos y titularizar la deuda de esos municipios, pues de lo contrario quedarían relegados en sus créditos con respecto a los demás acreedores.

No tardó en llegar un acuerdo provisional con MZA en el que se preveía que esta compañía sería la nueva propietaria de la línea, asumiendo las deudas a cambio de que la del Mérida-Sevilla acabara las obras. Con el alivio y el beneplácito de los ayuntamientos, que veían garantizados sus créditos, el 5 de agosto de 1880 se firmó un preacuerdo para la venta del ferrocarril. A modo de despedida, Pastor y Landero dirigía una carta a los municipios en la que les manifestaba que<sup>67</sup> *“si algo puede mitigar el dolor profundo que experimento al verme imposibilitado de llevar a término mi pensamiento, tal como lo concebí, es la seguridad de ver colocados los capitales de los pueblos en una sociedad que ofrece, por el tiempo y por todo el mundo reconocidas, todas las garantías imaginables”*.

Pronto se supo que a cambio de la seguridad que ofrecía el acuerdo, los municipios debían renunciar a parte de los réditos de las obligaciones, pues las nuevas darían un interés del 3% en lugar del 6% de las antiguas. Como alcalde de Zafra y en representación varios pueblos de la comarca, D. Manuel Álvarez Chamorro fue uno de los destacados en la demanda de explicaciones sobre el acuerdo, admitido de forma unánime por los pueblos del distrito de Llerena y rechazado por los de Almendralejo.

Se decidió también declarar en liquidación a la compañía del Mérida-Sevilla, con tres tipos de acreedores: Un primer grupo serían los municipios, que con el acuerdo veían garantizado su capital. En segundo lugar estaban los acreedores por la ejecución de obras y entrega de materiales, entre los que se encontraban un grupo de comerciantes sevillanos y la sociedad belga Cockerill, fabricante de locomotoras y material ferroviario. Por último, estaban los obligacionistas privados y acreedores financieros, entre quienes destacaba D. Francisco de Paula Retortillo, que según lo pactado sufrirían una pérdida del 55,80% de sus créditos.

El contrato provisional firmado con MZA quedaba a expensas de que los ayuntamientos admitieran la rebaja del interés al 3% y que el resto de los acreedores consintieran una importante quita de la deuda.

#### **D. Francisco de Paula Retortillo y la Compañía de los Ferrocarriles Extremeños**

Nuevas reuniones en octubre y noviembre de 1880 sirvieron para asentar las posiciones de unos y otros: Aceptando una rebaja importante en la deuda, la casa Cockerill era favorable al acuerdo y deseaba que la línea se acabara de construir como medio imprescindible para el cobro de sus créditos. 41 de los 75 municipios obligacionistas eran conformes al acuerdo con MZA y al canje de obligaciones<sup>68</sup>. Los demás municipios no se personaron en las reuniones.

Más castigados por el acuerdo, el resto de acreedores pretendían que la quita fuera igual para todos y promovían que se sustituyera a la Compañía del Ferrocarril de Mérida a

---

<sup>67</sup> *La Crónica*, 3-9-1880.

<sup>68</sup> Estos 41 municipios representaban 10.868 obligaciones, por un importe de 21.736.000 reales. En el ANEXO II puede verse la lista con los municipios obligacionistas y la inversión de cada uno de ellos.

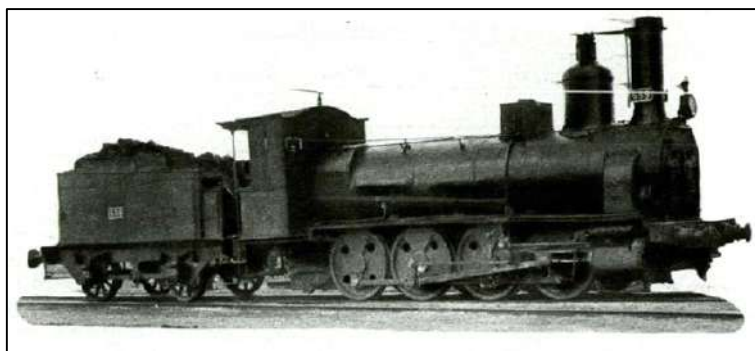
Sevilla con la creación de una nueva sociedad que entregaría a los ayuntamientos las obligaciones hipotecarias que ella misma emitiera y pactara libremente un contrato con MZA. El primer paso para ello fue crear un sindicato formado por tres partes: acreedores sevillanos, acreedores extranjeros y Retortillo como mayor acreedor.

D. Francisco de Paula Retortillo e Imbretchs, Conde de Almaraz, fue diputado en 1853 y senador vitalicio desde 1863. Poseía cuatro dehesas desamortizadas en Serrejón (Cáceres) y pretendía consumir el deseo de los Retortillo de hacerse con la construcción de un ferrocarril en esta parte de la Península, habiendo optado en 1856 a la concesión del de Sevilla a Jerez y en 1863 al de Mérida a Sevilla. Formaba parte de una estirpe relacionada con el comercio, los transportes, la Administración y la política. Con sus hermanos, Joaquín, Guillermo y José María, dirigía en Cádiz la casa de comercio Retortillo Hermanos, dedicada al tráfico marítimo y al suministro de carbón a los buques de guerra y arsenales de la armada.

También fue diputado por Cádiz y senador vitalicio su hermano Tomás, que llegó a ser Presidente de la Sección de lo Contencioso del Consejo de Estado. Otro de sus hermanos, José Luis, Marqués de Retortillo, fue diputado por Cáceres y senador, Consejero de Estado y ocupó diversos cargos en el Ministerio de Fomento.

Más relacionado con el ferrocarril estaba Ángel Retortillo, que fue Inspector ingeniero de caminos y por encargo de Bravo Murillo había hecho en 1852 el estudio de la sección del ferrocarril desde el Guadiana, por Mérida, a Badajoz.

Aliado de Retortillo en esta aventura fue Joaquín Boix Llobateras, que había iniciado su relación con Extremadura en 1861 cuando adquirió más de tres mil hectáreas de las dehesas de propios de Casatejada<sup>69</sup>. Boix también llevaba varias décadas contratando con la Administración española, directamente o a través de sus casas de comercio *Boix, Lagrange y Compañía*, de Marsella, y *J. Boix y Compañía*, de París, tanto en lo referido al aprovisionamiento de buques de la armada como a la tala de pinos y alcornoques de montes públicos con destino a los arsenales de Cádiz.



Locomotora Cockerill de 1878 para el Mérida-Sevilla (Revista Vía Libre)

Mediante su casa de banca en Madrid, Francisco de Paula Retortillo llevaba algún tiempo anticipando a los municipios los intereses de las obligaciones hipotecarias del Mérida-Sevilla, situándose en la posición de acreedor refaccionario frente a la compañía, con una deuda superior a los cinco millones de reales. Su actividad no estaba exenta de crítica, pues anticipaba también los intereses de los títulos de deuda pública y otros débitos que

---

<sup>69</sup> Casatejada es municipio colindante con Serrejón, donde Francisco de Paula poseía sus dehesas, y con Almaraz, de donde este tomó el título.

por distintos conceptos el Estado tenía con los municipios, a cambio de sustanciosas comisiones que se llegaron a estimar en 18 millones de reales en apenas dos años<sup>70</sup>.

Dando marcha atrás en su preacuerdo con MZA, Pastor y Landero propuso que los principales acreedores, con Retortillo al frente, crearan una nueva sociedad que se encargaría de acabar las obras y de percibir los pagos que MZA hiciera por ellas. En cuanto al resto de los acreedores, el grupo formado por Cockerill y otros que habían aportado material ferroviario, perderían un 25% de los 17.900.000 reales que se les debían; los ayuntamientos recibirían obligaciones emitidas por la sociedad de nueva creación, de igual valor nominal, al 3% de interés, y el resto de acreedores perderían el 48% del valor de sus créditos, que ascendían a 29.500.000 reales.

La propuesta fue rechazada por la mayoría de municipios, que consideraban a la nueva compañía tan insolvente como la anterior y sólo aceptaban el canje por obligaciones de MZA. Además, se censuraba el acuerdo entre Pastor y Retortillo<sup>71</sup>:

*La actitud del Sr. Pastor significa en primer término la unión de dicho señor con Retortillo y los acreedores de Andalucía, ¿Y con qué objeto? ¿Para encargarse juntamente de la construcción del camino que el contrato provisional (con MZA) reserva sólo a Pastor y participar todos proporcionalmente de las ganancias que ofrezca, o es para prescindir de dicho contrato y continuar Pastor, en unión de los referidos acreedores, con la concesión, la explotación y las obras de la línea? (...), pudiendo, pues, casi asegurarse que la empresa aspira a constituirse poco más o menos, bajo la razón social Pastor, Retortillo y Compañía.*

Conscientes de las críticas, Retortillo y Boix recorrieron uno por uno los pueblos afectados instándoles a que respaldaran su proyecto. El argumento utilizado era sencillo: los ayuntamientos que accedieron a sus pretensiones siguieron cobrando los intereses de las obligaciones hipotecarias del Mérida-Sevilla, pagados por el propio Retortillo tal como venía haciendo desde hacía tiempo. Por el contrario, los que les negaron su apoyo dejaron de cobrar, con el grave trastorno que se originaba en sus presupuestos.

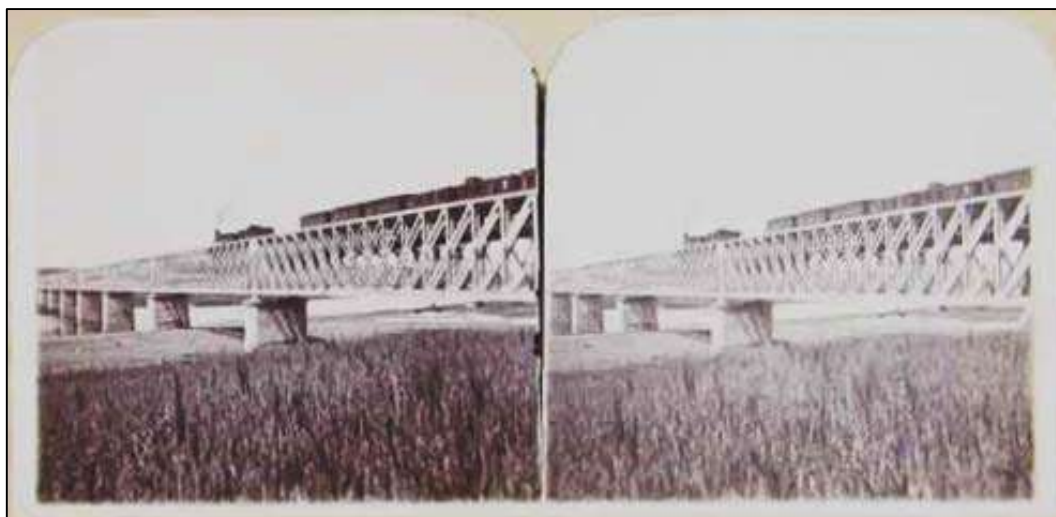
Burlando *in extremis* la declaración de suspensión de pagos, el 22 de diciembre de 1880 se constituyó la *Compañía de los Ferrocarriles Extremeños*, con objeto de adquirir la concesión de la línea de Mérida a Sevilla con las obras ejecutadas y el material existente, además de construir y explotar otros ferrocarriles que interesaran a Extremadura.

Como principal acreedor, el accionista mayoritario de la nueva sociedad sería Retortillo y entre sus socios aparecían varios de los que ya participaron en la directiva del Mérida-Sevilla, tales como Basilio del Camino o Pedro Huidobro, e incluso algunos pertenecerán al Consejo de Administración de la nueva sociedad, como el banquero sevillano Tomás de la Calzada o Pedro Pastor y Landero.

---

<sup>70</sup> Con el título de “*Un negocio*”, La Crónica denunciaba el proceder de Retortillo en varios artículos publicados entre el 28 de septiembre y el 13 de octubre de 1879. Un ejemplo de cómo obtenía estas ganancias es el que recogía este periódico el 13 de diciembre de 1880: A cambio de 120.000 reales el Ayuntamiento de Medellín le cedió el derecho al cobro de los intereses de tres años, que suponían 600.000, lo que reportó un rédito superior al 125%. Días después insistía en la imperiosa necesidad de los municipios de obtener esos ingresos para hacer frente al pago de sus deudas, situación aprovechada por Retortillo, que anticipó también 11.000 rs. a La Albuera, a cambio de 40.000; 30.000 a La Solana, a cambio de 300.000, y 60.000 a Salvatierra, a cambio de 400.000.

<sup>71</sup> La Crónica, 23-11-1880. Recomendaba además a los pueblos encomendar la defensa de sus intereses a abogados y políticos de diverso signo que ya se habían significado en ello: Eduardo Baselga, José Moreno Nieto, el Conde de Villanueva de Perales y Alonso Gragera como diputados en Cortes, y también a Juan Uña, Cipriano Montero de Espinosa y Alonso Rodríguez.



Puente sobre el río Guadiana en Mérida – Fotografía estereoscópica de finales del siglo XIX  
(Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico/Universidad de Navarra)

Casi todos los socios de la recién creada empresa eran comerciantes o empresarios sevillanos, pero también la Junta de Muelles de Sevilla y otros como D. Guillermo Rolland y Sales, banquero; D. Richard Oskley y Gardner, comerciante de Lisboa, y D. Joaquín Liaño y Camacho, abogado. También John Cockerill participó en el capital, entregando sus créditos contra Pastor y Landero a cambio de 3.700 acciones.

El capital social sería, “*por ahora*”, de 14.500.000 pesetas y su Consejo de Administración<sup>72</sup>, presidido por D. Manuel Pérez de Aloe, Conde de la Encina, estaba compuesto por D. Francisco de Paula Retortillo, D. Tomás de la Calzada, D. Pedro Pastor y Landero, y D. Joaquín Boix, que sería director de la empresa. Letrados consultores de la Compañía eran D. Manuel Silvela en Madrid y D. Joaquín Liaño en Sevilla. Ingeniero de la empresa sería D. Juan Boix Merino y director facultativo D. Elzeario Boix. Se reservaba un puesto en el consejo a un representante designado por los municipios obligacionistas<sup>73</sup>.

Al día siguiente de su constitución, Joaquín Boix y Manuel Pastor y Landero acordaban la transferencia de la concesión a la nueva sociedad, a pesar del rechazo de muchos ayuntamientos, que la consideraban el Ave Fénix de la compañía del Mérida-Sevilla, y con la preocupación de que, por muy ricos que fueran los accionistas, en realidad lo que habían aportado no era dinero, sino sus propias deudas.

Tratando de calmar la situación, Pastor dirigió una circular a los ayuntamientos anunciándoles que la Compañía de los Ferrocarriles Extremeños les entregaría las nuevas obligaciones hipotecarias de 500 pesetas nominales, al tipo del 3%, garantizándoles también el pago del semestre vencido en diciembre y de los siguientes.

<sup>72</sup> La presidencia de la compañía fue ofrecida primero al Marqués de Perales, que rechazó la propuesta.

<sup>73</sup> La estrategia de seguir financiándose con el dinero de los ayuntamientos se hizo patente al manifestar que en el acto de constitución se hallaban presentes D. Manuel Pérez de Aloe y Elías, Conde de la Encina, con domicilio en Trujillo, y D. Pedro Pedraza y Cabrera, representando al Ayuntamiento de Trujillo, que había acordado días antes suscribir acciones de la nueva compañía por un total de quinientas mil pesetas.

Por otra parte hay que recordar que el Conde de la Encina fue el encargado de buscar capitales en Cáceres para la construcción del ferrocarril pretendido por la Compañía del Camino de Hierro Central de España, con cuyo anuncio del 30 de abril de 1846 se iniciaba todo.

Entre enero y mayo de 1881 se negociaron día tras día las diferentes posturas. Casi a diario la prensa provincial dedicaba páginas enteras a dar cuenta de las gestiones de unos y otros en una lamentable escalada de descalificaciones: Por un lado, *La Crónica*, de Badajoz, y *La Semana*, de Don Benito, defendiendo los postulados de Uña y Baselga, que se oponían al acuerdo con la Compañía de los Ferrocarriles Extremeños. Frente a ellos la *Revista de Almendralejo* y *El Independiente*, creado por Retortillo y Boix como altavoz de sus pretensiones, arropados por los López de Ayala, que también eran obligacionistas privados de la compañía del Mérida-Sevilla.

Aunque a mediados de marzo la nueva sociedad se hizo cargo de la explotación de la línea, faltaba la autorización del Gobierno, por lo que accionistas, abogados, ayuntamientos y políticos de todo signo negociaban sus intereses en el Congreso ante el Ministro de Fomento, siendo el principal motivo de discusión si los pueblos podían o no oponerse al traspaso de la concesión. Tratando de solucionar el conflicto, Juan Uña convocó a ayuntamientos y compañías para reunirse en Badajoz los días 26, 27 y 28 de marzo, sin que nada en claro se sacara de esas entrevistas pues de los 73 municipios convocados solo se presentaron 52 y apenas 29 dieron su voto de aprobación a las gestiones efectuadas hasta entonces<sup>74</sup>.

Fiel siempre a las propuestas de Pastor y Landero, el Ayuntamiento de Zafra no asistió a esas reuniones y fue el único de los 75 municipios obligacionistas que se mostró públicamente a favor de la cesión a la compañía extremeña. Sin un motivo aparente, su alcalde, Manuel Álvarez Chamorro, había presentado la dimisión al cargo apenas unos días antes, insinuándose si las presiones recibidas y su postura con respecto al ferrocarril serían la verdadera causa de su dimisión.

La solución al conflicto llegó después de otras muchas reuniones entre empresas, alcaldes y Diputación de Badajoz. El 30 de mayo la Compañía de los Ferrocarriles Extremeños firmó un “convenio de paz” con MZA por el que esta sería propietaria de la línea y la extremeña sería la empresa constructora y la encargada de prestar temporalmente el servicio de transporte entre Mérida y Llerena.

Además, las obligaciones del Mérida-Sevilla se canjearían por otras de MZA, por su mismo valor nominal y los ayuntamientos percibirían al 6% los intereses vencidos pendientes de cobro hasta la fecha, y al 3% a partir de entonces. Una vez que los pueblos manifestaron no tener inconveniente alguno en que la cesión de la línea de Mérida a Sevilla se efectuara a favor de MZA, por Real Orden de 1 de julio de 1881 se autorizó el doble traspaso de la concesión, de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Sevilla a la Compañía de los Ferrocarriles Extremeños y, al mismo tiempo, de ésta a MZA.

## **MZA**

El estado en el que MZA se encontraba este ferrocarril no era el más favorable. Tuvo un especial interés en el tramo que iba a gestionar directamente desde el principio, de Tocina a Villanueva del Río, pues en sus minas de La Reunión se suministraba de gran parte del combustible para sus líneas del Sur. A finales de 1878 ya había hecho un anticipo para pagar la colocación del puente definitivo sobre el Guadalquivir en Tocina con la intención de invertir en la explotación racional de esas minas, para lo que necesitaba nuevas locomotoras y un material rodante que Pastor y Landero era incapaz de suministrar.

---

<sup>74</sup> Actas de las reuniones de Badajoz los días 26, 27 y 28 de marzo de 1881, publicadas por *La Crónica* del 28 de marzo de 1881.

Más complicados eran los 105 kilómetros construidos en Extremadura. Dos años después de abierta la primera sección un viajero denunciaba que las estaciones estaban todavía sin acabar y sin pavimentar. Se quejaba de la falta de limpieza en los trenes y de su lentitud, “*presentando un aspecto tal que da asco materialmente penetrar en su interior*”, con un trazado que “*apenas encuentra un pequeño cerro lo rodea, formando una continuación de curvas como festón de enagua de rica lugareña*”, y eso que se refería a un viaje de Mérida a Almendralejo, sin muchas dificultades orográficas. En ese tramo de apenas 30 kilómetros tuvo que hacer dos trasbordos, uno de ellos de 250 metros, en los que había desaparecido la vía.

Antes de acabar diciendo que este ferrocarril debía estar construido por “*Miseria y Compañía*”, lamentaba que muchas traviesas, “*colocadas a distancia de dos varas*”, estaban partidas y que todos estos problemas provocaban una desconfianza tal en los empleados que no despachaban billetes hasta tener el tren a la vista, pues no sabían cuándo iba a llegar.

Estas manifestaciones deben interpretarse en su debido contexto, pues se publicaron primero en *La Semana* y fueron repetidas después en *La Crónica* del 13 de mayo de 1881, los dos periódicos hostiles a las pretensiones de Retortillo y Pastor, y en el momento álgido de la discordia. Ratifican, eso sí, las notas que aparecían en las Guías de Sevilla para 1880 y 1881, cuando decían que no recogían el horario de los trenes “*por no ser constante la organización de estos servicios*”.



Estación de Almendralejo a principios del siglo XX

Con la adquisición del Mérida-Sevilla, 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. También tenía la concesión para el Mérida-Cáceres. En su Memoria de Gestión correspondiente a 1881 la compañía justificaba esta compra<sup>75</sup>:

*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*

<sup>75</sup> Compañía de los Ferro-Carriles de Madrid a Zaragoza y Alicante. Memoria presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de señores accionistas celebrada el 21 de Mayo de 1882. *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 6-8-1882, pp. 505-507 y 13-8-1882, pp. 519-521.

*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.*

La nueva situación era realmente ventajosa para todos. MZA rivalizaba con la compañía del Norte en ocupar el primer puesto en los ferrocarriles españoles, era una empresa capaz de acabar por fin las obras y, lo más importante, pagar la deuda contraída con los ayuntamientos.

Según lo acordado, MZA se quedaba con la concesión a cambio 71.306 obligaciones, a pagar en dos plazos: El primero correspondía a 21.000 obligaciones, aplicadas a la compra de la concesión, obras y material existente en las dos secciones abiertas, de Tocina al Pedroso y de Mérida á Llerena. De estas, 16.219 correspondían a los ayuntamientos y serían canjeadas por las de la compañía del Mérida-Sevilla.

El segundo plazo se refería a las 50.306 obligaciones restantes, de las cuales 8.700 se aplicarían a completar o reparar los dos tramos en explotación y el resto a ejecutar las obras y suministrar el material móvil de la sección de Llerena al Pedroso a medida que éstas se fueran haciendo.

Pasado un año, 70 de los 75 ayuntamientos habían canjeado ya sus obligaciones y se les habían liquidado también los intereses retrasados<sup>76</sup>. Se ponía de relieve entonces el quebranto que finalmente sufrieron el resto de obligacionistas, al admitir la compañía que estaba pagando 322,50 pesetas por unas obligaciones cuyo nominal era de 500, una pérdida del 35% del capital, pero menor que las catastróficas previsiones que se habían hecho antes.

Otra de las condiciones del acuerdo daría para más de un pleito: Retortillo, a través de la Compañía de los Ferrocarriles Extremeños, se encargaría de ejecutar y facturar las obras pendientes y explotaría el tramo de Mérida a Llerena mientras no estuviera colocado el puente definitivo sobre el Guadiana.

Para la construcción de los 66 kilómetros existentes entre Llerena y el Pedroso las obras se dividieron en seis trozos y tomaron desde ese momento un gran impulso, favorecido por una serie de conflictos jornaleros en las provincias de Sevilla y Cádiz que el Gobierno trató de solucionar ofreciendo trabajo en esta línea, por lo que en marzo de 1882 llegaron dos mil obreros a Llerena para ocuparse en las obras<sup>77</sup>.

En este tramo hubo necesidad de construir tres puentes sobre el río Benalija (con 116, 70 y 46 metros), además del de Castillejo (46 metros), el de San Pedro (20 metros), y dos

---

<sup>76</sup> El Ayuntamiento de Zafra aun tuvo que esperar bastantes años para resarcirse de lo invertido, pues hasta 1890 no se amortizaron sus primeras 25 obligaciones de MZA. Según se acordó en el pleno de 12 de abril de 1890, el dinero sería reinvertido en deuda pública, adquiriendo una inscripción nominativa intransferible de renta perpetua al 4%.

Como referencia de lo que suponían esas 12.500 pesetas baste decir que el presupuesto del Ayuntamiento aprobado en ese año fue de 48.641,12 pesetas de ingresos y 48.606,69 de gastos.

En 1927 el Ayuntamiento todavía tenía en cartera 223 obligaciones de MZA, por un nominal de 111.500 pesetas.

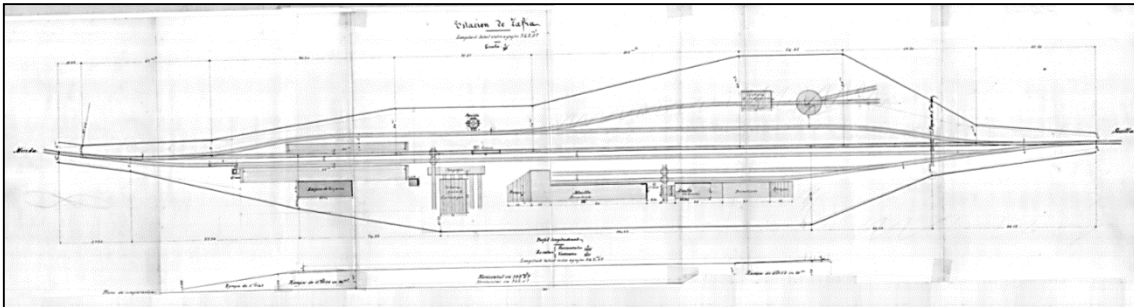
<sup>77</sup> El anuncio ofreciendo trabajo a estos jornaleros se repetía en la prensa nacional: *La Iberia*, 16-3-1882; *La Época*, 18-3-1882, o *La Correspondencia de España*, 30-3-1882.

más sobre el río Huéznar (de 46 y 40 metros). También se construyeron cinco túneles: El primero atravesando el puerto de Llerena, con 170 metros de longitud; el segundo, de 500 metros, perforaba el puerto de la Gloria o de Cazalla; el tercero tenía 180 metros; el cuarto, de 75 metros, llamado de la Fundición, junto al río Huéznar; y el quinto, o de Acebuchín, próximo a la estación de El Pedroso.

Con la situación más calmada, el 15 de junio de 1882 se concedió una nueva prórroga de 18 meses para la terminación de las obras y la apertura de la línea, y es entonces cuando se ultima la construcción de las estaciones de Los Santos, Zafra y Llerena. En la parte de Llerena a Guadalcanal estaban acabados los desmontes, terraplenes y obras de fábrica, iniciándose la colocación de la vía.

### Una estación y un paseo para Zafra

Aunque la estación de Zafra se estaba utilizando como tal desde junio de 1879, su apertura fue sólo provisional, como casi todo en este ferrocarril, y no fue hasta cuatro años después cuando MZA acabó su construcción, por lo que hasta el primero de mayo de 1883 no comenzó a prestar servicio de día completo.



Estación de Zafra en 1883

Poco tenía que ver con la estación que después acabaría formando el nudo ferroviario, no obstante desde el principio fue una de las principales de la línea. Con una longitud total entre agujas de 542 metros, sus principales construcciones eran el edificio de viajeros y el muelle cubierto, de 180 y 200 m<sup>2</sup> respectivamente. Tenía también una cochera para locomotoras y otra para seis carruajes, además de dos andenes de 85 y 60 metros, y dos muelles descubiertos de 60 y 25 metros de longitud. Contaba con seis vías: Una general, dos de desvío, una de placa y dos de topera (una de ellas de muelle), y completaban las instalaciones una báscula, tres grúas, una aguada y una placa giratoria.

Ya se anticipó que en 1870 se iniciaron las pretendidas obras de la vía y la estación junto al Campo de la Feria y la plaza de toros, lo que sólo fue un escaparate para captar capitales, pues la ubicación definitiva estaría a casi un kilómetro de ese lugar. Era necesario, por tanto, construir un camino o carretera que sirviera a mercancías y carruajes para llegar hasta allí, decisión que se tomó en noviembre de 1878 basándose en un acuerdo con Pastor y Landero en el sentido de que la empresa del ferrocarril construiría la carretera a su costa, a cambio de que el Ayuntamiento le cediera los terrenos ya expropiados.

Para ello se barajaron dos propuestas: Dando un rodeo a partir del antiguo camino de La Puebla de Sancho Pérez, o construyendo una nueva carretera directa desde La Alameda. Si lo primero era más económico por necesitar sólo 400 metros nuevos, lo segundo permitía acortar la distancia, aunque era más costoso para el Ayuntamiento por tener que expropiar más terrenos y también para la empresa, no solo por los desmontes, terraplenes

y un puente que era necesario hacer, sino también porque precisaba de un paseo a cada lado para el tránsito a pie.<sup>78</sup>



Estación de Zafra hacia 1920 (Imprenta E. Morera)

Aprovechando las facilidades dadas por Pastor y Landero, que había ordenado al ingeniero de la compañía que “*esta carretera se construya por el punto que esta localidad apetezca, de las condiciones dichas sin omitir gastos*”, el Ayuntamiento se inclinó por la opción más onerosa, la construcción de la línea recta, a pesar de que no contaba con fondos para ello.

El valor aproximado de los terrenos a expropiar, la arboleda que se pretendía plantar y algunos arreglos en el camino desde el Arco de Sevilla hasta el principio de la carretera se presupuestaron en 12.500 pesetas y para su financiación recurrió, como otras veces, a un empréstito que suscribirían los vecinos. Se trató de unas obligaciones o títulos de deuda que no generaban interés alguno a sus suscriptores, aunque se emitieron como “*acciones*” de 125 pesetas y “*medias acciones*” de 72,50 pesetas, que se amortizaban por sorteo a razón de 20 títulos cada año, una vez que acababa la Feria de San Miguel.



Zafra: Avenida de la Estación

Se construyó así un paseo, la actual Avenida de la Estación, al estilo de los que se estaban haciendo en las principales ciudades del Mediterráneo, con arbolado y bancos para el descanso de los viandantes, que con sus más de cuatrocientos árboles no tardó en convertirse en la verdadera puerta de entrada a la ya ciudad, siendo desde muy pronto el más concurrido de los lugares, tal como se ponía de manifiesto en un pleno de 1885<sup>79</sup>,

<sup>78</sup> AHMZ. Cuaderno de actas del Ayuntamiento. Sesión extraordinaria de 17 de noviembre de 1878 y sesiones de 8 y 15 de diciembre de 1878.

<sup>79</sup> AHMZ. Cuaderno de actas del Ayuntamiento. Sesión de 8 de febrero de 1885.

cuando el Ayuntamiento daba cuenta de que “*este sitio es hoy el primer paseo que utiliza la población*”.

### **1885, se acaban las obras**

Destruído por otra riada en enero de 1881, en el verano del año siguiente se estaban construyendo los pilares del definitivo puente de hierro sobre el Guadiana, de 605 metros, dividido en 11 tramos traídos por Cockerill desde Bélgica en más de cien vagones. Con gran solemnidad, por coincidir con la festividad de la patrona de Mérida, el 10 de diciembre de 1883 se hizo la prueba oficial para su apertura, por lo que según lo acordado a partir de entonces Ferrocarriles Extremeños debería entregar a MZA la explotación de la sección de Mérida a Llerena, negándose ésta a su recepción por el mal estado de las traviesas. Con esta negativa se iniciaron los litigios entre ambas compañías.

En cuanto a la sección entre Llerena y el Pedroso, las obras se dilataron más de lo acordado, iniciando Retortillo otro proceso al demandar a MZA el pago de los trabajos efectuados. Ya metido en pleitos, Retortillo también demandó a la Diputación de Badajoz para el pago de la subvención de 1.227.000 reales concedida años antes al ferrocarril bético-extremeño.

Tras la concesión de la sexta prórroga y con un largo litigio de Retortillo frente a MZA que tardaría décadas en solucionarse, sin solemnidad alguna se abrió al público la sección de Llerena a Guadalcanal en abril de 1884.



Después de la colocación de varios puentes, el 18 de mayo una locomotora recorrió en pruebas el trayecto completo de Llerena a El Pedroso, por lo que con las obras prácticamente acabadas, MZA solicitó la explotación de la sección de Mérida a Llerena, a lo que accedió el Gobierno reconociendo a esta compañía como única concesionaria desde el 1 de noviembre de 1884.

Todavía faltaba un último sobresalto, cual fue el incendio de una de las minas de carbón de Villanueva del Río. Ochocientos hombres se afanaron en apagar el fuego subterráneo que amenazaba la solidez de uno de los puentes construidos sobre el río Huéznar.

Por fin, el 15 de enero de 1885, MZA abrió a la explotación los casi 205 kilómetros desde Mérida a Tocina-Empalme<sup>80</sup>. Tantos habían sido los retrasos que hasta la prensa

---

<sup>80</sup> Hasta 1914 las estaciones de Tocina y Los Rosales tuvieron por nombre oficial el de Tocina-Pueblo y Tocina-Empalme, respectivamente.

madrileña desconfiaba de la noticia, tal como se recogía en *El Liberal*, que manifestaba que “ayer era el día fijado para la apertura de la línea férrea de Mérida á Sevilla; pero con los aplazamientos que ha tenido hasta ahora la tal inauguración, no sabemos si se habrá realizado”.

Para la inauguración no se preparó ningún acto oficial, la prensa apenas recogió la noticia y solo La Crónica saludaba irónicamente la apertura, criticando la lentitud de los trenes:

*En la construcción de la línea férrea de Mérida a Sevilla se han tardado muchos años. Ciertamente; pero en cambio el trayecto de dicha línea lo recorren los trenes con una grandísima velocidad. Básteles decir a ustedes que para ir de Badajoz a Sevilla se tardan solamente trece horas. Así no es extraño que la diligencia de esta capital a Sevilla quiera hacer competencia, según parece, al ferro-carril bético extremeño.*

Durante los cinco primeros años sólo se estableció un tren en cada sentido para recorrer el trayecto completo. De Mérida salía a las diez de la mañana y llegaba a Sevilla a las nueve y diez de la noche. De Sevilla salía a las cuatro y cinco de la mañana y llegaba a las tres de la tarde a Mérida, donde enlazaba con el de Madrid a Badajoz. Había además un tren mixto que solo hacía el trayecto entre Mérida y Llerena. En 1889 se estableció un tren más en cada sentido para el recorrido completo y otro para el Mérida-Llerena.

LÍNEA DE MÉRIDA Á SEVILLA	
219	Mérida.
220 Calamonte . . . . .	7 Calamonte.
221 Torremejía . . . . .	18 12 Torremejía.
222 Almendralejo . . . . .	30 24 13 Almendralejo.
223 Villafranca de los Barros	44 38 27 15 Villafranca de los Barros.
224 Los Santos de Maimona	57 51 40 28 14 Los Santos de Maimona.
225 Zafra . . . . .	66 59 48 36 22 9 Zafra.
226 Matanegra . . . . .	80 74 62 50 36 23 15 Matanegra.
227 Usagre y Bienvenida.	87 81 70 58 43 30 22 8 Usagre y Bienvenida.
228 Villagarcía de la Torre.	97 90 79 67 53 40 32 17 10 Villagarcía de la Torre.
229 Llerena . . . . .	106 100 89 76 62 49 41 27 19 10 Llerena.
230 Casas y Reina . . . . .	112 106 95 83 69 56 47 33 26 16 7 Casas y Reina.
231 Fuente del Arco . . . . .	119 112 101 89 75 62 54 39 32 22 13 7 Fuente del Arco.
232 Guadalcanal . . . . .	131 124 113 101 87 74 66 51 44 34 25 19 12 Guadalcanal.
233 Alanis. . . . .	144 137 126 114 100 87 79 64 57 47 38 32 25 13 Alanis.
234 Cazalla y Constantina.	156 149 138 126 112 99 91 76 69 59 50 44 37 25 12 Cazalla y Constantina.
235 Fábrica del Pedroso . . . . .	166 160 149 137 122 109 101 87 80 70 61 54 48 36 23 11 Fábrica del Pedroso.
236 Pedroso . . . . .	172 166 155 143 128 115 107 93 85 76 67 60 54 42 29 17 6 Pedroso.
236 bis Los Labrados (apart.)	179 173 162 150 136 122 114 100 93 83 74 67 61 49 36 24 14 8 Los Labrados (apartadero).
237 Ventas Quemadas (apart.)	185 179 167 155 141 128 120 105 98 89 79 73 67 55 42 30 19 13 6 Ventas Quemadas (apart.).
237 bis Arenillas . . . . .	189 182 171 159 145 132 123 109 102 92 83 77 70 58 45 33 22 17 10 4 Arenillas.
238 Villanueva (Minas) . . . . .	196 190 178 166 152 139 131 116 109 100 90 84 78 66 53 41 30 24 17 12 8 Villanueva (Minas).
239 Villanueva y Alcolea . . . . .	200 193 182 170 156 143 135 120 113 103 94 88 81 69 56 44 34 28 21 15 12 4 Villan. y Alcolea.
240 Tocina . . . . .	203 196 185 173 159 146 138 123 116 106 97 91 84 72 59 48 37 31 24 18 15 7 4 Tocina.
241 Los Rosales . . . . .	205 199 188 176 162 149 140 126 119 109 106 94 87 75 62 50 40 34 27 21 17 10 6 3 Los Rosales.

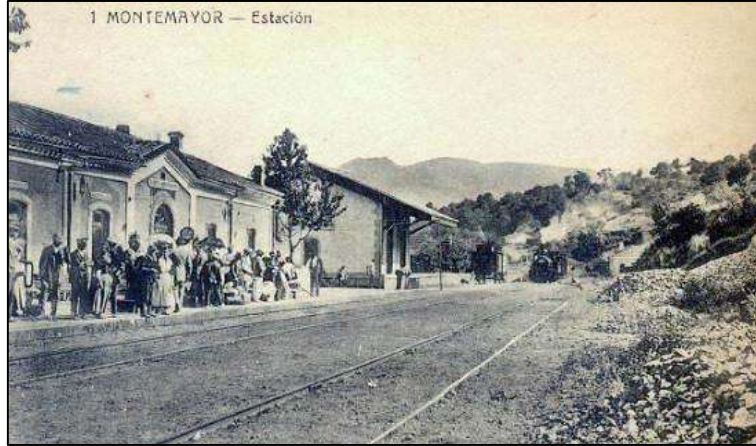
1927 - Estaciones de la línea y distancias entre ellas.

En el penoso devenir de su construcción todavía quedaban dos anécdotas. Una fue la última disputa entre la Revista de Almendralejo y La Crónica con respecto a si la línea estaba o no verdaderamente abierta. La Revista afirmaba a finales de enero que la línea solo estaba abierta entre Mérida y Llerena, a lo que replicaba La Crónica afirmando que fácilmente se podía probar facturando un paquete de Almendralejo a Sevilla.

La segunda, más que anécdota era el triste epílogo del tremendo disparate legal en el que se convirtió la construcción de la línea: Con el fin de que la empresa pudiera acceder al cobro de las subvenciones pendientes, el 30 de mayo siguiente el Gobierno tuvo que decretar una prórroga retroactiva en la que se autorizaba que las obras de la línea hubieran finalizado el 15 de enero anterior.

## **La Ruta de la Plata**

La culminación de la obra entre Mérida y Sevilla fue un paso importante, pero no el definitivo, para lograr el anhelado proyecto de unir el norte y el sur de la Península mediante una línea transversal que escapara del sistema radial de los ferrocarriles españoles. Tampoco fueron fáciles los trámites por los que pasaron casi todas las secciones hasta la culminación del proyecto en junio de 1896.



Baños de Montemayor, última estación extremeña de la Ruta de la Plata en la subida hacia Béjar

La apertura del Mérida-Sevilla casi coincidió en el tiempo con el ferrocarril de Mérida a Cáceres, también de MZA (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).

Quedaba el largo tramo de vía entre Plasencia y Astorga, de 347 kilómetros, en cuya construcción se implicaron algunos de los que intervinieron en el Mérida-Sevilla, tales como Joaquín de la Gándara, Joaquín Boix, su hermano Elzeario, uno de los más reputados ingenieros de caminos españoles, y el hijo de este, Félix Boix y Merino, también ingeniero de caminos, quien como Jefe de los Servicios Técnicos de la *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal* culminó la construcción del ferrocarril, para lo que hubo que esperar algún tiempo: En agosto de 1893 llegaba la locomotora a Hervás, al cabo de un año a Béjar, en abril de 1896 a Salamanca y, por fin, el 21 de junio de 1896 se abrió oficialmente el ferrocarril de Plasencia a Astorga.

Ese día sí, con la pompa y el boato que la ocasión merecía, se inauguró la vía. Asistieron el Ministro de Fomento, el Director General de Obras Públicas y un gran número de autoridades, diputados en Cortes, ingenieros, directores y administradores de la compañía, prensa del país, y autoridades civiles y eclesiásticas de las provincias por las que discurre el trazado, dándose por cierto que la culminación de tan importante línea transversal sería una fuente segura de riqueza de la región occidental de España, por relacionar los puertos de Cádiz y Gijón, y las capitales de las provincias de Sevilla, Cáceres, Salamanca, Zamora, León y Oviedo, además de Mérida.

La línea, que coincidía casi exactamente con la formada por la serie de calzadas romanas a que pertenecía la Vía de la Plata, tendría en la estación de Zafra una de sus principales referencias, pues escapando de la conexión con Sevilla y Cádiz, el ferrocarril de Zafra a Huelva sería el trayecto más corto para unir el Atlántico con el Cantábrico.

**LÍNEA DE SEVILLA Á MÉRIDA**

PRECIOS			ESTACIONES	HORAS		
1. clase	2. clase	3. clase		Mañana	Noche	
P. C.	P. C.	P. C.				
"	"	"	Sevilla . . . . .	Salida.	5'50	"
"	"	"	Empalme . . . . .	"	6'02	"
2'55	1'90	1'15	Brenes . . . . .	"	6'25	"
4'05	3'05	1'85	Tocina (empalme) . . . . .	{ Lleg.	6'13	"
4'30	3'20	2' "	Tocina (pueblo). . . . .	{ Sal.	6'18	10'31
4'70	3'50	2'25	Villanueva y Alcolea . . . . .	"	6'58	10'41
5'35	3'95	2'50	La Reunión (apartadero) . . . . .	"	7'08	10'56
"	"	"	Villanueva de las Minas. . . . .	"	7'15	11'06
"	"	"	Minas del Guadalquivir (apartadero) . . . . .	"	7'23	11'16
"	"	"	Arenillas . . . . .	"	7'27	11'21
8'30	6'10	4'15	Pedroso . . . . .	"	7'47	11'17
9'10	6'70	4'60	Fabrica del Pedroso . . . . .	"	8'39	1'03
10'35	7'60	5'25	Cazalla . . . . .	"	8'54	1'27
11'90	8'75	6'10	Alanis . . . . .	"	9'21	2'07
13'50	9'95	6'95	Guadalcanal . . . . .	"	9'50	3'01
15'05	11'10	7'80	Fuente del Arco. . . . .	"	10'24	4'01
15'95	11'75	8'30	Casas y Reina. . . . .	"	10'52	4'36
16'70	12'30	8'70	Llerena . . . . .	{ Lleg.	11'05	4'56
17'85	13'15	9'35	Villagarcía. . . . .	{ Sal.	11'17	5'13
19'10	14'05	10' "	Usagre y Bienvenida . . . . .	"	11'22	5'31
20' "	14'70	10'50	Matanegra . . . . .	"	11'39	5'52
21'70	15'95	11'45	Zafra . . . . .	"	11'57	6'14
22'85	16'75	12'05	Los Santos. . . . .	"	12'11	6'30
24'50	17'95	12'95	Villafraanca de los Barros . . . . .	"	12'58	7'18
26'25	19'25	13'90	Almendraejo. . . . .	"	1'17	7'41
27'80	20'35	14'75	Torremejía. . . . .	"	1'45	8'17
29'15	21'25	15'50	Calamonte. . . . .	"	2'13	8'55
30'05	22' "	16' "	Mérida . . . . .	Llegada.	2'34	9'21
					2'54	9'47
					3'06	10'02

PRECIOS			ESTACIONES	HORAS		
1. clase	2. clase	3. clase		Mañana	Noche	
P. C.	P. C.	P. C.				
"	"	"	Mérida. . . . .	Salida	10'10	4'35
0'90	0'75	0'50	Calamonte. . . . .	"	10'24	4'53
2'30	1'70	1'25	Torremejía. . . . .	"	10'46	5'20
3'80	2'80	2'10	Almendraejo. . . . .	"	11'13	6'06
5'60	4'05	3'05	Villafraanca de los Barros . . . . .	"	11'41	6'46
7'25	4'25	3'95	Los Santos. . . . .	"	12'12	7'33
8'35	6'10	4' "	Zafra . . . . .	"	12'53	8'23
10'15	7'40	5'55	Matanegra . . . . .	"	1'18	8'55
11'05	8'05	6'05	Usagre y Bienvenida . . . . .	"	1'33	9'19
12'30	8'95	6'70	Villagarcía. . . . .	"	1'51	9'42
13'45	9'80	7'35	Llerena. . . . .	{ Lleg.	2'07	10'02
14'70	10'35	7'75	Casas y Reina. . . . .	{ Sal.	2'15	10'20
15'10	10'95	8'25	Fuente del Arco. . . . .	"	2'28	10'16
16'60	12'10	9'05	Guadalcanal . . . . .	"	2'42	11'14
18'25	13'25	9'75	Alanis . . . . .	"	3'17	12'14
19'75	14'40	10'80	Cazalla . . . . .	"	3'52	1'05
21' "	15'30	11'50	Fábrica del Pedroso . . . . .	"	4'23	1'59
21'80	15'85	11'90	Pedroso . . . . .	"	4'46	2'34
"	"	"	Arenillas . . . . .	"	5'05	3'09
"	"	"	Minas del Guadalquivir (apartadero) . . . . .	"	5'47	3'33
24'80	18'05	13'55	Villanueva de las Minas. . . . .	"	6'04	4'08
"	"	"	La Reunión (apartadero). . . . .	"	6'14	4'18
25'35	18'40	13'80	Villanueva y Alcolea. . . . .	"	6'17	4'21
25'70	18'70	14'05	Tocina (pueblo). . . . .	"	6'25	4'30
25'95	18'90	14'15	Tocina (empalme) . . . . .	{ Lleg.	6'34	4'41
27'60	20'15	14'90	Brenes . . . . .	{ Sal.	6'43	4'49
"	"	"	Empalme . . . . .	"	7'03	"
3'050	22' "	16' "	Sevilla. . . . .	Llegada.	7'25	"
					7'50	"
					7'58	"

Horarios de trenes en 1895

## EL FERROCARRIL DE ZAFRA A HUELVA

Las disquisiciones acerca de por dónde habría de discurrir una línea directa de Extremadura al Atlántico marcaron también los comienzos de este ferrocarril, aunque ahí acaban las similitudes con el de Mérida a Sevilla. En este caso no faltó capital con el que acometer las obras, sus promotores no recurrieron a los ahorros de los pueblos y, una vez adjudicado, su construcción fue relativamente rápida a pesar de las dificultades orográficas.



Zafra: estación término del ferrocarril Zafra-Huelva

Los ricos yacimientos de la sierra onubense y del sur de Badajoz hacían prever que no tardaría mucho en concederse una línea que permitiera la salida del mineral hacia alguno de los puertos del Atlántico, en Huelva, Sevilla o Cádiz. En menos de cuatro años se autorizaron hasta ocho estudios y concesiones de ese posible trazado, los seis primeros se limitaban a un recorrido de la sierra al mar<sup>81</sup>, siendo los dos siguientes más ambiciosos, pues se prolongaban hasta conectar con las líneas generales que se estaban proyectando en Extremadura.

Más allá de un mero estudio, el 19 de junio de 1859 se aprobó 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”*. Se otorgó a D. Antonio Mariano Balleras y D. Agustín Martín, sin derecho a subvención alguna, advirtiendo que esta concesión no se opondría a cualquier otra que

---

<sup>81</sup> La sucesión cronológica de los cinco primeros sería: El **15 de diciembre de 1855** se autoriza a D. Francisco Loyola para estudiar un ferrocarril entre Sevilla y Huelva, *“con un ramal que pase por la cuenca del Odiel, acercándose a las minas de cobre de Riotinto, Trasierra y Almonaster”*. El **14 de marzo de 1856** se autoriza a D. Juan Moreno Benítez para el estudio de un ferrocarril *“para el acarreo de combustibles, minerales y metales de las minas de Riotinto a terminar en un punto de la costa, bien en las inmediaciones de Huelva, o en la ribera del Guadalquivir junto a Sevilla”*. El **17 de abril de 1856** la autorización se hace a D. Joaquín de Satrustegui para efectuar los estudios de un ferrocarril que *“desde el valle del Odiel termine en Huelva o sus inmediaciones”*. El **26 de septiembre de 1857** se autoriza a D. Fernando Hamal para los estudios de un ferrocarril que *“de las minas de cobre de Riotinto, termine en el puerto más conveniente de la costa”*. Y el **2 de marzo de 1859** se autoriza a D. José Ricken para estudiar otro que *“partiendo de las minas de Riotinto termine en la titulada Evidencia de Valverde del Camino”*.

tuviera por objeto la construcción de otra vía que terminara en el río Odiel, siempre que guardara una distancia mínima de un kilómetro desde su desembarcadero.

Compatible con la anterior fue el estudio que se aprobó un mes después, el 30 de julio de 1859, a 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*”.

Como síntesis de ambos, un Real Decreto del 23 de noviembre otorgaba a los tres personajes anteriores la concesión definitiva de un ferrocarril que completaba 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*”.

Corroborando la indefinición con la que se otorgó la concesión, el propio texto afirmaba que los planos de la línea aún estaban por hacer, delimitando para ello un vasto territorio de las provincias de Huelva y Badajoz, aunque con la muy interesante novedad de que el final de la línea no estaría en la capital de esta provincia.

Faltaba aún la bendición del Plan General de Caminos de Hierro, que no estimó de interés general la construcción de esta línea a pesar de las gestiones efectuadas para ello por una comisión de diputados andaluces y por representantes de Huelva y Mérida<sup>82</sup>.

Como ya se anticipó, finalmente el informe de Francisco Coello de 1865 sí admitió la construcción de una directa que uniera Huelva con Extremadura, aunque sin considerarla de interés preferente.

### **La Compañía de Buitrón**

Comenzaba así el largo periplo de hacer realidad lo que hasta entonces habían sido sólo papeles. El primer paso sería transferir la concesión de la línea a un nuevo adjudicatario, D. Federico Uldershaw Smithers, representante de la compañía inglesa *The Buitron and Huelva Railway and Mineral Company*, que se subroga en los derechos de Balleras y Martín para construir el ferrocarril de Buitrón a la ría de San Juan del Puerto.

De acuerdo con los pliegos de condiciones particulares, 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, que sería de minerales cobrizos de manganeso y de cualesquiera otra clase, además de trigo, cebada, aceite, vino y demás productos agrícolas.

Si bien este ferrocarril era sólo la parte andaluza de la que debía ser la línea completa de Huelva a Extremadura, por sus características no era lo que se podría esperar de una línea de servicio general, pues en la práctica se trataba de poco más que un ferrocarril minero que no contemplaba el tráfico de personas ni establecía el ancho de vía, que finalmente fue el llamado métrico inglés, de 1,045 m. Tal vez por eso se siguieron estudiando nuevos trazados, como el planteado por el ingeniero de caminos, Sr. Espinosa, para un ferrocarril de Huelva a Fuente del Arco pasando por las minas de Riotinto.

---

<sup>82</sup> *El Contemporáneo*, 16-6-1864.

En la década siguiente se aprobaron una serie de normas que, al tiempo que abrían el abanico a nuevos trazados, no hacían sino aumentar las dudas en cuanto a su propia existencia. El 2 de julio de 1870 se autorizan nuevas líneas para toda España y varias conexiones con Portugal, una de las cuales sería “*de Tharsis por Paimogo, buscando la línea de Beja*”, dando por hecho que alguna de las líneas de Huelva debía pasar por esa zona. Además, para completar el Plan General de Ferrocarriles Españoles, se autoriza otorgar una serie de líneas en pública subasta, entre las que estaba la “*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*”, con una subvención de 60.000 pesetas por kilómetro.

Esta redacción aparentemente inocua habría de traer cola, sobre todo tras la aprobación de la Ley de 23 de noviembre de 1877, en la que se establecían los ferrocarriles de servicio general en España, incluyendo en la red del mediodía las líneas de Mérida a Sevilla, de Buitrón a la Ría de San Juan del Puerto, de Buitrón a la línea de Mérida a Sevilla, de Zafra a Huelva, de Tharsis al río Odiel y de Tharsis, por Paimogo, a la línea de Beja (Portugal).

Se formaba así una madeja difícil de desenredar, más aun considerando que en 1874 se había concedido a la *Riotinto Limited Company* otro ferrocarril desde las minas de Riotinto al puerto de Huelva.



Ferrocarriles en el triángulo Zafra-Sevilla-Huelva en 1879 (J. Laurent et Cie.)

Por aclarar la cuestión, según la ley de 1877 serían ferrocarriles de servicio general los que se entregaran a la explotación pública para el servicio de viajeros y tráfico de mercancías, aunque también podían serlo los destinados a la explotación de cuencas carboníferas y minas de importancia. De este modo, cualquiera de las referidas líneas podría cumplir los requisitos para ser de servicio general, por lo que serían consideradas de utilidad pública y llevarían aparejado el derecho de expropiación forzosa. Si a eso se le une el compromiso de la subvención estatal de 60.000 pesetas por kilómetro para una línea de Zafra a Huelva, ésta empezaba a ser más que apetecible para los inversores, atendiendo al importante tráfico que ya estaba generando la minería.

Sin decantarse por un proyecto concreto, la ley de 1877 hablaba de dos vías, una Zafra-Huelva y otra “de la línea de Mérida a Sevilla”-Buitrón-Huelva. La subvención ofrecida por el Estado hacía pensar que esta segunda partiría también de Zafra y sería, por tanto, Zafra-Buitrón-Huelva. Por otra parte, según la ley de 1870, este ferrocarril debía pasar

por las minas de Riotinto, lo cual ya no tenía razón de ser, por tener estas minas uno propio en construcción.

Fue la compañía de Buitrón la que, tras la ley de 1870, creyó asegurado el futuro de su línea, hasta entonces un ferrocarril minero, pero que prolongado hasta Zafra podía convertirse en una vía de carácter general y, además, subvencionada. Consideraba esta sociedad que si la línea de Zafra a Huelva había de cumplir la prescripción legal de pasar por Riotinto, su trazado debería ser muy próximo a la línea de Buitrón y confundirse con ella en largos trayectos, bien por exigencias topográficas, bien porque pasaba por las más importantes poblaciones.

Con esta esperanza inició las reformas en la parte ya construida, de Zalamea a San Juan del Puerto, para transformarla en una vía de 1,67 metros, mejorando sus pendientes, aumentando el radio de sus curvas, ensanchando trincheras y terraplenes, construyendo edificios para talleres u otros usos y adquiriendo terrenos destinados al ensanche. En 1874 prolongó la línea desde Buitrón a Zalamea, preparando la explanación y las obras de fábrica con arreglo a las exigencias del ancho español. Y dio un salto cualitativo al obtener la autorización para prestar servicio público de pasajeros, según explicaba la compañía *“no porque reportase utilidades este servicio, que á lo sumo compensará los gastos que ocasiona, sino para ir fomentando el movimiento en este país y que al instalarse el Ferrocarril á Extremadura fueran más inmediatos sus resultados”*.

### **Bull versus Sundheim**

Irrumpe entonces la figura de D. Guillermo Sundheim que, anticipándose a la Compañía de Buitrón, el 4 de junio de 1878 obtiene la autorización para hacer los estudios de un ferrocarril que *“partiendo de Huelva enlace en Zafra con la línea de Mérida a Sevilla”*.

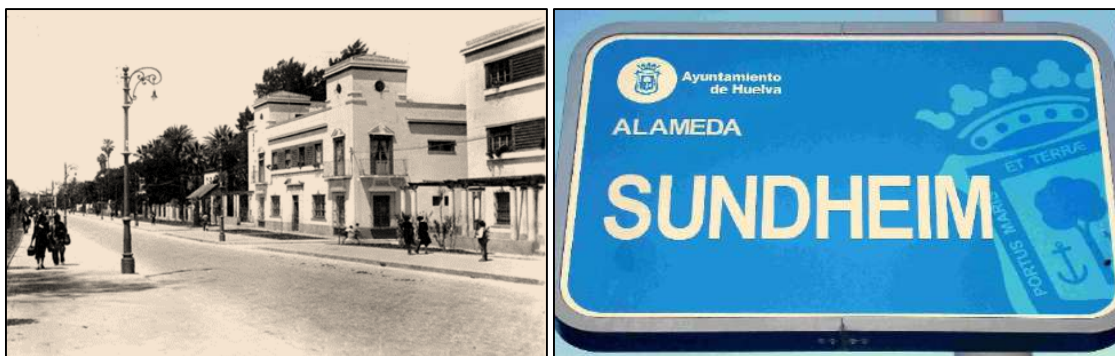
El alemán Guillermo Sundheim se había establecido en Huelva en 1864 y a él se debe gran parte del desarrollo de esta provincia en la segunda mitad del siglo XIX. Fue él quien puso en contacto a empresarios como Enrique Doetsch o Hugh Matheson para la creación de la todopoderosa *Riotinto Limited Company*, la más grande de cuantas multinacionales mineras se establecieron en España, domiciliada en Londres y financiada con capital inglés.

Desempeñó durante años el cargo de cónsul de Alemania, participó en la conmemoración del IV Centenario del Descubrimiento de América, promovió la construcción del Hotel Colón, fomentó el conocimiento del Monasterio de la Rábida y ayudó a fundar la *Real Sociedad Colombina Onubense*, la *Sociedad Onubense de Amigos del País* y el *Huelva Recreation Club*. Todo ello le valió para su nombramiento como Hijo Adoptivo de Huelva en 1880, dando nombre también a una de las principales avenidas de la ciudad.

Por lo que se refiere a su participación en compañías ferroviarias, en 1875 adquirió la *Compañía de los ferrocarriles de Sevilla a Huelva*<sup>83</sup>, una compañía creada cinco años antes con el nombre completo de *Compañía de los Ferrocarriles de Sevilla a Huelva y Minas de Riotinto*, que construyendo el ramal hacia las minas se proponía alimentar la línea principal con los abundantes productos de Riotinto y empalmar con el ferrocarril de Mérida a Sevilla, con una línea que arrancara en el puerto de Huelva y, recorriendo el valle del Tinto, llegara hasta Zafra.

---

<sup>83</sup> La vendió dos años después a MZA.



Huelva: Alameda Sundheim a mediados del s. XX y rótulo actual

Más modestos eran los propietarios de la Compañía de Buitrón, que no se amedrentaron ante el envite de Sundheim, a quien dieron réplica iniciando los estudios de su proyecto y desplazando a Extremadura cuatro brigadas de personal facultativo. La Gaceta de los Caminos de Hierro daba cuenta de ello<sup>84</sup> y de las perspectivas de negocio de la línea, haciendo mención a que ese trazado sería el más corto entre Madrid y el Atlántico:

*La Compañía de Buitrón ha dado principio á los estudios para la prolongación de su línea desde Zalamea á Extremadura empalmando allí con la de Mérida. Si, como aseguran, se propone la citada Compañía tener su embarcadero en Huelva y no en San Juan, donde lo tiene hoy (...), no se puede desconocer la importancia de esa vía que desde Madrid por la de Ciudad Real iría directamente á un buen puerto español en el Océano, recorriendo las comarcas más productivas en granos, carnes, minerales y carbones.*

La presentación del proyecto<sup>85</sup> que el ingeniero D. Miguel Muruve estaba haciendo para Sundheim desencadenó la batalla entre éste y D. Diego Bull y West, representante de la Compañía de Buitrón. Hubo hasta un tercer contendiente, D. Emilio Forcasse y García, a quien se concedió<sup>86</sup> el estudio para un ferrocarril “de Zafra a Huelva por Riotinto, enlazando en la Palma con el de Sevilla a Huelva”, que aunque cumplía el requisito legal del paso por Riotinto, en su tramo final era paralelo al que la *Riotinto Limited Company* estaba construyendo hasta Huelva, razón por la que probablemente este proyecto quedó sólo en eso.

En defensa de sus intereses, Bull mandó imprimir un folleto<sup>87</sup> en el que, a modo de instancia dirigida a los gobernadores civiles de Huelva y Badajoz, recogía las ventajas de su proyecto frente al de Sundheim, al que consideraba ilegal. Tras advertir del ahorro en la subvención del Estado, por estar ya construida la línea desde Zalamea hasta San Juan del Puerto, presentaba largas y motivadas alegaciones al respecto.

<sup>84</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 25-5-1879, p. 326.

<sup>85</sup> El 10 de junio de 1879.

<sup>86</sup> Autorización concedida el 25 de noviembre de 1879.

<sup>87</sup> *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 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, Imprenta de la Sra. Viuda de Gálvez e Hijos, 9-12-1879.

Ya se adelantó que la redacción de la ley de 1870 habría de traer cola. Conviene recordarla: “de Zafra por las minas de Riotinto á Huelva, cuando se haya construido la sección ó trozo de Mérida á Zafra en la línea de Mérida á Sevilla”.

La primera de las alegaciones de Bull se refería, precisamente, al momento en el que había que hacer 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 trozo de Zafra a Mérida. Recordaba la reciente apertura de ese tramo y la imposibilidad de predecir, ni siquiera aproximadamente, cuándo iba suceder debido a las vicisitudes por las que pasaba Pastor y Landero. Aclaraba que su compañía empezó los estudios tan pronto como se inauguró el tramo en cuestión y añadía que “sabiendo que el Sr. Sundheim se había anticipado á realizar su estudio, no se hubiera aventurado la Compañía Buitrón al que está haciendo sin tener la seguridad de que el otro era inadmisibile con arreglo á la citada Ley de 2 de Julio”.



Proyectos para una línea hacia Huelva: El propuesto por Espinosa, de Fuente del Arco a Huelva, por Puebla del Maestre y Riotinto; el de Bull, de Zafra a San Juan del Puerto, por Fuente de Cantos, Aracena y Riotinto, y el de Sundheim, de Zafra a Huelva, por Fregenal de la Sierra y Valdelamusa.

Un segundo motivo de alegación era el del trayecto a seguir y el obligado paso por las minas de Riotinto, reconociendo que si el trazado de Sundheim pasara por Riotinto, la Compañía de Buitrón no formularía queja alguna, pero no podía admitirse que, saltándose la Ley, se hiciera una concesión que atacaba a sus intereses, condenándola a la ruina. Retóricamente preguntaba:

*¿Qué tráfico sería el de la línea de Buitrón reducido á una miserable zona de 5 ó 6 kilómetros de latitud, cuando haya otra vía paralela que por ser subvencionada puede y debe tener tarifas más reducidas? (...) Seria conceder*

un canal de riego tomando las aguas unos pasos más arriba de otro canal hecho ya.

Bull, que se refería siempre al suyo como el “trazado legal”, trataba de demostrar que era más favorable que el “extralegal” o “desacertado”, planteado por Sundheim. La distancia media entre ambos era de 16 kilómetros, siendo su punto más alejado precisamente en Riotinto (23 kilómetros) y el más próximo en Cumbres Mayores (6 kilómetros de una a otra línea).

Contraecía a los “escasos defensores del Sr. Sundheim”, alegando que tal vez fuera cierto que ese itinerario era seis u ocho kilómetros más corto, pero que recorría 80 kilómetros por lo más despoblado de la provincia, sin tocar en pueblo alguno y que las tres cuartas partes de ese recorrido eran por márgenes de ríos y riberas caudalosos y accidentados. 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 legal 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.

TRAZADO QUE SOLICITA D. GUILLERMO SUNDHEIM.

PUEBLOS comprendidos en la zona del trazado del Sr. Sundheim.	Número de habitantes según el censo de 1857.	Contribución industrial y de comercio.	
		PESETAS.	PESETAS.
Pueblo de Sancho Perez . . . . .	2.235	114.571	619
Medina de las Torres . . . . .	3.012	179.812	3.381
Alcalá . . . . .	546	35.759	195
Valverde de Burguillos . . . . .	184	34.859	239
Valencia de Ventos . . . . .	3.881	168.137	2.043
Balsani . . . . .	2.053	90.090	1.012
Fregenal . . . . .	7.707	391.207	7.192
Higuera la Real . . . . .	5.585	292.799	5.955
Cumbres Mayores . . . . .	2.901	81.133	1.791
Cumbres de Enmedio . . . . .	131	14.530	—
Cumbres de San Bartolomé . . . . .	1.313	73.054	798
La Nava . . . . .	325	34.918	373
Jabugo . . . . .	2.230	67.591	1.534
Santa Ana . . . . .	1.163	32.381	489
Cortegana . . . . .	4.751	132.429	1.191
Azoncoba . . . . .	2.948	60.003	1.023
El Cerezo . . . . .	3.789	142.590	1.113
Calañas . . . . .	3.243	65.133	2.937
Villanueva de las Cruces . . . . .	370	14.583	254
Giraldo . . . . .	4.308	384.771	963
Aljaraque . . . . .	1.677	31.787	1.107
<b>Total de pueblos 20 con</b>	<b>54.565</b>	<b>2.469.580</b>	<b>34.430</b>

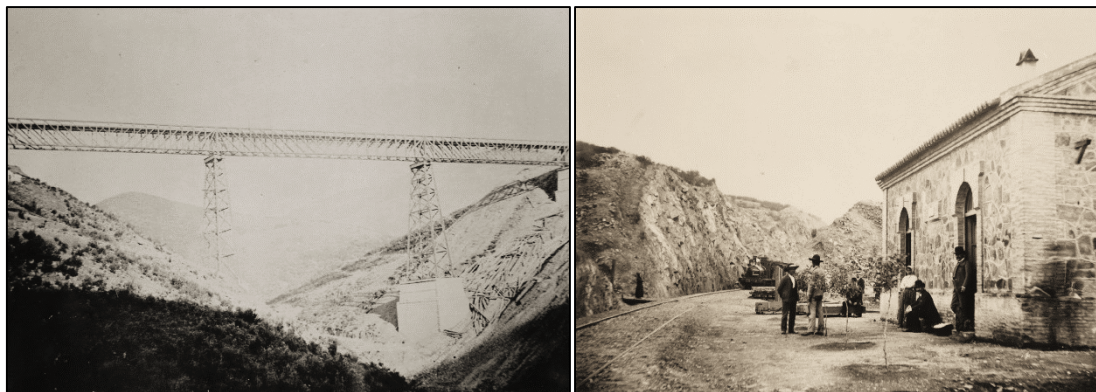
TRAZADO LEGAL QUE ESTUDIA LA COMPAÑÍA BUJTRON.

PUEBLOS comprendidos en la zona del trazado legal que estudia la Compañía Bujtron.	Número de habitantes según el censo de 1857.	Contribución industrial y de comercio.	
		PESETAS.	PESETAS.
Pueblo de Sancho Perez . . . . .	2.235	114.571	619
Medina de las Torres . . . . .	3.012	179.812	3.381
Calacorra . . . . .	1.170	65.336	345
Puerto de Santos . . . . .	7.036	297.974	2.874
Cabeza de Vaca . . . . .	2.815	77.240	845
Sagua de Leon . . . . .	2.501	67.652	900
Puentes de Leon . . . . .	3.401	133.449	2.207
Arroyocortinas . . . . .	3.675	117.330	1.697
Cabezas de San Juan . . . . .	1.059	42.177	719
Valdelarco . . . . .	632	35.176	614
Galaxosa . . . . .	745	25.339	313
Jalugo . . . . .	919	29.429	229
Santa Ana . . . . .	2.394	68.284	922
Genista . . . . .	2.230	67.591	1.591
Cortezar . . . . .	1.163	32.381	489
Puegetcherides . . . . .	1.295	35.814	50
Alajar . . . . .	793	25.278	308
Los Marines . . . . .	1.090	44.867	484
Albaroblanco . . . . .	2.280	12.949	707
Albaroblanco . . . . .	371	25.478	191
Albaroblanco . . . . .	928	23.722	854
Albaroblanco . . . . .	5.718	297.476	2.976
Albaroblanco . . . . .	1.168	49.292	1.230
Albaroblanco . . . . .	208	30.279	253
Albaroblanco . . . . .	2.035	50.001	2.085
Albaroblanco . . . . .	653	29.164	1.114
Albaroblanco . . . . .	1.038	20.844	408
Albaroblanco . . . . .	4.067	23.098	8.556
Albaroblanco . . . . .	7.753	187.757	3.005
Albaroblanco . . . . .	783	19.096	93
Albaroblanco . . . . .	7.014	185.809	11.063
Albaroblanco . . . . .	1.515	189.022	2.433
Albaroblanco . . . . .	4.021	496.020	10.189
Albaroblanco . . . . .	3.383	199.730	595
Albaroblanco . . . . .	3.287	290.100	13.596
Albaroblanco . . . . .	1.222	25.500	957
<b>Total de pueblos 36 con</b>	<b>93.317</b>	<b>3.499.870</b>	<b>85.912</b>

En resumen, el trazado de Bull venía a ser muy similar al propuesto por Francisco Coello en su informe de 1865, mientras que el de Sundheim, por Fregenal, era rechazado en el mismo informe.

Con un último alegato ponía en entredicho las afirmaciones de Sundheim de que su trazado recorría una zona minera de mayor importancia, replicando que, además de no ser cierto, la existencia de tales minas era una invención:

*Desde luego ha llamado la atención de todas las personas conocedoras de la comarca una multitud de registros de minas que en los «Boletines Oficiales» están apareciendo desde que empezaron los estudios del Sr. Sundheim; registros pedidos en las inmediaciones de su trazado. Y como están muchos de ellos en sitios donde no existen indicios de formación metalífera que merezca la pena de ser explotada, presumen algunos, y así lo hemos oído con repetición, que su solo objeto ha sido exagerar la importancia de la zona minera.*



Zafra-Huelva: Viaducto de Tres Fuentes y trincherera del ferrocarril para salvar la sierra - 1888 (fotos AHMZ)

### Zafra en Huelva y Huelva en Zafra

A pesar de los dos proyectos, o tal vez por eso, el Gobierno no acababa de aprobar el trazado, por lo que desde diversos sectores se inició una campaña pidiendo que se otorgara la concesión definitiva. Fue la Diputación de Badajoz la que en noviembre de 1880 se dirigió al Ministerio de Fomento para que formulara el proyecto del ferrocarril de Zafra a Huelva<sup>88</sup>.

Se estaban elaborando entonces los presupuestos del Estado para 1881 y surgían quejas acerca de la escasa consignación de fondos para obras públicas, apenas 1.150.000 pesetas para todo el territorio nacional, planteándose el déficit de infraestructuras en ferrocarriles y carreteras en la provincia de Huelva a pesar de los muchos ingresos que sus minas proporcionaban a la hacienda pública<sup>89</sup>, reclamando nuevas conexiones con Extremadura y Córdoba:

*Sin comunicaciones con el interior por la parte de Extremadura, de poco le sirven la bondad del puerto que posee en la ría del Odiel, ni la industria metalúrgica puede desarrollar en aquel suelo productos químicos, que sirviéndoles de base las piritas se combinaran con los fosfatos de Cáceres, utilizando el carbón de la Cuenca de Espiel y Belmez.*

Sabiendo que el ferrocarril de Zafra a Huelva era uno de los que el Ministerio de Fomento tenía en cartera para presentarlo a las Cortes, una proposición de ley solicitaba la modificación del presupuesto para incluirlo en ese ejercicio, advirtiendo que no se cayera en la corruptela de repartir la subvención en el doble de años de los fijados para la construcción, porque en tal caso se estarían subastando unas obras que de antemano era sabido que no encontrarían licitadores.

Fue así como, 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 sería de Zafra a Huelva, con 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 mina de la Zarza, Calañas y minas de manganeso, Gibraleón y Huelva”.

<sup>88</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 21-11-1880, p. 749.

<sup>89</sup> *La Iberia*, 26-1-1881.

La subasta dejaba abierta la posibilidad de que la Compañía de Buitrón construyera también el suyo, estableciendo que la concesión no constituía monopolio a favor de la empresa concesionaria, la cual no podría reclamar indemnización alguna si el Gobierno hiciese otra concesión en la misma comarca o en otra contigua o distante. Justo es reconocer que se trataba de un mero formalismo ya recogido en la ley de 1877 y de una salvaguarda legal frente a las líneas de Riotinto a Huelva y de Tharsis a Huelva.



Mapa de ferrocarriles de 1883, incluyendo la ya aprobada Zafra-Huelva y el proyecto del Mérida-Sevilla por la orilla derecha del Guadalquivir (Dirección General de Obras Públicas)

Como era de prever, la concesión fue para Sundheim, a quien se le otorgó el 20 de agosto de 1881 con la prevista subvención de 60.000 pesetas por kilómetro, un total de 11.054.400 pesetas distribuidas en seis anualidades de 1.842.400 cada una.

El ferrocarril tendría un presupuesto de 50.193.070 pesetas y la línea estaba destinada principalmente al servicio de las minas, como se plasma en la relación del material móvil fijado en el pliego de condiciones particulares<sup>90</sup>:

14	locomotoras mixtas
10	locomotoras de mercancías de tres pares de ruedas acopladas
10	coches de primera clase para viajeros
10	coches mixtos de primera y segunda para viajeros
15	coches de segunda para viajeros
53	coches de tercera para viajeros
15	furgones de equipajes con frenos
60	vagones cubiertos (10 con frenos)
35	vagones jaulas para ganados
80	vagones de bordes altos para mercancías (10 con frenos)
120	vagones de bordes altos especiales para minerales (10 con frenos)
105	vagones de bordes bajos o plataformas (15 con frenos)

<sup>90</sup> Los coches de viajeros estarían suspendidos con muelles y dispondrían de asientos. Los de primera debían estar guarnecidos y los de segunda tendrían los asientos rellenos; tanto unos como otros, y además los de tercera, serían cerrados con cristales.

Reconociendo la importancia de la línea para los intereses comerciales de las dos provincias y el incremento de negocio que supondría este ferrocarril para el puerto de Huelva, que se ofrecía como la salida natural para los productos extremeños, el Ayuntamiento de esta ciudad acordó el 29 de marzo de 1883 que, *“queriendo perpetuar la unión de ambas ciudades mediante la construcción del ferrocarril”*, una de las calles próximas a la estación final de línea llevaría el nombre de Zafra. En reciprocidad, tres días después era este Ayuntamiento<sup>91</sup> el que acordaba que *“tan pronto se pongan en marcha las obras de la línea férrea en esta población se determine qué calle de las más próximas a la estación lleve el nombre de Huelva”*.



Zafra: Calle Huelva

### La Compañía del ferrocarril de Zafra a Huelva

Nada más otorgarse la concesión se organizó el comienzo de las obras, previendo que en año y medio estuviera acabado el tramo de 60 kilómetros entre Huelva y las minas de la sierra<sup>92</sup>, aunque faltaba el siguiente paso del más que repetido proceso, esto es, crear una sociedad mercantil a la que transferir la concesión otorgada a Sundheim.

El 25 de enero de 1884 se constituyó la Compañía del ferrocarril de Zafra a Huelva, cuyo principal objeto sería la construcción de esta línea, pero también *“la adquisición de las concesiones y derechos relacionados con la construcción y explotación de líneas férreas en las provincias de Badajoz y Huelva y otras de España o Portugal, así como la construcción y explotación de los ferrocarriles, muelles, vías de comunicación y otras obras que en adelante se concedan a la compañía o adquiera por cualquier modo”*.

Su capital social era de 28 millones de pesetas, dividido en 56.000 acciones de 500 pesetas cada una. A cambio de 14.000 obligaciones hipotecarias de 500 pesetas y de 26.500 de estas acciones, Sundheim aportó a la sociedad la concesión del ferrocarril, las obras ejecutadas hasta el 31 de diciembre anterior y el material acopiado.

Por otras 98.000 obligaciones y 28.000 acciones más, se comprometía a finalizar las obras y suministrar todo el material fijo y móvil hasta concluir la línea. En definitiva, de las 56.000 acciones, Sundheim sería propietario de 54.500.

Las 1.500 acciones que faltaban para completar el capital las suscribieron (y suscribir no quiere decir desembolsar), a razón de 100 cada uno, D. Práxedes Mateo Sagasta y Escolar, ingeniero del cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, que en ese momento era Presidente

<sup>91</sup> AHMZ, Cuaderno de actas del Pleno del Ayuntamiento, sesión del 1-4-1883. Si en un principio se cumplió lo acordado, dándole el nombre de Huelva al entonces Paseo de la Estación, el 4 de diciembre de 1887 se decidió poner el nombre de calle Huelva a una más céntrica, pero bastante alejada de la estación. (AHMZ, Cuaderno de actas del Pleno del Ayuntamiento, sesión del 28-7-1890).

<sup>92</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 16-10-1881, p. 673.

del Congreso de los Diputados y ex-Presidente del Consejo de Ministros; D. Antonio Cánovas del Castillo, abogado y presidente del Consejo de Ministros; D. Carlos Ibáñez e Ibáñez de Ibero, Mariscal de Campo y Director General del Instituto Geográfico y Estadístico; D. Ignacio José Escobar y López, Marqués de Valdeiglesias, ex-Vicepresidente del Congreso de los Diputados; D. Daniel Carballo y Codesido, Marqués de Barbazón, Director General de Hacienda y de las minas de Riotinto; D. Adolfo Rey Moresco, comerciante de Huelva; D. Enrique Doetsch Mannheim, comerciante, domiciliado en Londres; Mr. Hugh Mackay Matheson, comerciante de Londres; Mr. John Matheson Macdonald, comerciante de Londres; Mr. George Wentwerth Alexander Higginson, General del ejército inglés; Mr. Robert Offley Ashburton Madnes, propietario, del Condado de York; Mr. Charles James Murray, propietario, de Londres; Mr. James Wistall, comerciante de Londres, y Mr. Charles Magniac, miembro del Parlamento de Gran Bretaña, también comerciante de Londres, que suscribió 200 acciones.



Estación de Huelva-Odiel, la llamada "Estación de Zafra" – 1888 (foto AHMZ)

Con domicilio social en Madrid, la Compañía sería administrada por un Consejo compuesto por doce individuos nombrados por la Junta General. Una sección de este Consejo sería el llamado *Comité de Londres*, que funcionaría de manera permanente y estaría compuesto por seis Administradores residentes en el extranjero. Estos miembros podían concurrir también, con voz y voto, a las sesiones del Consejo en Madrid. Además, el Consejo de Administración podía conferir al Comité de Londres cualquiera de sus competencias.

Haciendo números, la Junta General estaba compuesta por los quince accionistas de la compañía, doce de los cuales formaban el Consejo de Administración, repartiéndose por este cargo una remuneración anual de 110.000 pesetas, además de un 2% de los beneficios. Los tres socios que quedaron fuera del Consejo eran en principio aquellos incompatibles por su cargo en el Gobierno o la Administración Pública, casos de Cánovas y el Marqués de Valdeiglesias.

Por otra parte los, como mínimo, seis miembros ingleses, más el propio Sundheim, daban mayoría al capital extranjero, lo que no tiene nada de extraordinario si se considera que los acuerdos se tomaban por mayoría absoluta de votos, a razón de un voto por cada 50 acciones, con lo cual era Sundheim, con el 97% del capital, quien tomaba las decisiones.

Para el final queda la duda de la verdadera titularidad de las acciones, pues la Gaceta de los Caminos de Hierro<sup>93</sup> afirmaba que *“Todo el capital, acciones y obligaciones ha sido tomado en firme por la casa ya tan conocida en este país, por la compra de las minas de Riotinto, de los Sres. Matheson y compañía de Londres y sus amigos, y la construcción se lleva á cabo por la respetable casa Sundheim de Huelva”*.

Y no se vaya a pensar que esta compañía tuvo prejuicio político alguno a la hora de elegir a su presidente: Cánovas del Castillo había aceptado ocupar la presidencia del Consejo de Administración antes de ser nombrado Presidente del Gobierno, pero no pudo desempeñar el cargo por incompatibilidad legal, de manera que Sagasta fue nombrado vicepresidente. Cuando, merced al sistema político de turnos implantado en España, en 1885 Sagasta ocupó la Presidencia del Gobierno, cesó en su cargo en la compañía y Cánovas fue nombrado presidente.

### **Construcción de la línea**

Otorgada la concesión, constituida la sociedad propietaria del ferrocarril y contratadas ya las obras, faltaba el traspaso de la concesión de Sundheim a la nueva compañía, autorizado por el Gobierno el 16 de febrero de 1884.

Aunque ya habían empezado los trabajos en la provincia de Huelva, se necesitaba aún otro requisito. Por tratarse de una línea paralela a la frontera entre España y Portugal, era necesario el visto bueno de la Junta Superior Consultiva de Guerra, que hasta finales de abril no emitió el informe favorable para la construcción del ferrocarril transversal que uniera Galicia con Andalucía, por Huelva, recorriendo de norte a sur la región extremeña<sup>94</sup>.

Las más influyentes publicaciones del país<sup>95</sup> daban por hecho que *“la expresada línea está en plena construcción y la sección de la parte de Huelva se abrirá probablemente al público á fines del presente año”* y alentaban los trabajos:

*Continúan con actividad los trabajos de construcción del ferrocarril que ha de unir aquel puerto con Zafra.*

*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 (...).*

*Esta nueva línea está llamada a ser una de las más importantes de España.*

---

<sup>93</sup> Gaceta de los Caminos de Hierro, 3-2-1884, pp. 72-73.

<sup>94</sup> Gaceta de los Caminos de Hierro, 4-5-1884, pp. 277.

<sup>95</sup> Gaceta de los Caminos de Hierro, 3-2-1884, pp. 72-73, y Revista de Obras Públicas, 15-7-1884, Tomo II, nº 13, p. 99.



Bateas con balasto en Valdelamusa y tren de trabajo en el viaducto y túnel de Valdemoral – 1888 (fotos AHMZ)

Dirigidas por los ingenieros D. Pedro de Soto y D. José Valcarce del Castillo, 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. La construcción más importante de este tramo fue el viaducto metálico sobre el río Odiel, con 242 metros de longitud divididos en dos tramos centrales de 66 metros y dos laterales de 55, que sirvió de patrón para casi todos los puentes importantes de la línea y fue el banco de pruebas para el montaje de los que hubo que hacer después para atravesar la sierra.

ESTACIONES	HORAS			Precios.—Pesetas		
				1.ª clase	2.ª clase	3.ª clase
Huelva (salida). . .	7:10 m	12:00 m	4:05 t			
Peguerillas. . . . .	7:28	12:18	4:26	1:05	0:85	0:55
Gibraleón. . . . .	7:48	12:31	4:41	1:50	1:20	0:75
Calañas.. . . .	9:47	2:34	6:50	5:75	4:60	2:90
El Cerro. . . . .	10:17	3:02	7:24	6:00	5:25	3:80
Valdelamusa (ileg.)	10:50	3:35 t	7:57	7:75	6:20	3:95
<b>De Valdelamusa á Huelva.</b>						
Valdelamusa (salida).	6:30 m	11:30 m	3:35 t			
El Cerro. . . . .	7:13	12:07	4:14	1:30	1:05	0:60
Calañas.. . . .	7:47	12:36	4:44	2:10	1:70	1:00
Gibraleón. . . . .	9:51	2:35 t	6:48	6:35	5:10	3:20
Peguerillas.. . . .	10:06	2:49	6:59	6:30	5:45	3:40
Huelva (llegada)..	10:22	3:05	7:15 n	7:75	6:20	3:95

Horario Huelva-Valdelamusa en 1886

A diferencia de lo que había sucedido con la línea de Mérida a Sevilla, en este caso cada trozo que se abría, por pequeño que fuera, se anunciaba en la prensa como un logro de la compañía y de su próspero porvenir. A cada avance de las locomotoras se le daba una repercusión extraordinaria, por lo que no es de extrañar que la apertura de la primera sección, anunciada como un acto de carácter “privado”, contara con la asistencia de personalidades civiles y eclesiásticas, y la habitual bendición de las locomotoras por el vicario de la diócesis<sup>96</sup>:

*Desde hoy queda abierta dicha sección al servicio de viajeros y transporte de mercancías. Cinco son las estaciones del trayecto: Huelva, Gibraleón, Calañas, El Cerro y Valdelamusa.*

*Huelva y su provincia están de enhorabuena. No lo está menos la empresa concesionaria, que tan brillantemente ha sabido corresponder á los deseos de*

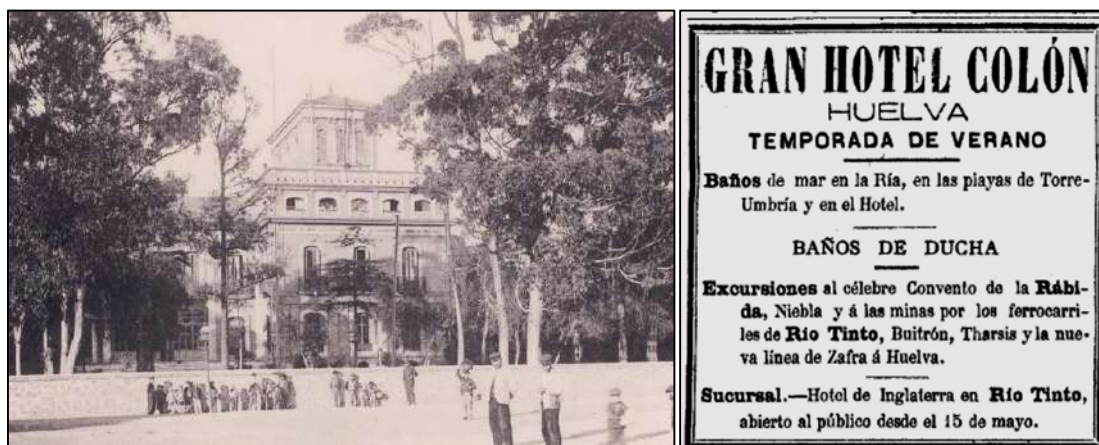
<sup>96</sup> La Época, 26-7-1886.

*esta región con una exactitud y una rapidez que no suelen ser frecuentes en esta clase de negocios.*

*Verdad es que ha acumulado todos los elementos que á tal fin conducen infaliblemente: capital, inteligencia, trabajo rudo y no interrumpido; nada ha faltado (...). En poco más de dos años la empresa ha invertido 90 millones de reales; y para completar sus gigantescos esfuerzos, se propone terminar la línea dentro del plazo de la concesión, ejemplo verdaderamente raro en España - quizá el único hasta ahora- a pesar de la magnitud de las obras que quedan todavía por ejecutar.*

Las obras coincidían con la apertura del Hotel Colón, un establecimiento con el que Sundheim y sus demás propietarios, accionistas también de Riotinto y del ferrocarril de Zafra, pretendían dotar de modernas infraestructuras a la ciudad de Huelva, por lo que la propaganda y las notas de prensa del uno iban siempre ligados al otro<sup>97</sup>:

*El día en que el ferrocarril de Huelva á Zafra esté concluido, el viaje desde Madrid se hará con rapidez y la población de Extremadura, en vez de ir a Portugal en busca de frescura, encontrará en Huelva todo lo que pueda apetecer. Es, pues, de esperar, que el hotel sea un nuevo motivo para llevar viajeros a Huelva, y donde el proyecto de establecer altos hornos y fábricas de productos químicos, tienen que crear nuevos y poderosos elementos de riqueza.*

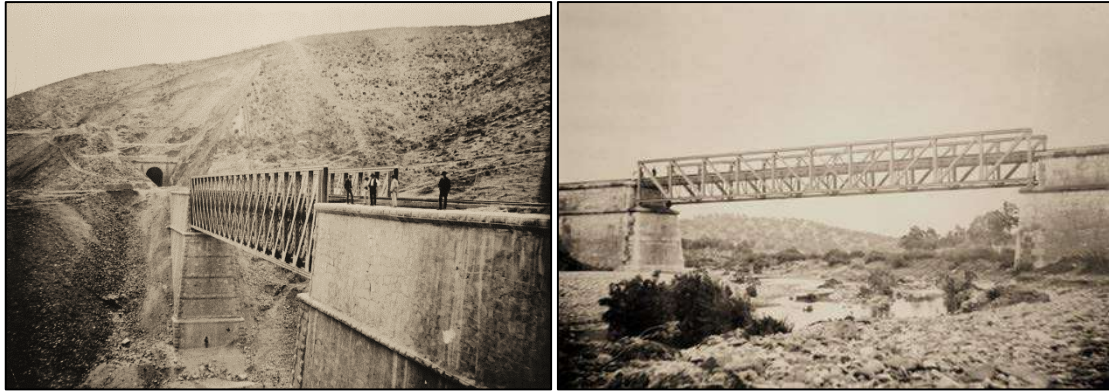


Hotel Colón a principios del s. XX y anuncio publicado en La Época, 26-5-1886

Abierto ya hasta Valdelamusa, continuaban las obras en la complicada sección a Zafra, que requirió de rampas de hasta 20 milésimas, 18 viaductos y otros tantos túneles. Tres de los puentes fueron totalmente de fábrica y metálicos los otros quince, destacando los de Valdemoral y del Fresno, con un tramo metálico de 60 metros de luz y altura de 26 y 37 metros respectivamente; el de Valdehornos, de 70 metros de luz y 32 de altura, y los del Múrtiga y el Barranco de Tres Fuentes.

El del Múrtiga era un soberbio viaducto de tres tramos, con 110 metros de luz y 34 metros sobre el fondo del río, el tramo central era de 50 metros y de 30 los dos laterales. Sus aristas e impostas eran de mármol y las dos pilastras metálicas tenían 19 metros de altura. Más impresionaba el de Tres Fuentes, de 160 metros de longitud y 66 de altura. Era también de tres tramos, de 50, 60 y 50 metros, y estaba sujeto con dos pilares metálicos de 45 metros.

<sup>97</sup> La Época, 3-4-1886.



Viaducto y túnel de Valdehornos, y puente sobre el río Ardila – 1888 (fotos AHMZ)

Los túneles sumaban más de cinco kilómetros, siendo el más importante el que salva la divisoria de aguas en el Collado de la Cruz, entre los pueblos de Cortegana y Almonaster. Por la poca consistencia de la roca fue necesario revestir las dos terceras partes de sus 1.360 metros de longitud, elevando su coste a casi seis millones de reales.

Prorrogado el plazo de terminación en junio de 1887, por entonces estaban empleados en las obras unos 6.000 hombres, que tenían ya perforados 1.100 metros del túnel de Cortegana y se afanaban en la excavación de las numerosas trincheras necesarias para atravesar la sierra<sup>98</sup>. En agosto llegaron a Zafra dos locomotoras con sus correspondientes bateas y personal de tracción para el asiento de la vía en dirección a Valdelamusa. Por un terreno sin grandes dificultades, se colocaban a diario de 500 a 800 metros de vía, de modo que el 19 de octubre llegó el primer tren a la estación de Valencia del Ventoso y a primeros de diciembre a Fregenal, organizándose los correspondientes festejos y actos de bienvenida a técnicos y autoridades.



Puente sobre el Múrtiga y viaducto de Tres Fuentes en construcción – 1888 (fotos AHMZ)

En febrero de 1888 estaban construidas todas las estaciones y los 18 túneles, a falta de algunas obras de revestimiento. Partiendo de Zafra, la vía estaba asentada hasta el kilómetro 60 y hasta el 80 por el lado de Huelva, por lo que faltaban los 45 correspondientes al tramo de sierra. De los 15 puentes de hierro estaban colocados 11, circulando por ellos las locomotoras de trabajo, y en los cuatro restantes estaba ya hecho el andamiaje para empezar a colocar la parte metálica.

<sup>98</sup> Según informaba el diario madrileño *El País* el 17-7-1887, el hundimiento de una trinchera en Cumbres Mayores sepultó a tres trabajadores, Mateo Largo, José Mora y Servando Barroso, causándoles la muerte, y dejando otros dos heridos graves. El periódico *La Iberia* del 22-1-1888 informaba de otro derrumbe en una de las trincheras de la Sierra del Águila, con dos fallecidos, tres heridos graves y algunos otros contusos leves.

En el mes de mayo ya se anunciaba que<sup>99</sup> “según la marcha de las obras en el ferrocarril de Zafra á Huelva, quedará la línea abierta al tráfico antes de la feria de Zafra, ó sea en todo el mes de Septiembre”. En julio se estaba montando el último de los puentes metálicos, el viaducto de Tres Fuentes, y aunque a primeros de septiembre se informaba del inminente final de las obras, hubo que esperar al 9 de octubre de 1888 para que se unieran los dos extremos del viaducto. Ese mismo día circuló la primera locomotora que enlazaba la línea entre Zafra y Huelva e inmediatamente se programó el viaje inaugural.

### El viaje de Cánovas

Estaban aún pendientes algunos detalles administrativos, como la supervisión técnica del viaducto y la aprobación legal de algunas tarifas, pero eso no impidió la inauguración oficiosa de la línea. Sagasta ocupaba entonces la presidencia del Gobierno, por lo que Cánovas era jefe de la oposición y presidente de la compañía del Zafra-Huelva. La culminación de los trabajos era un magnífico escaparate electoral para el ahora candidato a Presidente del Gobierno, que había sido fuertemente abroncado y abucheado en sendos actos en Madrid y Zaragoza, por lo que se organizó un viaje de “reconocimiento” de la línea que serviría de desagravio y como muestra del respaldo popular que tenía en muchos lugares de España.



Huelva: Oficinas de la compañía del Zafra-Huelva - 2013

Nada menos que seis días duraría el viaje, del 1 al 6 de noviembre, minuciosamente planeado en Extremadura por el Marqués de Lorenzana, con recepciones y fastos en todos los pueblos por los que pasaba la comitiva, a mayor gloria de Cánovas del Castillo.

La prensa nacional, en especial la afecta a los conservadores (La Monarquía y la Época, de Madrid, y La Dinastía, de Barcelona), narró el periplo casi minuto a minuto, con enviados especiales en los pueblos o viajando en el mismo tren. El relato de los hechos podría resultar un tanto frívolo si no fuera porque se trata de uno de los mejores ejemplos de lo que por entonces era la inauguración de obras de este tipo, cuando autoridades y personajes de toda condición, por exiguo que fuera su cargo, medraban para acercarse al poder y obtener réditos políticos o económicos.

Formaban parte de la expedición los miembros del Consejo de la Compañía del ferrocarril de Zafra a Huelva, Sres. Matheson, Ibáñez y Santa María, además de Sundheim. Entre las personalidades relevantes viajaban el Marqués de Pozo Rubio, el Marqués de Lorenzana, el diputado Sr. Fernández Daza, el Sr. Morlesín y el también diputado Eduardo Baselga que, aunque republicano, no quiso perderse el viaje. Entre los setenta y cinco invitados iban los directores de los principales periódicos madrileños y D. Agustín Mendoza en

<sup>99</sup> *El Liberal*, 12-5-1888.

representación de su padre, el Conde de la Corte. Viajaban también la Sra. de Cánovas, la Srta. Sundheim y la Marquesa de Lorenzana.

El trayecto hasta Mérida se hizo en el tren correo que salía de Madrid a las nueve de la noche, al que se le añadieron varios coches de primera y un coche salón. La despedida de la comitiva en la estación de Delicias ya daba cuenta de que no se trataba de un viaje cualquiera ni de una mera inauguración o reconocimiento de la nueva línea, pues en los andenes se agolpaban los ex ministros del anterior gobierno, representantes del Círculo Liberal-Conservador, de los comités del partido y un gran número de personas notables “*que habían acudido á despedir á su jefe, en testimonio de respeto y adhesión*”.



Zafra: Rótulo de la calle Gobernador, dedicada a Cánovas del Castillo

Poco después de las cuatro de la mañana del 2 de noviembre llegó el tren a Ciudad Real donde, a pesar de lo intempestivo de la hora, fue aclamado por quienes llenaban el andén. Presidido por el Conde de la Cañada, el comité del partido conservador organizó un opulento desayuno en el que no cesaron los vivas y las aclamaciones al Rey, a la Reina y a Cánovas.

En las siguientes estaciones, La Cañada y Caracuel, el tren se recibió con banda de música, disparos de cohetes y vítores a Cánovas, y fue acompañado por un gran número de personas a caballo. Los acordes de la música se mezclaron en Puertollano con los vivas de las gentes, encabezadas por el alcalde de la localidad y el de la vecina Almodóvar del Campo, una escena que se repitió en las estación de Veredas.

También con cohetes y aclamaciones se recibió en Almadén y Chillón, pero fue cuando el tren entró en Extremadura cuando empezó a notarse la influencia del Marqués de Lorenzana en los pueblos de la provincia de Badajoz. En la estación de Cabeza de Buey se encontraba una comitiva de más de 500 conservadores encabezados por López de Ayala y según las crónicas “*en los grupos se confundían la levita con la chaqueta y el sombrero de copa con el de alas anchas de los campesinos*”.

Almorchón, donde se sirvió el almuerzo, estaba también invadido por el gentío. Como estación de enlace con la línea a Belmez y Córdoba, esperaban diputados y representantes de Córdoba y Sevilla, además del Presidente de la Diputación de Badajoz, que se incorporaron al viaje.

Más de tres mil personas, con banda de música y las autoridades a la cabeza, esperaban el tren en Castuera. “*En primer término se encontraban en el andén gran número de señoras, que se disputaban el honor de saludar á la esposa del jefe del partido conservador, y que llenaron el vagón en que ésta iba de palomas y flores*”.

El vecindario en masa esperaba también en las estaciones de Campanario, Villanueva de la Serena, Don Benito y Medellín, donde fueron recibidos por los correspondientes comités locales del partido conservador, alcaldes y representantes del clero y la nobleza, no faltando la música, las aclamaciones a Cánovas y los ramos de flores para su señora.

El tren paraba en todas las estaciones para que subieran las comisiones de las “personas principales” de cada pueblo, que acompañaban a la comitiva hasta la siguiente estación.

Más de mil personas aclamaron a los expedicionarios en Mérida, donde fueron recibidos por el Gobernador civil. Y a partir de ahí, la apoteosis. Como si los pueblos de la línea a Sevilla se hubieran quedado con ganas de una inauguración por todo lo alto, parecía que este viaje remediaría la falta, uniéndose al acto propagandístico en el que se había convertido la visita de Cánovas:

*En cada nueva estación el entusiasmo iba en aumento. En algunas localidades rayaron en delirio las ovaciones tributadas al que, á la vez que jefe del partido conservador, es una gloria nacional.*

*La Guardia civil, apostada en las estaciones del tránsito, solo tuvo que intervenir para evitar que la muchedumbre, en su afán de saludar y abrazar al señor Cánovas del Castillo, lo estrujase materialmente. No pueden describirse las escenas que en varios puntos se repitieron, llegando á afectar al señor Cánovas, que á las aclamaciones del pueblo contestaba de continuo con vivas al Rey y á la Reina Regente, repetidos calurosamente por todos.*

Seis mil personas esperaban en Almendralejo, cuya estación se hallaba engalanada e iluminada por luces de bengala. Iluminada a la veneciana estaba la de Villafranca de los Barros, donde más de siete mil personas aclamaban a los viajeros, llenando de flores el coche que ocupaban.

De seis a siete mil personas esperaban también en Los Santos, donde fueron recibidos con flores por la corporación municipal en pleno, el párroco y los Sres. Tovar y Murillo. La estación estaba profusamente iluminada con faroles a la veneciana y luces de bengala.



Zafra: Casa de la calle Gobernador donde pernoctó Cánovas el 2 de noviembre de 1888

De Zafra se contaba que “*es imposible describir el entusiasmo de esta importante ciudad. Dicen que jamás se vio en ella espectáculo semejante*”. Con la muchedumbre ocupando los andenes y los alrededores de la estación, el tren llegó a las siete y media de la noche, llamando la atención que el vagón de la Sra. de Cánovas venía “*literalmente cuajado de flores*”, lo que no impidió que las señoras de la localidad le ofrecieran más ramos.

El Ayuntamiento había presupuestado 5.000 duros para la ocasión, por lo que no faltó la música, iluminación especial y castillo de fuegos artificiales. Las personas más notables se disputaban llevar a los visitantes en sus carruajes:

*Los señores de Cánovas montaron en el carruaje del Conde de la Corte y se dirigieron á su alojamiento, seguidos de los demás expedicionarios en otros coches.*

*La salida de la estación y el tránsito por las calles fue una ovación continuada y delirante. Nada más solemne que aquellos momentos. La población estaba iluminada espléndidamente; las campanas se echaron á vuelo; todos los balcones aparecían adornados é iluminados con profusión: un numeroso gentío seguía el carruaje del señor Cánovas, aclamándole sin cesar, y la multitud que se apiñaba en calles y balcones repetía aquellos vítores y gritos de entusiasmo á los Reyes, á Cánovas y al ferrocarril de Zafra á Huelva.*

La cena oficial con autoridades y propietarios de la compañía se celebró en los salones del Casino, aunque toda la población participó de los festejos, que se alargaron hasta altas horas.

Al día siguiente, tras el desayuno y la visita al palacio de los Duques de Feria, los viajeros fueron despedidos en la estación de Zafra por el Conde de la Encina y el Marqués de la Conquista. A las nueve de la mañana continuó el viaje, que a partir de ahora sería ya de “inauguración” de la línea hasta Huelva. El tren circulaba desde entonces con material propio, dos locomotoras arrastraban el largo convoy compuesto de cuatro coches de primera, cuatro vagones, un coche salón y dos furgones, en uno de los cuales viajaba una banda de música que acompañaba a la comitiva.



Estación de segunda categoría de Fregenal de la Sierra – 1888 (foto AHMZ)

Menos de dos kilómetros tardó el tren en hacer su primera parada, pues en La Puebla de Sancho Pérez esperaban todos los vecinos, que hicieron una acogida entusiasta.

No fue menos Medina de las Torres, donde tenía gran influencia el republicano Baselga, lo que no impidió que los conservadores de la localidad prepararan un chocolate como recibimiento a Cánovas, que declinó el ofrecimiento porque acababa de desayunar en Zafra y porque el tren paró sólo dos minutos para saludar a los asistentes.

Todo el pueblo esperaba también en Valencia de Ventoso, que prorrumpió en aclamaciones al llegar el tren.

Con música y cohetes se recibió a la comitiva en la estación de Fregenal, vistosamente engalanada para la ocasión y que lucía una inscripción de agradecimiento: “*A la empresa constructora del ferrocarril de Zafra á Huelva, la ciudad de Fregenal*”. Además de ser aclamado por la muchedumbre, Cánovas fue agasajado por las autoridades locales, el

comité local del partido conservador, el Marqués de Riocabado, jefe del partido en Fregenal, y el diputado Sánchez Arjona.

A partir de Cumbres Mayores entraba la línea en el territorio más agreste y que requirió las grandes obras en túneles y puentes, por lo que el tren fue parando también para examinar cada una de ellas. En Jabugo se ofreció a los expedicionarios un espléndido almuerzo. Cien cubiertos se sirvieron bajo el entoldado de la estación, alrededor de la que se agolpaba un inmenso gentío. Después del banquete, el champagne, los discursos y el brindis, la Sra. de Cánovas repartió limosnas entre algunos de los que lograron acercarse al andén.

Tras repetirse los vítores y ovaciones en casi todos los pueblos de la línea, a las seis de la tarde finalizaba el viaje en Huelva. A partir de entonces, durante tres días más, no faltaron las excursiones turísticas, los bailes y los banquetes en el suntuoso Hotel Colón, donde la compañía del ferrocarril hospedó a todos los asistentes. Tampoco faltó la recepción a los más de trescientos comités llegados para la ocasión desde toda la provincia de Huelva, Sevilla y Extremadura.



Huelva: Estación y talleres "de Zafra" – 1888 (foto AHMZ)

El mes de mayo siguiente se podía leer en *El País*<sup>100</sup>:

*El mes de mayo es uno de los meses de más tarea para determinados personajes políticos. Durante él se celebran, por lo común, las juntas generales de accionistas de los ferrocarriles á las que tienen que asistir como individuos de los consejos de administración, y como hay algunos de estos personajes que pertenecen á tres ó cuatro consejos á la vez, fácilmente se comprenderán los afanes de que se verán rodeados.*

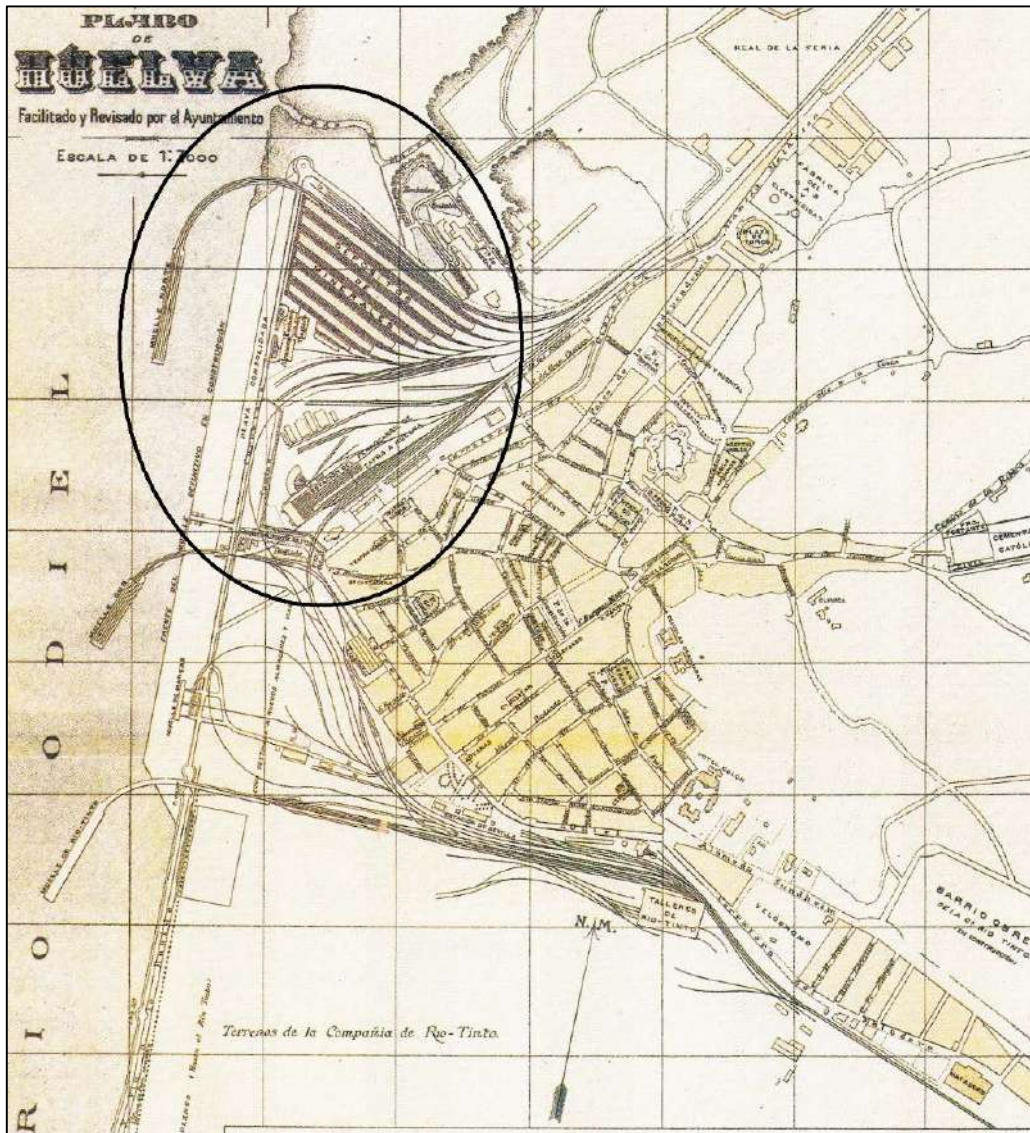
*Podrá decirse que estos consejeros de puro lujo, maldita la falta que hacen, porque ni representan nada, ni intervienen en nada ni hacen otra cosa que cobrar sus dietas y llamarse a la parte a la distribución del tanto por ciento, que se consigna generalmente en los estatutos para el consejo, en concepto de utilidades; pero hagan ó no falta, asisten y se toman la molestia de figurar que sirven para algo en las reuniones.*

Ponía como ejemplo el caso de Cánovas del Castillo, que acababa de presidir la junta general de accionistas de la compañía del ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona, y se disponía a hacer lo mismo en la del Zafra-Huelva, en la de los Ferrocarriles Andaluces y en otras en las que ocupaba puestos similares. Y añadía que:

<sup>100</sup> *El País*, 11-5-1889.

*Luego ya le tocará el turno al Sr. Sagasta, vicepresidente de la Compañía de Zafra á Huelva y así, entre el desempeño de elevados cargos públicos y el de los más modestos aunque siempre lucrativos de las empresas de ferrocarriles, se va pasando esta picara vida del mejor modo posible. (...)*

*Ese Ministerio de Fomento, que no cesa de publicar reales órdenes, decretos y circulares, pretendiendo arreglar el servicio público de los ferrocarriles obliga á las empresas á tener amigos poderosos, porque si no los tuviesen ¿cómo se habían de arreglar para hacer lo que les viene en gana, á despecho del Ministerio de Fomento y de todas las leyes y reglamentos?*



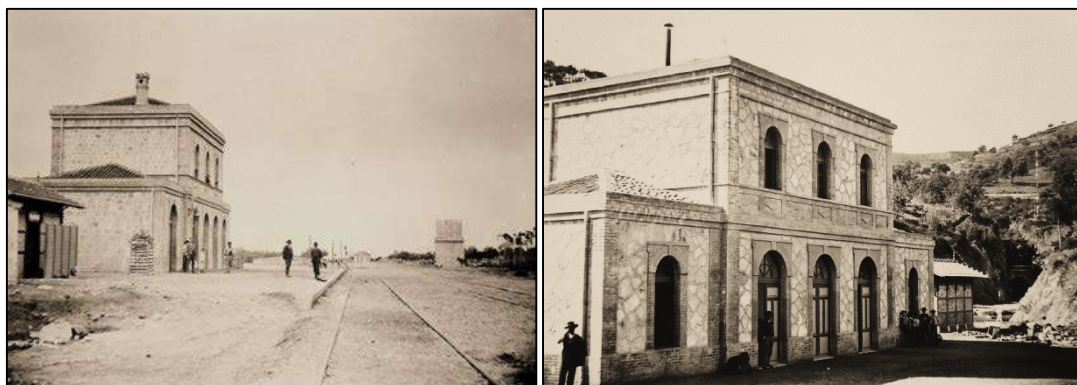
Plano de la ciudad de Huelva a principios del s. XX. Se ha señalado la zona ocupada por la estación, talleres, depósitos de minerales, muelle en la ría y playas de vías de la línea Zafra-Huelva.

### **La apertura de la línea y otras inversiones de la compañía**

Solventados los problemas administrativos, el 1 de enero de 1889 se abrió la línea al tráfico de mercancías y el día 15 para los viajeros, que invertían entre nueve y doce horas en hacer el recorrido completo, según el tren que tomaran. En Zafra se utilizó la estación de MZA, siendo las otras estaciones las siguientes:

Estación	Pk	Categoría
La Puebla de Sancho Pérez	2	Primera
Medina de las Torres	8,2	Cuarta
Valencia del Ventoso	22,5	Tercera
Los Jarales-Bodonal	35	Quinta
Fregenal de la Sierra	46,6	Segunda
Cumbres Mayores	63	Cuarta
La Nava	78,5	Quinta
Jabugo-Galaroza	87,4	Cuarta
Almonaster-Cortegana	94,1	Tercera
Cortes de Gil Márquez	101,8	Quinta
Valdelamusa	112,2	Cuarta
El Cerro	123	Cuarta
Calañas	129,8	Cuarta
El Cobujón	147,6	Quinta
Gibraleón	166,4	Tercera
Peguerillas	171	Quinta
Huelva-Odiel	185,0	Primera

El coste total de las obras fue de 50 millones de pesetas, cinco de los cuales se destinaron a los viaductos y otros cinco a los túneles. Cuatro millones costó el material con el que prestaba el servicio: 24 locomotoras, 100 coches de viajeros de todas clases y 400 vagones para mercancías.



Estaciones de tercera categoría de Valencia del Ventoso y Cortegana-Almonaster – 1888 (fotos AHMZ)

Para amortizar tales inversiones la compañía trató de aportar más tráfico a este ferrocarril. Además de establecer una rebaja de tarifas de entre un 22 y un 50% con respecto a las líneas del entorno, el 7 de abril de 1890 obtuvo la autorización para una línea hasta Belmez que atravesaría el sur de la provincia de Badajoz por Azuaga, según el trazado que ya antes se había estudiado repetidas veces con ocasión de la construcción del Mérida-Sevilla, desestimado finalmente por MZA en 1884<sup>101</sup>.

Sundheim quiso aprovechar la oferta de los ayuntamientos de la zona, que entregarían gratuitamente y ya expropiados los terrenos por los que habría de pasar este ferrocarril, por lo que una vez hecho el estudio de la línea desde Valencia del Ventoso hasta Belmez, dirigió el 16 de febrero de 1891 una instancia a los municipios por los que transcurría, exponiendo el proyecto de comunicar los pueblos con el puerto de Huelva por parte de “*mis amigos en Inglaterra*”, requiriendo al mismo tiempo su apoyo económico<sup>102</sup>.

<sup>101</sup> En principio se preveía que esta línea saliera desde Jabugo o Valdelamusa, aunque finalmente se decidió que partiría de Valencia del Ventoso.

<sup>102</sup> Archivo Histórico Municipal de Belmez, Libro de Actas del Pleno, sesión de 8 de noviembre de 1891, y Archivo Histórico Municipal de Azuaga, Libro de Acuerdos del Pleno, sesiones de 22 de febrero y 1 de

La noticia de esta concesión produjo un incremento de la cotización de las acciones de la *Riotinto Limited Company*, porque la unión directa de Belmez con la línea de Zafra facilitaría llevar a bajo coste el carbón hasta la fundición que la compañía pretendía hacer en Huelva<sup>103</sup>, pero la pugna por los terrenos de los ayuntamientos con la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya se decantó finalmente del lado de esta, que construyó su línea de vía métrica de Fuente del Arco a Peñarroya en 1895.



Estaciones de cuarta categoría de Calañas y Jabugo -1888 (fotos AHMZ)

También estudió en diversas ocasiones la conexión con Portugal por Paimogo, pasando por Alosno y La Puebla de Guzmán, que sería el camino más corto entre Sevilla y Lisboa. Además, en febrero de 1887 obtuvo autorización para construir sobre la orilla del Odiel, en el puerto de Huelva, un muelle embarcadero con destino exclusivo a la carga de las mercancías destinadas a la línea de Zafra o procedentes de ella. Ya iniciado el siglo XX y amparada por la Ley de Ferrocarriles Secundarios, la compañía propuso en 1904 la construcción de diversas líneas en el sur Badajoz<sup>104</sup>.



Huelva: Terrenos ocupados por el ferrocarril de Zafra y muelle en la ría del Odiel, final de la línea

Por otra parte, fueron varios los pequeños ferrocarriles de vía estrecha, meros ramales o cables que, procedentes de las explotaciones mineras de la sierra, aportaban mercancías a esta línea, principalmente en las estaciones de Fregenal, Valdelamusa, El Tamujoso y Calañas, si bien el incremento en el tráfico de minerales era en beneficio del puerto de Huelva, pues apenas generaba actividad en la parte extremeña de la línea, que sólo veía

noviembre de 1891, y legajo 1-10-1893 a 1-5-1894, “Expediente instruido en el Ayuntamiento para adquirir el terreno que ha de ocupar la línea férrea de Peñarroya a Fuente del Arco y sus dependencias”.

<sup>103</sup> *El País*, 14-6-1890.

<sup>104</sup> Estas propuestas se tratarán más adelante, con la línea de Zafra a Villanueva del Fresno.

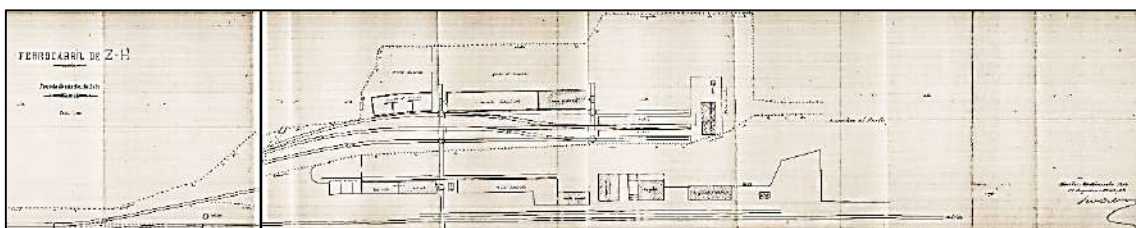


Y poco más. Ese carácter de nudo ferroviario se limitaba a la cantina. Había alguna actividad de carga o trasbordo, pero ni MZA ni la Zafra-Huelva establecieron talleres, reserva o depósito de locomotoras, como tampoco se crearon dormitorios o viviendas para ferroviarios. Ambas compañías habían firmado el 2 de marzo de 1886 un acuerdo para el uso conjunto de la estación, pero MZA centralizó sus servicios en Mérida, Llerena y Tocina, y la compañía de Huelva en la estación de primera categoría de La Puebla de Sancho Pérez, a solo kilómetro y medio de Zafra.



Estación de primera categoría de La Puebla de Sancho Pérez – 1888 (foto AHMZ)

Iniciado el siglo XX hubo contactos para la absorción de la Zafra-Huelva por MZA, sin un entendimiento final en el precio. Por esas discrepancias, por el deficiente servicio que se prestaba a los viajeros, por el canon que pagaba por el uso de la estación y por el mal camino hasta La Puebla, la compañía decidió construir en Zafra un edificio independiente con sus correspondientes instalaciones. En 1914 presentó un proyecto de cuya memoria se extraen jugosas conclusiones acerca del tráfico que hasta entonces tuvo la línea, del servicio que se prestaría en Zafra durante mucho tiempo y de lo que se hacía y continuaría haciéndose en La Puebla<sup>107</sup>.



Proyecto de 1914, con tres vías, para la estación del Zafra-Huelva

Según el proyecto, la de Zafra tendría tres vías (finalmente fueron cuatro) y sería estación término, obligando a los trenes que salían con dirección a Huelva a ir empujados por cola hasta La Puebla, desde donde una locomotora de reserva remolcaría el tren. No sería necesario construir en Zafra una cochera especial o puente para el giro de las locomotoras, habiendo ya uno suficientemente amplio en La Puebla.

También estaban allí las cocheras de carruajes y máquinas, la aguada y el taller para las reparaciones necesarias en máquinas y coches, por lo que la composición de los trenes

<sup>107</sup> Memoria del proyecto reformado de instalación de vías y estación en Zafra con arreglo a orden del Ilmo. Sr. Director General de Obras Públicas, 3 de octubre de 1914.

nunca estaría en Zafra, dejando las vías completamente libres durante 23 horas al día para carga, descarga, clasificación y llevar el material a La Puebla, sin necesidad de hacer maniobras en vías de MZA.

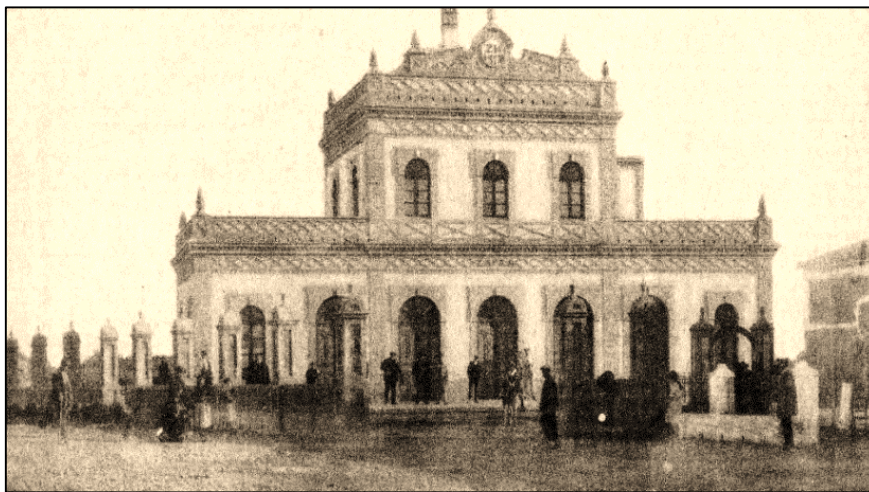


Instalaciones ferroviarias en La Puebla de Sancho Pérez – 1888 (foto AHMZ)

Por lo que se refiere al tránsito de pasajeros, consideraba la compañía que era casi nulo. En los veinticinco primeros años apenas dos mil viajeros anuales pasaron por la estación de Zafra, con un promedio que no llegaba a los seis diarios, nunca había necesitado, ni esperaba hacerlo en los treinta años siguientes, añadir siquiera un coche más a los trenes. Y en cuanto a las viviendas para empleados, afirmaba que:

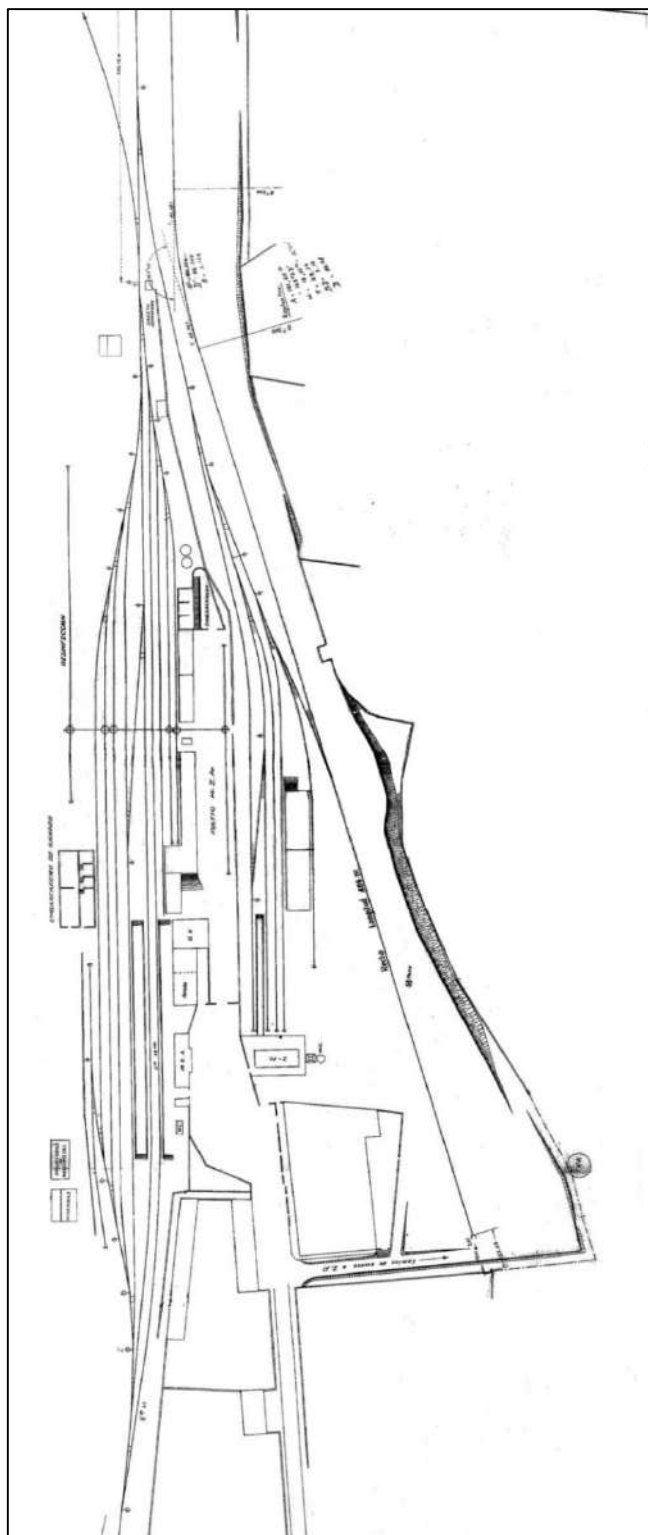
*Teniendo presente que en La Puebla tenemos viviendas más que sobradas para todo el personal que tenga que prestar servicio en Zafra, no hemos proyectado más que un edificio que además de tener todas las dependencias oficiales con la amplitud sobrada para nuestros viajeros, tenga vivienda para el Jefe de Estación. El demás personal vivirá en La Puebla e irá solo a Zafra cuando vaya a prestar su servicio, que es en determinados momentos.*

Se cerraba la memoria haciendo referencia a la también proyectada reforma en la estación de MZA, para lo que esta compañía necesitaba terrenos propiedad del Zafra-Huelva: “Nosotros por nuestra parte no nos habíamos de allanar a que ocupasen ni una sola pulgada de nuestro terreno, que lo hemos adquirido para nuestras instalaciones. (...) Si esta compañía necesita ampliar sus instalaciones en Zafra puede hacerlo por el lado opuesto al nuestro, puesto que también somos propietarios de los terrenos colindantes a ellos, podríamos cederles lo necesario para la ampliación que proyectasen”.



Zafra, vista exterior de la estación término del Zafra-Huelva - 1917

Con ambas compañías enfrentadas resultaba difícil que el de Zafra fuera el gran nudo ferroviario del sur de Extremadura. Aunque construyó aquí la estación término en 1917, la compañía del Zafra-Huelva mantuvo sus servicios en La Puebla de Sancho Pérez y MZA se dedicó a favorecer el tráfico en su línea a Sevilla, prescindiendo del trasbordo de personas y mercancías. Tal vez la construcción de un tercer ferrocarril pudiera dar un nuevo impulso a la estación.



Estaciones de Zafra, a la izquierda la de paso de Mérida a Sevilla y a la derecha, la término de Zafra a Huelva

**TRENES DESCENDENTES**

1.ª clase	2.ª clase	3.ª clase	ESTACIONES	22	32	34	2	12
Plas.	Plas.	Plas.		Mixt	Mixt.	Mixt.	Corr.º	C. M.
"	"	"	Zafra. . . . Salida.	M			T	N
0,25	0,15	0,10	La Puebla de S. P. . .	7,15	Este tren tiene su ori. en Valdelamusa.		1,10	8,16
0,60	0,40	0,25	Medina de las Torres. .	7,29			1,22	8,30
1,65	1,15	0,70	Valencia del Ventoso. .	7,51			1,39	8,48
2,45	1,75	1,05	Los Jarales. . . . .	8,46			2,21	9,38
3,40	2,40	1,45	Fregenal. . . . .	9,24			2,53	10,18
4,50	3,20	1,95	Cumbres mayores. . .	10,20			3,35	10,58
5,55	3,95	2,40	La Nava. . . . .	11,17			4,23	11,52
6,20	4,40	2,65	Jabugo. . . . .	12,11	Este tren tiene su ori. en Valdelamusa.		5,08	12,42
6,65	4,75	2,85	Almonaster. . . . .	12,56			5,41	1,15
7,25	5,15	3,10	Gil Márquez. . . . .	1,36	SALIDA	SALIDA	6,07	1,40
7,95	5,65	3,40	Valdelamusa. . . . .	2,09	M	M	6,31	2,04
8,63	6,15	3,70	El Cerro. . . . .	3,40	6,50	11,45	7,20	2,40
9,20	6,55	3,95	Calañas. . . . .	4,11	7,21	12,17	7,49	3,04
10,40	7,40	4,45	El Cobujón. . . . .	4,43	7,51	12,48	8,12	3,27
11,70	8,85	5,05	Gibraleón. . . . .	5,33	8,38	1,33	8,50	4,10
12,05	8,60	5,20	Peguerillas. . . . .	6,26	9,29	2,25	9,33	4,54
12,60	9,00	5,40	Huelva (Z. H.) . . . Lleg.	6,41	9,46	2,41	9,44	5,04
"	"	"	Huelva (M. Z. A.) Lleg.	7,00	10,05	3,00	10,00	5,20
"	"	"		N.	M	3,30	N	5,35
						T		M

**TRENES ASCENDENTES**

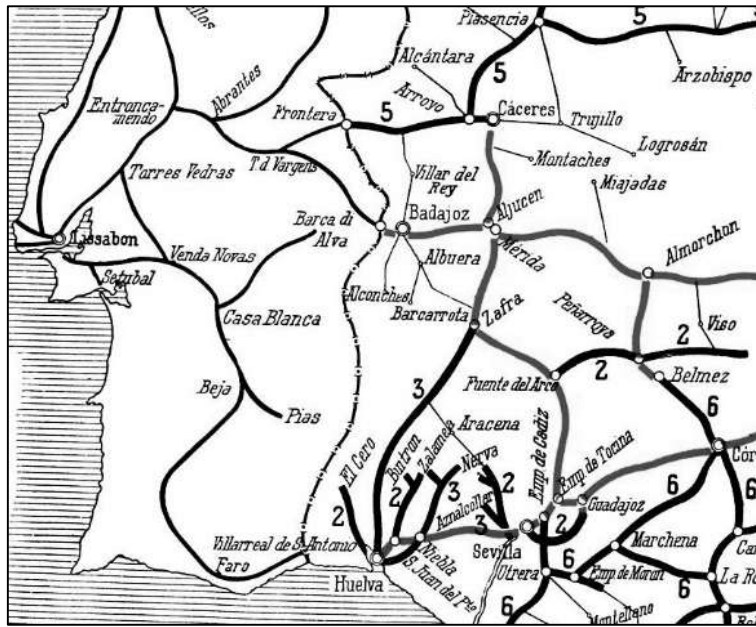
1.ª clase	2.ª clase	3.ª clase	ESTACIONES	1	21	31	39	11
Plas.	Plas.	Plas.		Corr.º	Mixto	Mixto	Mixto	C. M.
"	"	"	Huelva (M. Z. A.) Sld.	M			T	N
"	"	"	Huelva (Z. H.) Sld.	"	"	11,30	"	8,30
0,65	0,45	0,30	Peguerillas. . . . .	3,00	7,90	12,10	4,10	9,00
0,95	0,65	0,40	Gibraleón. . . . .	3,17	7,25	12,33	4,31	9,10
2,25	1,60	1,00	El Cobujón. . . . .	3,30	7,44	12,51	4,46	9,38
3,60	2,50	1,50	Calañas. . . . .	4,11	8,43	1,40	5,35	10,18
4,00	2,85	1,75	El Cerro. . . . .	4,57	9,40	2,28	6,20	10,58
4,70	3,35	2,05	Valdelamusa. . . . .	5,18	10,05	2,49	6,39	11,18
5,50	3,90	2,35	Gil Márquez. . . . .	6,00	10,55	3,15	7,05	11,50
5,95	4,25	2,55	Almonaster. . . . .	6,37	11,35	T	T	12,26
6,45	4,60	2,80	Jabugo. . . . .	7,09	12,08	LLEGA	LLEGA	12,55
7,10	5,05	3,05	La Nava. . . . .	7,30	12,42	Este tren termina en Valdelamusa.		1,19
8,20	5,85	3,55	Cumbres Mayores. . .	8,07	1,20			1,40
9,35	6,65	4,00	Fregenal. . . . .	9,01	2,27			2,40
10,15	7,25	4,35	Los Jarales. . . . .	10,05	3,40			3,31
11,05	7,85	4,75	Valencia del Ventoso. .	10,38	4,28			4,05
12,10	8,65	5,20	Medina de las Torres. .	11,14	5,16			4,47
12,50	8,90	5,35	La Puebla de S. P. . .	11,56	6,16			5,23
12,60	9,00	5,40	Zafra. . . . Llegada.	12,13	6,53	Este tren termina en Valdelamusa.		5,43
				12,20	7,00			5,50
				T.	T.			M

- NOTAS. 1.ª Los relojes de la línea se rigen por el Meridiano de Madrid.  
 2.ª Los trenes 1 y 2 están en combinación en Zafra con los trenes 71 y 72 de la línea de Mérida á Sevilla.  
 3.ª Los 11, 12, 21 y 22 lo están en Zafra con los 274 y 278 de la citada línea y con los demás combinados con éstos.  
 4.ª Los 11 y 12 están en combinación en Huelva con los 22 y 21 de la línea de Madrid, Sevilla y Huelva y los 31 y 34 con los 2 y 1 de la citada línea.  
 5.ª La Compañía de Zafra á Huelva se obliga á hacer gratuitamente entre las dos estaciones de Huelva, el transporte de los viajeros que utilicen el servicio combinado, así como el de sus equipajes.

Primer horario del Zafra-Huelva en 1890

## EL FERROCARRIL DE ZAFRA A VILLANUEVA DEL FRESNO

La de Zafra a Villanueva es una línea extraña, demandada desde mediados del XIX, pero construida cuando la carretera empezaba a ganarle la batalla al transporte ferroviario, lo que determinó que quedara inacabada y sin consumir la internacionalidad que pretendía. Las reticencias militares a uno y otro lado de la frontera ocasionaron continuamente la paralización de los proyectos de un ferrocarril que, planteado por los pueblos de la zona como vía de salida para su enorme producción agrícola y ganadera, sólo lograba tímidos avances cuando las compañías mineras se interesaban por él.



Mapa de líneas de principios del s. XX que recoge un proyecto de Los Santos a Badajoz, con ramales a Alconchel y Barcarrota

El interés por esta línea se había plasmado ya en los primeros proyectos de construcción de ferrocarriles en Portugal, donde se diseñó el llamado *Ferrocarril del Guadiana*, que desde Lisboa debía llegar al Guadiana en las proximidades de Monsaraz, pasando por Évora, y aprovecharía el transporte fluvial para llegar hasta Ayamonte y Vila-Real, permitiendo exportar los productos agrícolas y mineros de la región. Se pretendía también que la línea tuviera una dimensión transfronteriza, recortando notablemente el trayecto entre Lisboa y las principales ciudades del sur de España.

Por la parte española, el suroeste de Extremadura había quedado al margen de los grandes proyectos ferroviarios de la época, una gran extensión en la que destacaban Olivenza y Jerez de los Caballeros como principales poblaciones. Tratando de subsanar esta deficiencia, Francisco Coello en su *Proyecto de líneas generales de navegación y ferrocarriles* de 1855 había planteado también la navegabilidad del Guadiana desde Badajoz o Mérida por ser la mejor manera de servir los intereses de esta zona.

Como ya se adelantó, en el informe de líneas generales de 1865 analizó el acuerdo de una comisión de ingenieros portugueses y españoles para establecer una vía internacional de Évora a Los Santos, pasando por Reguengos de Monsaraz, Mourao, Villanueva del Fresno, Alconchel, Almendral, Santa Marta y Feria. La longitud de la parte portuguesa se calculaba en 61 kilómetros, y en 97 la española.

Para Coello ese trazado no era correcto, advirtiendo que si pasaba por Santa Marta y Feria, sería más adecuada la terminación de la línea en Almendralejo, y proponía que si se quería enlazar con el Mérida-Sevilla en Los Santos, sería mejor “llevarla desde Villanueva del Fresno, por cerca de Zahínos, hacia Jerez de los Caballeros (...) y luego bien por Burguillos, bien por Puebla de Sancho-Pérez, llegar á Zafra y Los Santos”, con unos 90 kilómetros en España por un terreno sin grandes dificultades.

Aunque en ambos países se veía con cierto recelo una conexión distinta a la de Caya, continuaron los estudios para aproximarse por otro lugar a la frontera, como sucedió en 1874 con el proyectado ferrocarril de Los Santos a Badajoz, del que saldría un ramal hacia Lisboa, de manera que después de pasar por Fuente del Maestre, Feria, La Parra y La Morera, en Santa Marta abandonaba la línea recta que seguía la carretera, para dirigirse a las proximidades de Olivenza y Alconchel, desde donde saldría una ramal hacia Évora.

El principal argumento para elegir ese trazado y la conexión con Portugal fue la falta de caminos y carreteras en las proximidades de la raya, afirmando que, a excepción de algunos trozos ya construidos de la carretera de Badajoz a Jerez de los Caballeros, no era posible acercarse al límite fronterizo sin ser contrabandista o arriero, y que de ese modo los productos del sur de la provincia llegarían al puerto de Lisboa ahorrándose el rodeo que daban por Mérida y Badajoz<sup>108</sup>.

Coincidiendo con el inicio de las obras del ferrocarril a Huelva y la confirmación del nudo ferroviario en Zafra, una nueva comisión hispano-lusa avaló en 1884 el proyecto de unión con Portugal, estimando tan beneficioso como necesario un ferrocarril desde Évora hasta Zafra, pasando por Reguengos de Monzaraz, Mourao y Cheles.

Con tal perspectiva, el 10 de abril del año siguiente se autorizó a D. Martin Otalora y Mariñelarena a construir, sin subvención directa del Estado, un ferrocarril que “partiendo de la línea de Mérida á Sevilla, entre las ciudades de Almendralejo y Zafra, termine en la frontera de Portugal y pueda enlazar con la prolongación del de Lisboa á Évora”. Las obras, que deberían empezar en seis meses, se declararon de utilidad pública con derecho a la expropiación forzosa y al aprovechamiento y ocupación de los terrenos de dominio público<sup>109</sup>.

Aunque el proyecto también quedó en papel y nada se hizo en España, al otro lado de la frontera el Ministerio de Obras Públicas autorizó en 1897 al Barón de Matosinhos a construir tres líneas en el sur del país, una de las cuales era el *Caminho de Ferro Americano de Évora a Mourao*, utilizando la plataforma de la carretera como asiento de sus vías.

Vana esperanza, porque dos años después la unión internacional fue puesta en suspenso por el lado portugués atendiendo a preocupaciones de orden militar, por el temor de proporcionar a España una línea de invasión al sur de las posiciones defensivas de la Sierra de Ossa. Atendiendo a ello el Gobierno luso aprobaba en 1902 el plano de líneas al sur del Tajo en el que renunciaba al ferrocarril hasta Zafra y lo sustituía por la *Línea del Guadiana*, aprovechando el tramo totalmente portugués del río, saliendo de Évora y pasando por Reguengos y Mourao, desde donde iría paralela a la frontera hasta el puerto fluvial de Pomarao.

Al menos quedaba la ilusión de que la sección entre Évora y Reguengos de Monsaraz se presentó como “*prioritaria, poco costosa y de rendimiento cierto*”.

---

<sup>108</sup> *La Época*, 4-7-1874.

<sup>109</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 3-5-1885, p. 278.

## **El Plan de Ferrocarriles Secundarios. La propuesta de la Diputación**

Desarrollando la Ley General de Ferrocarriles de 1877, el 30 de julio de 1904 se aprobó en España el tratamiento que habría de darse a los ferrocarriles secundarios. Según la nueva disposición, tanto las diputaciones como los ingenieros jefes del servicio de Obras Públicas debían proponer, por separado, las líneas de ferrocarriles secundarios que habría que construir en cada provincia<sup>110</sup>. Entre las condiciones para cumplimentar tales propuestas se indicaba que se limitarían a ferrocarriles de verdadera importancia e interés, teniendo en cuenta que el plan general no superaría los 5.000 kilómetros en todo el país y que, caso de proponer más de una línea, debería establecerse un orden, dando preferencia a los ferrocarriles cuya construcción se estimara de mayor urgencia.

Se requería que las líneas sirvieran a comarcas que no estuvieran aún favorecidas por el ferrocarril y obligaba a las diputaciones a informar de las ayudas que estaban dispuestas a dar. Igual obligación se establecía para los ingenieros, pero referida a las ayudas ofrecidas por ayuntamientos y otras corporaciones o entidades.

Lo que en principio no debería tener mucha dificultad se convirtió en un calvario para la Diputación de Badajoz, pues como si de una carta de reyes se tratara, los ayuntamientos se apresuraron a proponer o apoyar la línea que pasara por su término municipal, resultando imposible el acuerdo.

Por servir a mayor número de municipios, la propuesta con más adeptos era la de un ferrocarril paralelo a la frontera desde San Vicente de Alcántara hasta Fregenal de la Sierra, pasando por Alburquerque, Badajoz, Olivenza y Jerez de los Caballeros, conectando por el norte con el de Cáceres a Valencia de Alcántara y por el sur con el de Zafra a Huelva.

En una asamblea celebrada el 5 de septiembre de 1904 en el Casino de Olivenza esa fue la línea apoyada por los representantes de San Vicente, Alburquerque, Villar del Rey, La Roca, Badajoz, La Albuera, Olivenza, Valverde de Leganés, Almendral, Nogales, Cheles, Alconchel, Barcarrota, Salvaleón, Salvatierra, Higuera de Vargas, Villanueva del Fresno, Valle de Matamoros, Zahínos, Oliva de Jerez<sup>111</sup>, Bodonal, Segura de León, Fuentes de León, Fregenal y Jerez de los Caballeros, si bien este municipio manifestaba su preferencia por una línea de Zafra a Villanueva del Fresno.

Cierto que sólo fueron convocados los ayuntamientos favorables a ese trazado, por lo que más problemática fue la reunión celebrada días después en el Ateneo de Badajoz con representantes de todas las comarcas, demostrándose entonces la dificultad del acuerdo<sup>112</sup>.

A muy grandes rasgos, las propuestas de líneas fueron: El alcalde de Badajoz era favorable a la de San Vicente de Alcántara a Fregenal; el de Almendralejo apostaba por la Almendralejo-Olivenza; el de Burguillos abogaba por el ferrocarril de Zafra a Villanueva del Fresno; el representante de Quintana de la Serena solicitaba la construcción de una línea desde Campanario a Fregenal pasando por Llerena; Villanueva de la Serena quería un ferrocarril a Plasencia; el representante de Herrera del Duque también a Plasencia, pero desde Almorchón, y el diputado a Cortes D. Rafael Tovar Sánchez Arjona exhortaba a aprobar una línea de Zafra a Talavera de la Reina.

---

<sup>110</sup> Circular a las diputaciones de 6 de agosto de 1904 y de 8 de agosto de 1904 para los ingenieros.

<sup>111</sup> A principios del siglo XX este era el nombre de la actual Oliva de la Frontera.

<sup>112</sup> El acta de esa reunión está recogido en ANTÚNEZ TRIGO, Maruja: "Ferrocarriles Secundarios en Extremadura", *Revista de Estudios Extremeños*, vol. 63, nº1, Badajoz, 2007, pp. 455 a 460.

Un extracto del acta da idea del maremágnum en el que se convirtió la reunión:

*(...) Acto seguido se levanta el señor Cadarso, quien hace resumen de los discursos, y pregunta si se pone a votación la proposición del señor Thovar.*

*Varias voces, sí, sí. Otras muchas, no, no.*

*El señor Thovar pide la palabra y apoya con nuevos argumentos su proposición y termina diciendo que el mantenimiento de la misma será para él cuestión de honor.*

*El Alcalde de Almendralejo, con virilidad, con valentía que le enaltece y le capta la simpatía de los congregados, se levanta para manifestar que cree que esta es una Asamblea de importancia, y no debe discutirse, pero que si alguien cree que debe discutirse, él está dispuesto a sostenerla, y que su proposición es la mejor.*

Un caos que continuó después por las calles de Badajoz<sup>113</sup>:

*Durante mucho tiempo después de terminada la Asamblea, la calle de San Juan estuvo llena de los Alcaldes de los pueblos que comentaban, en tonos vivísimos de gran acritud, los sucesos que acababan de presenciar. Quien más quien menos, dice que no vendría a esta capital a tales asuntos, ni atado, pues nunca resultaba nada práctico, excepto las incomodidades que se imponían a los representantes de los pueblos y los gastos que hacían estos.*

*La opinión general es que la Asamblea no ha correspondido en sus resultados a lo que se propusieron sus entusiastas iniciadores, que serán con seguridad, los primeros en lamentarlo.*

Cerradas cada una de las partes en sus propuestas, el Ayuntamiento de Badajoz las convocó de nuevo a una reunión el 15 de septiembre para tratar de llegar a un acuerdo. Pero tampoco. Las exigencias de unos y la intransigencia de otros lo hacía imposible, de modo que solo se acordó crear una comisión de los pueblos interesados en la línea de San Vicente de Alcántara a Fregenal, pasando por Badajoz, para estudiar el ofrecimiento de los ayuntamientos a la construcción de las líneas, comisión que reunida a la mañana siguiente decidió que cada pueblo ofrecería la donación de los terrenos por donde pasara la vía y la garantía del 2 por 100 del interés del capital invertido, a razón de 50.000 pesetas por kilómetro, la mitad de lo que garantizaba el Estado.

Con la asistencia del Gobernador civil y el Presidente de la Diputación, esa misma noche se trató de pactar una propuesta, aunque con igual resultado<sup>114</sup>. La dificultad para llegar a un consenso estaba también en cómo interpretar el reparto de los 5.000 kilómetros que la ley establecía para toda España, si había que hacer una asignación por igual para todas las provincias o si había que atender a la extensión, a la población, a la producción o a la carencia de infraestructuras.

A falta de acuerdo y después de otras dos turbulentas reuniones<sup>115</sup>, la Diputación formuló un plan que acogía todas las solicitudes presentadas, con siete líneas que sumaban 1.114 kilómetros y suponían más de la quinta parte de los previstos para toda España.

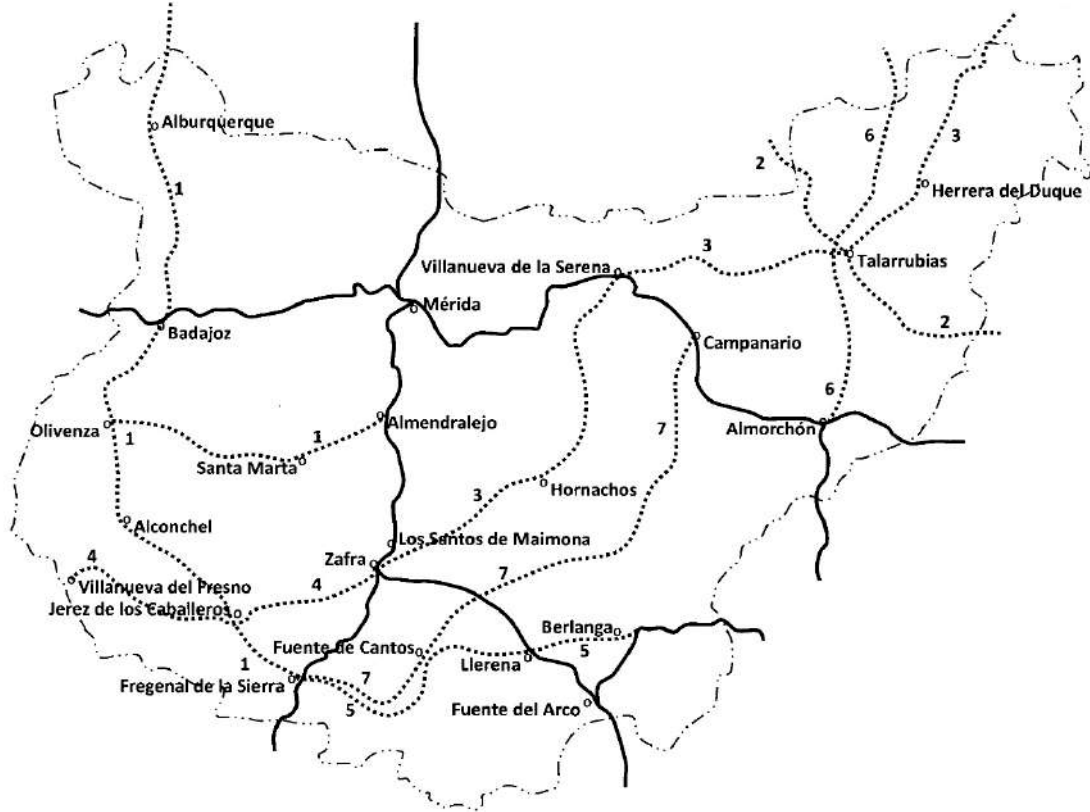
---

<sup>113</sup> ANTÚNEZ TRIGO, op. cit. p. 460.

<sup>114</sup> *La Región Extremeña*, 15 y 16-9-1904.

<sup>115</sup> La segunda de ellas acabó a las seis de la mañana, tras toda una noche de acalorada discusión, tal como recoge el diario *La Región Extremeña* del 28 y 30 de septiembre.

La propuesta prioritaria<sup>116</sup> aunaba dos líneas, tratándose de un ferrocarril de 277 kilómetros que “partiendo de Fregenal de la Sierra y pasando por Jerez de los Caballeros, Olivenza, Badajoz y Alburquerque, enlace en San Vicente de Alcántara con la línea del Tajo, con un ramal que, partiendo de Olivenza y pasando por Santa Marta, Villalba y Almendral, enlace en Almendralejo con la línea de Mérida á Sevilla”.



Plan de líneas propuesto por la Diputación de Badajoz. El número indica su orden de preferencia

El resto de líneas serían, por este orden de preferencia:

Línea	Longitud (en la provincia de Badajoz)
De Chillón a Plasencia	83 km.
De Zafra, por Hornachos, Talarrubias y Herrera del Duque, a la provincia de Toledo	228 km.
De Zafra a Villanueva del Fresno	85 km.
De Berlanga o Llerena a Fregenal de la Sierra	116 km.
De Almorchón a Navalmoral de la Mata	124 km.
De Campanario a Fregenal de la Sierra	201 km.

### El Plan de Ferrocarriles Secundarios. Las otras propuestas

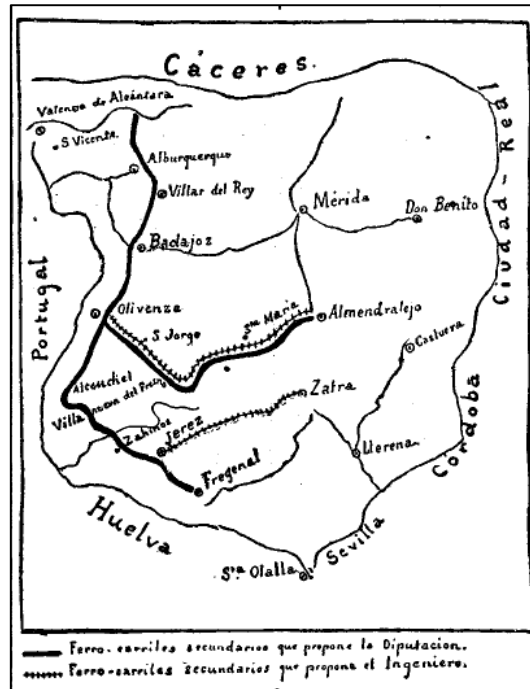
Más prudente fue la Jefatura de Obras Públicas de Badajoz, en cuyo informe<sup>117</sup> incluyó como línea de primordial importancia y de urgente construcción una que, partiendo de Zafra y pasando por Alconera, Burguillos, Jerez de los Caballeros y Oliva de Jerez, terminara en Villanueva del Fresno, a 8 kilómetros de la frontera y a 15 de Mourao.

<sup>116</sup> *Heraldo de Madrid*, 29-10-1904.

<sup>117</sup> *Boletín Oficial de la Provincia de Badajoz*, 9-9-1904.

El ingeniero calculaba una línea de 85 kilómetros con un coste de 4.556.000 pesetas y un tráfico de 30.000 viajeros anuales, estimando una población de más de 60.000 almas. Daba gran importancia al transporte de mercancías, considerando en 10 ó 12.000 las reses vacunas que habría de transportar anualmente, en 50 ó 60.000 las de cerda, en 5.000 las toneladas de corcho y hasta 20.000 toneladas más de cereales, aceites, etc. A ello habría que sumar el tráfico generado por las explotaciones mineras de la zona y el notable incremento de portes que produciría la pretendida conexión con Portugal.

En segundo lugar proponía una línea de Almendralejo a Olivenza, pasando por Alconchel, Villalba, Santa Marta, Nogales, Torre de Miguel Sesmero, Almendral y Valverde de Leganés, con una longitud de 75 kilómetros y un coste de 3.375.000 pesetas.



Esquema de las líneas propuestas por la Diputación y por el Jefe de Obras Públicas (Heraldo de Madrid, 29-10-1904)

En el preceptivo trámite de información pública la propuesta de la Diputación tuvo el apoyo de la Cámara de Comercio, de la Cámara Agrícola, de la Sociedad Económica de Amigos del País y de la Jefatura del Servicio Agronómico. El informe de la Jefatura de Obras Públicas era rechazado por la Diputación y la mayoría de los ayuntamientos, y apoyado por la Jefatura de Minas y por el Gobernador civil.

A título personal, el ingeniero de minas D. Antonio Gascón pidió preferencia para la construcción de un ferrocarril que permitiera la explotación de los minerales de la zona de Burguillos.

Tratando de allegar mercancías para aumentar su negocio, la compañía del Zafra-Huelva solicitaba una red de 293 kilómetros en torno a este ferrocarril, dando preferencia a una vía de Badajoz a Fregenal alargada por el sur con una nueva conexión con Portugal, pasando por Higuera la Real y Encinasola. Proponía también la prolongación de esta línea por el norte, desde Badajoz a San Vicente de Alcántara, y otro ferrocarril desde Castuera hasta Zafra.

La postura del Ayuntamiento de Zafra respecto de todo ello fue muy discreta. No se personó en ninguna de las reuniones de la Diputación por cuanto que, según las

condiciones que imponía la ley, no debería beneficiarse con ningún ferrocarril por estar la población suficientemente comunicada.

No obstante, la construcción de nuevas líneas que transportaran viajeros y mercancías a la localidad sería un importante revulsivo para la industria y el comercio, por lo que a título privado se demandaba la construcción de nuevas líneas. Como las deliberaciones de la Diputación coincidieron con la Feria de San Miguel, se repartieron durante esos días unos pasquines firmados por “*La Comisión*”, reivindicando que alguna de las líneas recalara en Zafra, haciendo dos peticiones: insistía en la conocida Zafra-Villanueva del Fresno y que la línea San Vicente-Badajoz-Fregenal se convirtiera en San Vicente-Badajoz-Zafra. Tras esas propuestas estaba el partido liberal, cuyo líder en Zafra, D. Felipe Martínez, no ocultaba su disconformidad con la tibieza del Ayuntamiento y con que ningún representante hubiera acudido a las reuniones en Badajoz<sup>118</sup>.

Sin embargo, corroborando que la discreción del Ayuntamiento había sido la mejor estrategia, un artículo publicado en *El Eco de Zafra* por D. Manuel Mancebo en demanda de esas dos líneas fue contundentemente contestado por un editorial del *Nuevo Diario de Badajoz*<sup>119</sup>, que apoyaba la propuesta de la Diputación y manifestaba que:

*No abrigamos prejuicios de clase alguna contra Zafra; muy al contrario, reconocemos la importancia comercial y agrícola. Está equivocado el Sr. Mancebo en su apreciación respecto que se envidie a ciertos pueblos.*

*(...) Se quiere hacer en Zafra un centro ferroviario y sumarle más y más vías férreas, cuando hay pueblos importantes, muy importantes, que no tienen ninguna y cuyos intereses son, por lo menos, tan atendibles como los de Zafra.*

El editorial, además de resaltar las ventajas de la línea San Vicente-Badajoz-Fregenal, anticipaba que ya había ofertas para su construcción por una “*compañía poderosa*” y, sin escarmiento con lo sucedido cuarenta años antes con el Mérida-Sevilla, afirmaba:

*Créalo el Sr. Mancebo, los pueblos todos están dispuestos a echar la casa por la ventana como se dice vulgarmente.*

*Como que hay pueblo que ofrece cuatro millones él solito; otros ofrecen de 45 a 50 kilómetros de recorrido gratuitamente, es decir, el terreno que en ese recorrido atraviere la línea y garantizar hasta el 4 por 100 si es preciso. Y todos hacer lo que haga el que haga más. Esto es hermoso Sr. Mancebo; ver a tanto pueblo defender lo que legítimamente le corresponde. En todo caso se construiría el ferrocarril por cuenta de los pueblos interesados y si para ello es preciso se empeñarán hasta las alhajas.*

Poco después *El Eco de Zafra*<sup>120</sup> reconocía su error y el revuelo originado al reivindicar nuevas líneas teniendo ya dos (“*Habíamos prometido no mover nuestra pluma para tratar más este asunto visto el giro enojoso que tomaba en la prensa extremeña*”), sin embargo exhortaba a la corporación municipal a que cesara en su pasividad, que defendiera a la población como centro obligado para las líneas que se construyeran en la provincia y ofreciera subvenciones para la construcción de “dos o tres” ferrocarriles desde Zafra, sugiriendo una línea a Villanueva del Fresno y dos directas, hacia Madrid y Badajoz.

<sup>118</sup> *Noticiero Extremeño*, 29-9 y 3-10-1904 y *Nuevo Diario de Badajoz*, 5-10-1904.

<sup>119</sup> *Nuevo Diario de Badajoz*, 19-10-1904.

<sup>120</sup> *El Eco de Zafra*, 18-12-1904.

También en Portugal se estudiaba entonces una red secundaria, por lo que se iniciaron contactos entre los dos Gobiernos para establecer las bases de un nuevo acuerdo acerca de los diversos enlaces de líneas que pudieran tener lugar. La intención manifestada en enero de 1905 por el vocal-secretario del Consejo de Administración de los Caminos de Hierro del Estado portugués era la creación de cuatro nuevos empalmes<sup>121</sup>, “uno de ellos con la línea del Tâmega, en dirección á Verín; otro con la de Pocinho á Miranda, en dirección á Zamora; un tercero, el de la línea de Évora á Reguengos, en dirección á Zafra, y, por último, la prolongación de la línea del Algarve por el enlace de Ayamonte á Huelva”.

Conforme a ello, el Gobierno español aprobó el 26 de marzo de 1908 la Ley de ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, que concedía seis líneas para Badajoz, dos secundarias y cuatro estratégicas:

<b>Ferrocarriles Secundarios</b>	Longitud
De Logrosán a la estación de Chillón por Almadén	125
De Campanario por Puebla de Alcocer a Herrera del Duque	75
<b>Ferrocarriles Estratégicos</b>	
De Badajoz a Fregenal por Olivenza, Alconchel y Jerez de los Caballeros	108
De Badajoz por Alburquerque a San Vicente de Alcántara	65
De Zafra a Villanueva por Jerez de los Caballeros	85
De Almendralejo a Santa Marta	30

Aunque las características de unos y otros eran similares, serían ferrocarriles estratégicos aquellos que atendieran directamente a necesidades o conveniencia de la defensa nacional además del servicio que prestaran a otros intereses generales, por lo que eran estratégicas las líneas establecidas a lo largo de la frontera con Portugal o que se dirigían hacia ella.

### La minería del suroeste de Extremadura

Ya por entonces se estaba advirtiendo que, más que a los intereses agrícolas y ganaderos, una línea que cruzara las comarcas del suroeste de Badajoz habría de servir para dar salida a la creciente producción minera de la zona<sup>122</sup>, que demandaba la implantación de una red ferroviaria insistiendo en que la falta de comunicaciones era la principal causa de que no se beneficiaran los recursos, habiendo explotaciones tan apartadas de las vías férreas “que sus productos, para llegar á la estación más próxima, invierten uno ó dos días, sin tener en cuenta épocas del año en que por completo hay que desistir de todo tráfico, en la imposibilidad material de poder pasar por los intransitables caminos y cruzar caudalosos ríos”.

Ocurría que en los últimos años del siglo XIX y primeros del siglo XX se vivió en Extremadura una auténtica fiebre por explotar yacimientos muy diversos, casi siempre por sociedades extranjeras que se limitaban a extraer el mineral, lavarlo a bocamina y enviarlo a Inglaterra o Alemania a través de los puertos de Lisboa, Huelva o Sevilla.

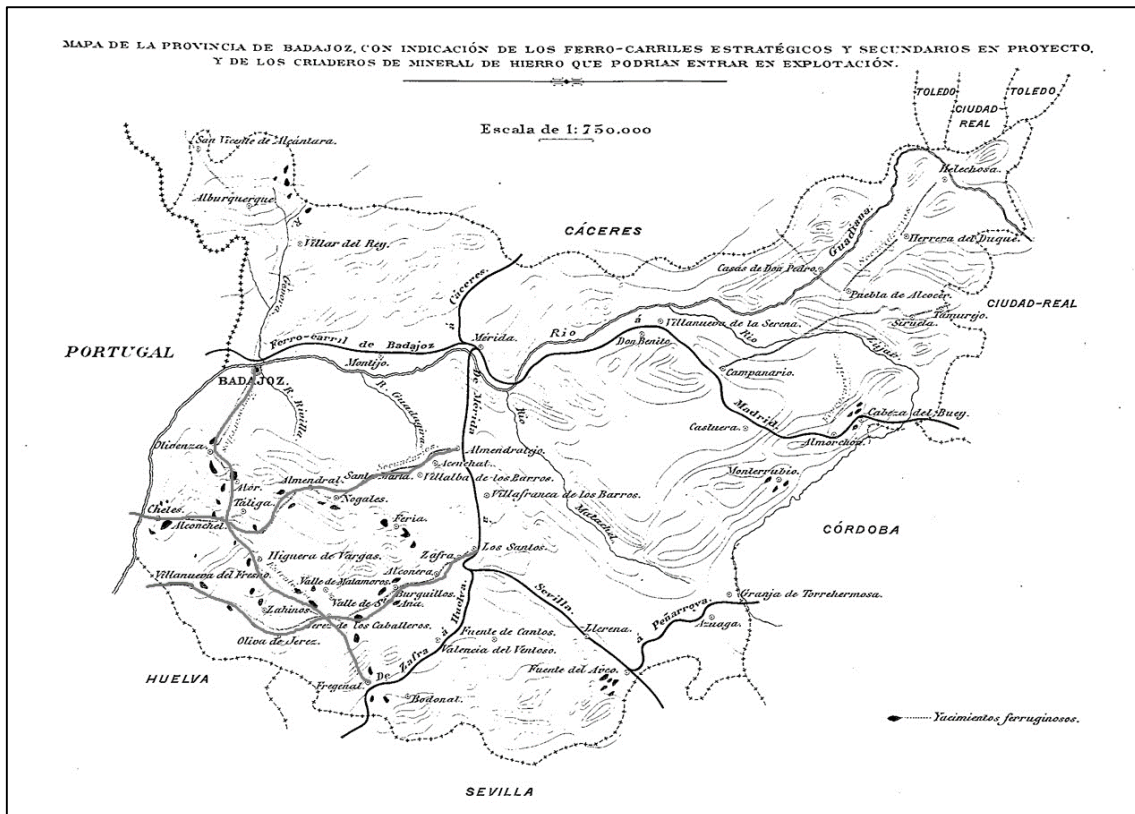
Ese era el caso de las minas de Santa Marta, donde la francesa *Minera y Metalúrgica de Santa Marta* y la inglesa *New Vanadium Alloy Limited* explotaron un yacimiento de galenas argentíferas con una ley de entre 2,5 y 4 Kg de plata por tonelada, cuya principal

<sup>121</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 24-1-1905, p. 40.

<sup>122</sup> Los datos de este apartado referidos a las minas y el transporte del mineral están tomados de los informes anuales del Jefe del Distrito de Badajoz, publicados en la *Estadística Minera de España* de los años 1900 a 1915, por el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas hasta 1904 y por el Ministerio de Fomento de 1905 en adelante.

riqueza era la llamada vanadinita o vanadato de plomo, que alcanzaba elevados precios en los mercados, hasta el punto de haberse formado en Londres un sindicato de “ricos industriales” para su explotación.

El transporte del mineral se hacía con carros hasta la estación de Zafra, desde donde se enviaba por ferrocarril a Huelva o Sevilla. Puesto que los 35 kilómetros de carretera encarecían enormemente los portes, la sociedad *Hijos de Francisco Ayala y Miras* solicitó la concesión para construir un tranvía mixto desde la estación de Badajoz a la de Zafra. Autorizado por la Dirección General de Obras Públicas el 8 de noviembre de 1904, sería de tracción eléctrica mientras circulara por las calles de Badajoz y de vapor a lo largo de la carretera hasta llegar a Zafra.



Propuesta de líneas del Jefe de Minas de Badajoz para poner en explotación los yacimientos de hierro

Un grupo inglés se ocupó de explotar las minas de hierro de Feria y La Parra, cuya producción motivó que su propietario, D. Raoul Ignazi, estudiara también la construcción de un ferrocarril privado hasta Zafra, con un recorrido similar al del tranvía propuesto desde Badajoz.

Mucho más productivos eran los yacimientos de hierro de Jerez de los Caballeros, donde la sociedad *The Ardila Iron Ore Company Limited*, propiedad de J. Massener y E. Doetsch<sup>123</sup>, explotaba el llamado *Coto de Los Vidales*, a orillas del río Ardila, y cuyas principales minas, *Santa Justa*, *San Guillermo* y *San Otón*, ocupaban a más de 200 trabajadores y producían alrededor de 80.000 toneladas anuales.

<sup>123</sup> Hay que recordar que Enrique Doetsch era uno de los socios de la compañía del Zafra-Huelva y que junto a Guillermo Sundheim fue quien inició la explotación a gran escala de las minas de Riotinto. Aunque eran alemanes, recibían apoyo del capital inglés y en Londres estaban domiciliadas sus sociedades.

El principal problema con el que se topó la compañía fue el de transportar el mineral hasta el puerto de Huelva, desde donde se enviaba a Alemania y Holanda. Para ello construyeron un cable o ferrocarril aéreo de 15,5 kilómetros desde la mina *Santa Justa* hasta la estación de Fregenal<sup>124</sup>, ampliado después en otros dos kilómetros desde *San Guillermo* hasta *Santa Justa*. Esta instalación y la rebaja de tarifas ferroviarias para el mineral de hierro permitieron duplicar la producción, a pesar de que el coste total del transporte siguió siendo muy elevado: 9,92 pesetas por tonelada, mientras que el precio del mineral no superaba en Huelva las 14 pesetas.

En Olivenza se proyectó la construcción de otra línea aérea de más de 30 kilómetros para llevar los hierros a Portugal, donde las compañías de ferrocarriles daban grandes facilidades, con tarifas muy reducidas, para transportar el mineral a Lisboa. Se pretendía así la rentabilidad de los criaderos de oligisto de *El Palancale*, entre Santa Ana y el Valle de Matamoros, y de otros yacimientos de Zahínos, Cheles, Olivenza y Alconchel

También de hierro eran las minas de Bodonal de la Sierra, proyectadas por una empresa bilbaína que tuvo que abordar por su cuenta el problema del transporte, para lo que acordó con la compañía del Zafra-Huelva la construcción de un ramal de ancho español de unos seis kilómetros desde la estación de Fregenal, un proyecto que se topó con la negativa de los propietarios de los terrenos a la expropiación forzosa y con la lentitud de la Administración en solucionar el conflicto.



Instalaciones de la estación de Fregenal, lugar de embarque del mineral de hierro hacia Huelva (foto AHMZ)

De poca producción, pero extraordinariamente rentables, eran los criaderos de wolframio de Villagarcía y, sobre todo, de Oliva de la Frontera, donde se encontraba la mina *Virgen de Gracia*, que en 1912 empleó a 55 trabajadores y produjo 22,5 toneladas, vendidas en el puerto de Huelva a razón de 2.500 pesetas por tonelada. Lamentaba el Ingeniero Jefe del distrito la falta de inversiones en este tipo de yacimientos, cuyos propietarios se limitaban a hacer pequeñas cortas a lo largo de los filones más enriquecidos sin abordar trabajos de investigación en profundidad, añadiendo que seguramente se emprenderían tales estudios si se contara con buenos medios de transporte.

En cuanto al beneficio de otros minerales en esos primeros años del siglo XX, se pueden citar las canteras de mármol de Alconera, las explotaciones de piritas cobrizas de Feria, Cheles y Alconchel, las minas de mercurio de Usagre y los yacimientos de uranio de Fuente de Cantos y Monesterio.

<sup>124</sup> Este cable o tranvía aéreo, sistema J. Pohlig Otto, partía de las tolvas de carga de la mina *Santa Justa* y terminaba en la estación de Fregenal de la Sierra. Con sus 15.475 metros de longitud podía transportar 500 toneladas en diez horas, moviéndose con un motor de 120 a 140 caballos situado en la mitad de la línea. Los baldes estaban espaciados 120 metros y su velocidad media era de 2,5 metros por segundo, por lo que cada balde tardaba algo más de hora y media desde la mina a la estación.

Todos topaban con el problema del transporte para alcanzar una rentabilidad que permitiera efectuar inversiones y aumentar su producción, en unos casos por no existir esos medios de transporte o cuando existían, como en las minas de Jerez de los Caballeros, con unos costes que impedían a las compañías ferroviarias elevar las tarifas para buscar rentabilidad y con un margen tan ajustado para las empresas mineras que una mínima bajada en la cotización internacional de los metales obligaba al cierre de las explotaciones y a la paralización del tráfico ferroviario.

### La Compañía Minera Ferroviaria Extremeña

Quedan por ver los yacimientos más próximos a Zafra y con más venturoso futuro: las minas de hierro de Burguillos del Cerro, que según un informe del ingeniero Antonio Gascón<sup>125</sup>, estarían divididas en tres grupos. El meridional, situado a unos tres kilómetros al sur de Burguillos, constaba de las minas *Valentina*, *Santa Bárbara*, *Elba*, *San José*, *Inocencia*, *Li-Hung-Chang* e *Indecisa*. Esta última pertenecía a un propietario, *Li-Hung-Chang*, a otro, y las otras cinco a una sociedad formada por vecinos de Burguillos y de Madrid. De esta sociedad eran también las minas de los otros dos grupos.

El grupo oeste, o *del Cordel*, estaba a dos kilómetros del pueblo, en dirección a Jerez de los Caballeros, e incluía las minas *La Fe*, *Consuelo* y *Aurora*. El grupo este era el más cercano a Zafra y de mayor superficie, extendiéndose de norte a sur en más de cuatro kilómetros. Sus minas eran *Isabelita*, *Dolora*, *Nueva Vizcaya*, *Ruperto*, *Catalina*, *Manuela*, *Suecia* y *Angustias*.

Estimaba el informe que en estos criaderos habría algo más de cuatro millones de toneladas de mineral de hierro y analizaba las posibilidades de transporte a los puertos de Sevilla o Huelva, para lo que proponía construir un ferrocarril de vía métrica que, “*partiendo de la estación de Zafra, cruce la divisoria de aguas por el Puerto de Santo Domingo y pase lo más cerca posible de la Alameda del Jinete, del pueblo de Burguillos y de lo que llaman el Cordel*”. Esta línea serviría a casi todas las minas, aunque algunas, como *La Dolora*, necesitarían conectarse con la vía métrica mediante un cable aéreo o una línea auxiliar de 0,60 m.

Para las comunicaciones del grupo meridional planteaba también la instalación de un cable o una vía de 0,60, y además una solución independiente que ahorraría 20 kilómetros de recorrido, enlazándolo directamente con la línea de Zafra a Huelva en la estación de Medina de las Torres.

Con tales perspectivas de negocio, a principios de 1911 se constituyó en Madrid la *Compañía Minera Ferroviaria Extremeña* con un capital de cinco millones de pesetas, cuyo hombre fuerte en esta zona era el Conde de la Corte, que actuaba como vocal en un Consejo de Administración presidido por el Marqués de Cervera y de la Villa Itre<sup>126</sup>. Su objeto social era la explotación de estas minas y construir el ferrocarril de Zafra a Villanueva del Fresno para facilitar el transporte del mineral hasta el puerto de Huelva.

---

<sup>125</sup> GASCÓN, Antonio: “Ferrocarril Secundario de Zafra a Burguillos”, publicado en sucesivos números de la *Revista de Obras Públicas*, Madrid, 1904, 52, tomo I, pp. 351-354, 366, 370-372 y 378-381.

<sup>126</sup> Según informaban la *Revista Minera de España*, tomo 62, 1911, p. 96, y la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 8-2-1911, p. 67, el vicepresidente de la compañía era D. Luis Brousoux Capitelieta; el gerente, D. Antonio Fernández de la Rosa, y el secretario, D. Pascual Arias Vázquez. Como vocales del Consejo estaban, además del Conde de la Corte, D. Sebastián Esteller, D. Jesús Carrasco, D. Antonio Álvarez, D. Ramón Manjarrés, D. José López Rubio, D. Joaquín Ordóñez y D. Diego Palacios.



Zafra: Casa-Palacio del Conde de la Corte, sede de la Compañía Minera Ferroviaria Extremeña (foto Vivas Tabero)

A partir de entonces, año tras año los jefes del distrito minero animaban y reclamaban la esperada red de transporte ferroviario en esta parte de la provincia. En la memoria correspondiente a 1911 se indicaba que *“si los vaticinios referentes al mundial incremento siderúrgico llegan á realizarse, una de las provincias productoras de hierro será la de Badajoz, confiando siempre en la realización de los medios de comunicación, con los cuales serían explotables criaderos de reconocida importancia, adquiridos por Sociedades ó particulares”*.

Y refiriéndose a las proyectadas líneas de Zafra a Villanueva y de Badajoz a Fregenal, la de 1913 decía que:

*Las dos líneas atraviesan muchos yacimientos ferruginosos; pero especialmente la primera atravesaría los ricos yacimientos de hierro de Burguillos, muchos de los de Jerez y casi todos los de Oliva, Zahínos y Villanueva, y en Oliva de Jerez y Zahínos también los criaderos de wólfram. El segundo es de mucho interés para el desarrollo de nuestras minas de hierro, que inmediatamente se pondrían en explotación (...).*

*Aparte de estas líneas, parece que hay proyecto de un ferrocarril particular desde Zafra á Burguillos, sin pretensión de auxilio por el Estado, y otro desde los criaderos del término de Feria, también á Zafra; pero aun no se pueden juzgar estos proyectos en serio, y sólo indican el interés que despierta la explotación de los hierros en esta provincia y la falta de vías de comunicación, de que tan necesitada está.*

### **Un ferrocarril militar**

Todo se fue al traste con el comienzo de la Guerra Mundial. La dependencia extranjera de casi todas las explotaciones y el que su producción se exportara principalmente a Inglaterra y Alemania, acabaron repentinamente con el sueño minero de la región y con todas las esperanzas puestas en sus minas y ferrocarriles.

El 1 de agosto de 1914 Alemania declaró la guerra a Rusia, dos días después a Francia y el 6 de agosto cerraban las minas de hierro de Jerez de los Caballeros, no sólo porque el mineral se exportaba a Alemania sino también porque la compañía tenía su domicilio en Londres y estaba financiada por ingleses y alemanes. Todas las demás explotaciones

corrieron la misma suerte y las de Burguillos y Bodonal ni siquiera llegaron a ponerse en marcha.

El wolframio, cuya producción se hubiera vendido a muy buen precio, se consideraba contrabando de guerra y no se permitía su salida del país. Y en la zona de Santa Marta solo permanecieron en funcionamiento las minas de galenas argentíferas, cuya propietaria en esos años, la francesa *Sociedad Minera Metalúrgica de Badajoz*, supo burlar la neutralidad impuesta por el gobierno español enviando su producción a las fundiciones e industrias de Peñarroya, que se convirtieron durante la guerra en un importante centro de producción de armamento al servicio del ejército francés.

Desaparecido cualquier atisbo de recuperación de la minería e impregnado por el ambiente bélico que se respiraba en la Europa de aquellos años, el 28 de abril de 1917 se abrió el concurso de proyectos para el ferrocarril estratégico de Zafra a Villanueva del Fresno, cumpliendo con las directrices marcadas por la Junta de Defensa Nacional y el Consejo de Obras Públicas, que estableció que debería estar dotado de material apropiado para el transporte, carga y descarga de piezas de artillería de hasta 6,87 metros de largo y 6.300 kilos de peso, y su material de tracción estaría dispuesto para trenes de tropas de todas las armas a una velocidad mínima de 25 km/h.

Se exigía también que la línea, de ancho normal español, empalmara en Zafra con las de Zafra a Huelva y de Mérida a Sevilla. Pasando por Jerez de los Caballeros terminaría en Villanueva del Fresno, sin pasar a vanguardia de los puntos fortificados ni de aquellas posiciones que por su situación o condiciones especiales hubieran de constituir núcleos de defensa o puntos de apoyo del ataque en caso de guerra.

Tales requisitos no eran sino la contrapartida a los recelos que por el lado portugués venían mostrando sus militares, ratificando el temor en ambos países por lo que pudiera suceder en la todavía frágil frontera entre España y Portugal<sup>127</sup>.

Con estos condicionantes y con inciertas expectativas de negocio, su construcción no suscitó el interés que deseaban los pueblos de la zona. Al concurso solo acudió D. José Benjumea y Zaya, y cuando lo hizo fue para solicitar una ampliación del plazo.

El final de la Guerra Mundial y la progresiva normalización de las relaciones hispano-lusas alentaron la pretendida unión de Évora con Zafra. Si hasta entonces los trenes blindados habían servido como eficaz arma de guerra y para el rápido movimiento de tropas, durante la guerra y la posterior Revolución Rusa la aviación se encargó de demostrar lo vulnerable que el ferrocarril podía ser, por lo que la desconfianza en una línea internacional era un argumento que iba quedando vacío.

Ingleses y alemanes se fijaron otra vez en las posibilidades mineras de la zona y en la construcción de la línea internacional. Incluso el capital norteamericano acudió a la llamada enviando ingenieros para estudiar el ferrocarril. El anuncio de la apertura de la fundición de El Pedroso, en la línea de Mérida a Sevilla, dio aún más esperanzas a las minas de hierro de Burguillos y Jerez<sup>128</sup>, donde se hizo el “*ensayo*” de transportar 20.000

---

<sup>127</sup> Tras siglos de disputas, la localidad de Olivenza fue ocupada por España en 1801 durante la *Guerra de las Naranjas*, estableciéndose la línea fronteriza en el Guadiana con la firma del *Tratado de Badajoz*. A petición de Portugal, el *Congreso de Viena* de 1815 anuló ese tratado, pero nunca después se hizo oficial una demarcación definitiva, razón por la que, todavía en el siglo XXI, es considerada por algún organismo internacional como zona de conflicto.

<sup>128</sup> *Estadística Minera de España*, Ministerio de Fomento, 1923, p. 120, y 1927 p. 166.

toneladas que estaban ya arrancadas en la mina San Guillermo, por ver si resultaba rentable, aunque apenas se acarreó la cuarta parte.

Por otro lado, la *Memoria descriptiva y justificativa de la línea de Zafra a Villanueva*, de 15 de julio de 1924, no hacía referencia alguna a su valor como línea de invasión y se limitaba a dar cuenta del tráfico que iba a generar, especialmente de minerales, refiriéndose minuciosamente a los diversos yacimientos, explotación de las minas, cualidades del mineral, etc., que iría preferentemente a los puertos de Huelva y Sevilla<sup>129</sup>. Por el contrario, tres años después la memoria del ferrocarril estratégico de Gibraleón a la frontera portuguesa por Paimogo sí establecía que “*Será objeto de la línea (...) servir los intereses nacionales, contribuyendo intensamente a satisfacer las necesidades estratégicas de la frontera sur con Portugal*”.



Estación de Zafra hacia 1920 (Imprenta E. Morera)

### Buscando financiación (otra vez)

La política de obras públicas del Gobierno de Primo de Rivera dio nuevas esperanzas para la construcción de ferrocarriles secundarios, por lo que tanto la Diputación de Badajoz como los ayuntamientos retomaron sus campañas en este sentido.

D. José Benjumea Zayas y D. Eduardo Castillo Lastrucci, que tenían ya hecho el proyecto del ferrocarril de Zafra a Villanueva, se reunieron en mayo de 1924 con alcaldes y representantes de Zafra, Alconera, Burguillos, Jerez de los Caballeros, Oliva de la Frontera, Villanueva del Fresno, Zahinos, Táliga, Barcarrota, Higuera de Vargas, Valle de Santa Ana, Valle de Matamoros, Salvaleón y Salvatierra. Tras explicar las gestiones efectuadas con la Junta de Defensa Nacional para la aprobación del trazado, manifestó Benjumea que el proyecto era viable por la gran producción y riqueza de los pueblos que atravesaba la línea y por su importancia internacional<sup>130</sup>, “*pues este ferro-carril pone en comunicación Sevilla y Lisboa directamente, con un presupuesto de veinte o veinticinco*

<sup>129</sup> Ing. J. FERNANDO DE SOUZA: “Ligações ferroviárias com a Espanha - A linha de Zafra a Villa Nueva”, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Lisboa, nº 1158, 16-3-1936, pp. 165-167.

<sup>130</sup> ANTÚNEZ TRIGO, op. cit., p. 472, recoge la noticia publicada en el *Noticiero Extremeño* en mayo de 1924.

*millones de pesetas, cantidad exigua si se mira la obra tan importante que dicho ferrocarril está llamado a realizar”.*

La propuesta de los promotores era abrir una suscripción para recaudar un millón quinientas mil pesetas entre los municipios y constituir una sociedad que se hiciera cargo de construir el ferrocarril, nombrando una comisión formada por dos o tres personalidades de cada uno de los pueblos para redactar su reglamento.

Llama la atención la similitud con lo que décadas antes había sucedido con el Mérida-Sevilla: Los promotores procedían de Sevilla, venían amparados por empresarios andaluces y buscaban el dinero de los pueblos extremeños para construir el ferrocarril. Sorprende también que políticos y personajes locales se volcaran tan exageradamente con la idea, olvidando lo ocurrido con las inversiones en aquella línea.

Tampoco la prensa especializada parecía haber aprendido del pasado y aportaba su experiencia, para aconsejar finalmente caer en los mismos errores. Refiriéndose a las líneas de San Vicente a Fregenal y de Zafra a Villanueva del Fresno, la Gaceta de los Caminos de Hierro<sup>131</sup> mostraba a los municipios el camino a seguir:

*Todos los Ayuntamientos, asistidos por la Diputación provincial, se disponen a cooperar en pro de la feliz realización de esa proyectada red ferroviaria. Como es de esperar, se hará nombramiento de una Comisión gestora, que no prescindirá, a buen seguro, en los comienzos de su actuación, de venir a Madrid a ponerse al habla con los Poderes públicos, que no pueden ir más allá de la línea de los presupuestos. Los dos ramales citados ofrecen (¡quién lo duda!) un gran interés para la provincia de Badajoz, tan próspera en agricultura y ganadería, cuyos transportes se verifican, con las naturales dificultades, por carretera, a largas distancias.*

A partir de aquí la Gaceta volvía a alinearse con los promotores, manifestando que “*las gestiones oficiales están bien para adelantar trámites, para suprimir obstáculos burocráticos, etcétera, etc., no para adelantar dinero*” y proponía que fueran otra vez los ayuntamientos quienes pusieran los fondos:

*Los representantes de la provincia de Badajoz -y este es un consejo que nos permitimos darles, asesorados por la experiencia de tristes realidades- no deben confiarlo todo a las gestiones oficiales. Más que a esas gestiones, debe tenderse a levantar los créditos necesarios para la construcción de las obras; a ser posible, con los propios recursos de la provincia o provincias afectadas por el trazado del ferrocarril.*

No podían faltar los actos propagandísticos y las reuniones en la feria de Zafra. En la de San Miguel de 1926 se recibe la inesperada visita<sup>132</sup> de Primo de Rivera, con quien se celebra una recepción en el ayuntamiento a la que asisten Castillo Lastrucci y representantes de los municipios interesados, dando ya por cierta la aprobación y construcción del ferrocarril en breve plazo.

---

<sup>131</sup> Gaceta de los Caminos de Hierro, 20-6-1924, p. 207.

<sup>132</sup> AHMZ. Según se puso de manifiesto en la sesión ordinaria del Pleno de 26-10-1926 y la extraordinaria de 1-12-1926, tan inesperada fue la visita del Presidente del Gobierno que el Ayuntamiento tuvo que modificar de urgencia varias partidas del presupuesto municipal para hacer frente a los gastos ocasionados, lo que acabó por descuadrar las cuentas del ejercicio, tal como se explicó en el cierre definitivo del presupuesto aprobado el 29-8-1927, que reconocía un exceso de gastos de 7.778,74 pesetas.

En diciembre se celebra otra reunión con el Presidente del Gobierno, ahora en Madrid, adonde fue una comisión presidida por el Gobernador civil de Badajoz y formada por el presidente de la Diputación Provincial, los alcaldes de Zafra, Burguillos, Villanueva y Jerez de los Caballeros y “*fuerzas económicas de todos los pueblos*”. Su finalidad era la inclusión del proyecto en los presupuestos del Estado para 1927<sup>133</sup>, aunque fueron otra vez los ayuntamientos quienes tomaron la iniciativa y propusieron dedicar el 0,5% de sus presupuestos para atender a los gastos de gestión y propaganda en pro del ferrocarril, así como crear una mancomunidad de municipios<sup>134</sup> para constituir una compañía constructora, “*procurando interesar a los elementos influyentes de Sevilla, a que tanto habrá de beneficiar este ferrocarril*”.

### La Exposición Iberoamericana de Sevilla

Se estaba organizando por entonces la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929, entre cuyos preparativos estaba la construcción de nuevas líneas férreas que llevaran visitantes al evento, principalmente desde Madrid y Lisboa.

Para la primera, el *Plan Preferente de ferrocarriles de urgente construcción* declaró prioritaria la línea directa de Puertollano a Córdoba, acortando la distancia con Madrid al evitar el paso por Despeñaperros<sup>135</sup>. Para la segunda se pretendía el enlace internacional de Zafra con Évora, conectando Lisboa y Sevilla en menos de nueve horas con una línea de 437 kilómetros.

Con este fin se movilizaron todas las fuerzas de la capital andaluza. El periódico sevillano *El Liberal* daba cuenta de que para esa unión había que construir 96 kilómetros en suelo español y apenas 26 kilómetros en Portugal<sup>136</sup>, una vez que ya estaba construido el tramo de Évora a Reguengos de Monsaraz<sup>137</sup>:

*Esta línea, que ha sido estudiada y proyectada por el competente ingeniero sevillano D. Eduardo Castillo Lastrucci, se desarrolla sin ningún inconveniente, con pendientes suaves, es de ancho normal, igual al de las líneas portuguesas, y por tanto utilizable para que el magnífico material con que hoy cuenta Portugal pudiera llegar desde Lisboa (estación Barreiro) en unas nueve horas a Sevilla (estación plaza de Armas), una tercera parte del tiempo que hoy se tarda en hacer el viaje por Entroncamento, Badajoz, Mérida y Zafra a Sevilla.*

*Además, esta línea es de fácil construcción, por no tener que abrir túneles ni que levantar puntos de importancia. Dado el fácil perfil y las ventajosísimas condiciones del terreno español y portugués que atraviesa, los trenes podrán marchar a grandes velocidades.*

El *Diario de Lisboa* inició en Portugal una campaña similar tratando de vencer las reticencias militares a la conexión internacional, declarando que tales recelos no podían

---

<sup>133</sup> *El Siglo Futuro*, 15-12-1926, y *El Sol*, 15-12-1926.

<sup>134</sup> AHMZ. La creación de una mancomunidad de municipios aportando ese 0,5% de sus presupuestos se trata en la sesión ordinaria de 10-2-1927, discutiendo el resultado de la reunión celebrada en Jerez de los Caballeros el 6 de febrero. La celebración de esta reunión se recoge también en *La Voz*, 26-2-1927.

<sup>135</sup> Esta línea se construyó finalmente para alta velocidad con ocasión de la Exposición Universal de Sevilla de 1992.

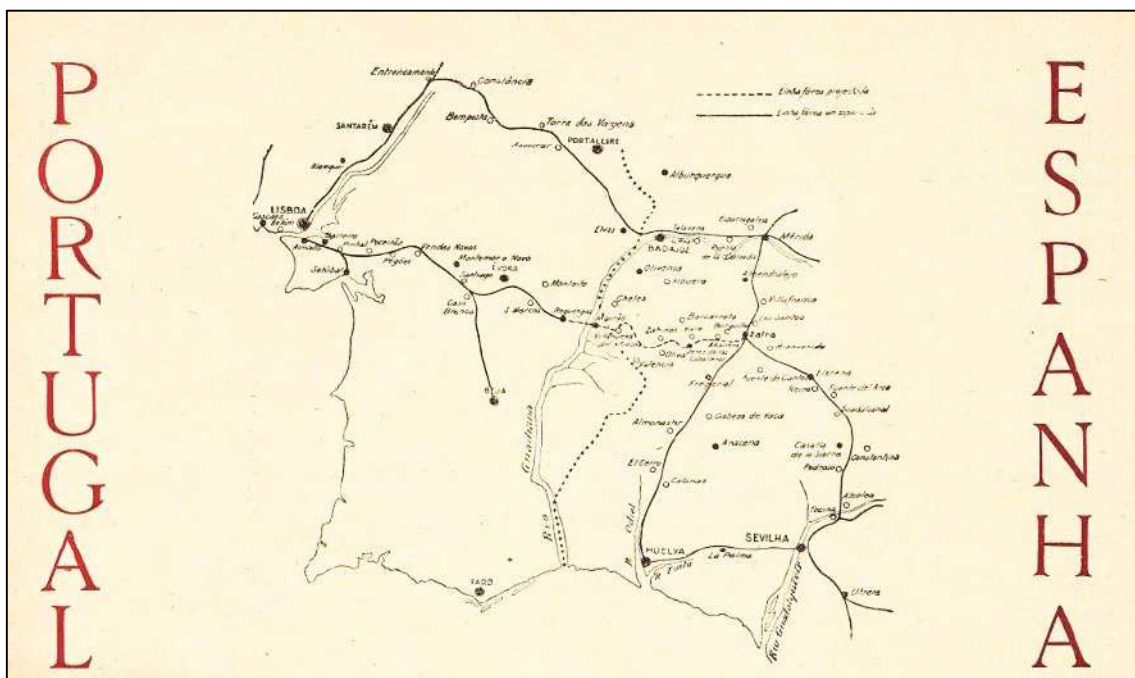
<sup>136</sup> La noticia de *El Liberal* de Sevilla, la reproducía *La Voz* en Madrid, el 26-2-1927.

<sup>137</sup> El tramo de Évora a Reguengos se inauguró el 6 de abril de 1927.

impedir la realización de necesidades regionales y animaba a los pueblos portugueses a unirse a la causa:

*Los pueblos españoles beneficiados, y entre ellos Zafra, combaten en favor del proyecto con un interés que traspasa las fronteras. Que se manifiesten los de Portugal exponiendo las ventajas que les han de resultar, y que se estudie rápidamente el asunto, haciendo públicas las razones que lo impidan, si las hay, o dando satisfacción a un fácil desvío del actual recorrido Lisboa-Sevilla.*

Ofrecía el diario una nueva dimensión de la línea, no tanto referida al transporte de mercancías como de pasajeros, entre los que contemplaba a los de un nuevo tipo, los turistas: “Para Lisboa pasarían a venir desde Sevilla las grandes caravanas extranjeras que recorren Andalucía bajo la tutela de las agencias de turismo, las cuales no se atreven a proponerles un viaje de veinticuatro horas para conocer nuestra capital y sus alrededores”.



Conexión de Sevilla con Lisboa por Badajoz y proyecto por Zafra y Évora (Gazeta dos Caminhos de Ferro)

La línea se beneficiaría también de una corriente de viajeros con fines comerciales y turísticos que aumentaba año tras año hacia la zona del Marruecos francés. Estos viajeros llegaban al puerto de Lisboa desde el resto de Europa y desde allí se dirigían a África en barco o, por ferrocarril hasta Sevilla y de aquí a Algeciras y Tánger, para lo que se demandaba la construcción del nuevo ferrocarril<sup>138</sup>, pues “no se puede ocultar que a Lisboa, poseyendo el puerto más importante de la Península, le interesa extraordinariamente aproximarse al continente Africano, para lo que en su debido tiempo se unirá San Fernando con Algeciras, realizándose en consecuencia la comunicación entre Lisboa y Algeciras”.

Viendo que es en Sevilla donde la propuesta tiene mejor acogida, las comisiones de alcaldes y personalidades extremeñas se dirigen a esta ciudad para recabar su apoyo. Como otras tantas veces había sucedido, lo que no pudieron los intereses extremeños lo conseguiría la mayor influencia de los andaluces: la Gaceta de los Caminos de Hierro

<sup>138</sup> FERNANDO DE SOUZA, op. cit. n° 1155, 1-2-1936, p. 78.

proclamaba el 10 de marzo de 1927 que “*la región extremeña está en estos momentos poseída de un desbordante entusiasmo producido al saber por conducto del gobernador civil de Sevilla que la construcción de este ferrocarril será pronto una realidad*”.

Quedaba por determinar el lugar en el que se haría el enlace con Portugal, para lo que la Conferencia Económica hispano-lusa de mayo de 1928 aprobó el plano de conexiones internacionales, tanto de carreteras como de ferrocarriles<sup>139</sup>. De inmediato se personaron en Villanueva del Fresno el ingeniero jefe de Obras Públicas de la provincia y el coronel de Estado Mayor, jefe de la Comisión de Límites de España con Portugal, a fin de ponerse de acuerdo con la comisión portuguesa para señalar el sitio por donde habría de producirse la conexión entre ambos países.

El Heraldo de Madrid<sup>140</sup> informaba del enorme júbilo que produjo en Villanueva la noticia de declarar internacional el proyecto de ferrocarril y que “*se recababa de los Gobiernos de ambas naciones la ejecución de las obras antes de que se inaugure la Exposición Iberoamericana de Sevilla*”.



Jerez de los Caballeros: Acto pro-ferrocarril Zafra-Villanueva (La Unión Ilustrada, 23-8-1928)

### **La Compañía del Ferrocarril de Zafra a Portugal**

Aunque desde 1924 los representantes de Zafra habían presidido algunas de las comisiones creadas al efecto, las gestiones en pro del ferrocarril fueron dirigidas casi siempre desde Jerez de los Caballeros, siendo a partir del acuerdo internacional cuando Zafra se pone a la cabeza del proyecto. D. Francisco Fernández Ramírez de Arellano, marqués de Solanda, en su doble condición de concejal del Ayuntamiento y diputado provincial, activa los trámites para la construcción, haciendo valer también su cargo de jefe provincial de la Unión Patriótica.

A solicitud de D. José Benjumea y Zaya, en agosto de 1928 se aprueba, por fin, el proyecto del ferrocarril de Zafra a Villanueva, con un presupuesto de 70.496.672,35 pesetas. Buena prueba de que las reticencias militares con respecto a esta línea iban desapareciendo es que el pliego de condiciones particulares, de 18 de octubre de 1928, no recogía ningún condicionante al respecto y que el material móvil y de tracción habría de ser principalmente para el transporte de productos agro-ganaderos:

<sup>139</sup> FERNANDO DE SOUZA, op. cit. n° 1158, 16-3-1936, p. 166.

<sup>140</sup> *Heraldo de Madrid*, 8-5-1928.

5	Locomotoras para trenes de viajeros
4	Locomotoras para trenes de mercancías
6	Coches mixtos de primera y segunda clase
6	Coches de segunda clase
12	Coches de tercera clase
4	Furgones para equipajes y correo
15	Cuadras para ganado (2 con freno)
40	Vagones cerrados (4 con freno)
100	Vagones para transporte de cerdos (10 con freno)
25	Jaulas para ganado menor (3 con freno)
20	Vagones de bordes altos (2 con freno)
1	Vagón cisterna de 12 metros cúbicos de capacidad
4	Furgones para trenes de mercancías

Declarado de utilidad pública, con derecho de expropiación forzosa y con una subvención de 75.000 pesetas por kilómetro, se trataba de encontrar una sociedad que fuera capaz de asumir el coste de las obras. El Marqués de Solanda, Benjumea y Castillo Lastrucci se afanan en ello hasta la firma definitiva de un contrato para la construcción de la línea. Establecimientos y casinos de Zafra amanecieron el 14 de diciembre mostrando un anuncio en el que se daba a conocer al vecindario el acuerdo con la barcelonesa *Sociedad Metropolitana de Construcción*, que al frente de un grupo de inversores se comprometía a ejecutar las obras, lo que es otra vez motivo de festejo en los pueblos interesados, sobre todo en Villanueva del Fresno<sup>141</sup>:

*Al saberse de la firma del contrato para construir el ferrocarril de Zafra a dicha población, se organizaron actos para celebrar tan grato suceso.*

*Las campanas fueron echadas al vuelo, cerró el comercio sus puertas y se formó una manifestación popular, en la que figuraban personas de todas las clases sociales y niños de las escuelas públicas. Al frente de la manifestación, que recorrió las calles del pueblo, iba la banda de música.*

Para hacer aún más atractiva la obra, al frente de una comisión de alcaldes, el Marqués de Solanda se entrevistó con el Ministro de Fomento, D. Rafael Benjumea y Burín, consiguiendo una subvención del 50% del coste de construcción, esto es, 368.669,27 pesetas por kilómetro, de las cuales 75.000 serían a fondo perdido y el resto en forma de anticipo reintegrable<sup>142</sup>.

El siguiente paso era instar a los ayuntamientos a que ofrecieran gratuitamente los terrenos por donde habría de discurrir la vía. Jerez de los Caballeros así lo había acordado ya dos años antes y en enero de 1929 Castillo Lastrucci recorrió los demás pueblos para tratar la cesión de los terrenos de cada término municipal, acompañado en este menester por D. Ángel J. Espert, promotor de la sevillana *Sociedad de Minas, Industrias y Comercio*, y del Sr. Fock, cónsul alemán en Sevilla. Solo en Oliva se toparon con la indignación de sus gentes porque se pretendía hacer la estación a siete kilómetros del pueblo, en vez de a los dos que estaba proyectada, solicitando el cambio del trazado como condición para apoyar a los inversores<sup>143</sup>.

En Zafra fueron recibidos por el alcalde, D. Mariano Tinoco de Castilla, y por el propietario D. Ricardo Muro, quienes reconocían “*los beneficios múltiples que*

<sup>141</sup> ABC, Madrid, 18-12-1928.

<sup>142</sup> El propio Ministro había promovido la modificación de la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, sobre todo en lo referente a subvenciones, con una reforma aprobada el 29 de abril de 1927.

<sup>143</sup> *El Sol*, 18-1-1929.

proporcionaría tan deseada vía de comunicación a este sector de nuestra provincia” y ofrecieron los terrenos públicos y privados que fueran necesarios para la construcción del ferrocarril. Un ofrecimiento que no sería demasiado gravoso por cuanto que, si bien la estación estaba en este término municipal, en realidad la vía discurría por él poco más de tres kilómetros<sup>144</sup>.

Una última visita del Marqués de Solanda al Ministro de Fomento el 26 de marzo dejaba todo atado para la adjudicación oficial de la concesión. A la subasta, supervisada por Castillo Lastrucci y celebrada dos semanas después, solo acudió la empresa prevista, la Sociedad Metropolitana de Construcción, que manifestó como condición para tomar a su cargo la obra que la subvención por kilómetro debía ser de 442.393,63 pesetas.

Realmente tal exigencia no era más que un órdago para conseguir una mayor subvención, pues desestimada por el Gobierno, seis días más tarde se otorgó la concesión a D. José Benjumea y Zayas como testaferro de los verdaderos postores, un grupo inversor liderado por el Banco Urquijo y formado por el Banco Internacional de Industria y Comercio, Banca Marsans, Banco Mercantil, Banco de Cataluña, Banco de Barcelona, Banco de Vasconia, Banco de Aragón, Banco de Santander, Crédito y Docks, Construcciones Bernal y Metropolitana de Construcción.

Cumpliendo con el guion previsto para estos casos, el de 10 de diciembre de 1929 los inversores constituyeron la *Compañía del Ferrocarril de Zafra a Portugal*, con sede en Barcelona, y once días después una Real Orden autorizaba a Benjumea transferir la concesión a la nueva sociedad.

Aunando intereses agrícolas y turísticos, el Consejo de Administración de la sociedad estaba presidido por el Duque de Fernán Núñez, propietario de fincas en Badajoz, siendo vicepresidente D. Francisco de Asís Ripoll Fortuño, que era presidente también de Viajes Marsans, primera agencia de viajes creada en España, que se vio muy favorecida por el auge del turismo internacional en los años veinte y por el tráfico de pasajeros generado por la Exposición Iberoamericana de Sevilla.

### **A vueltas con las obras (otra vez)**

Como si fuera un *déjà vu*, la noticia de la adjudicación de las obras se recibió organizando un baile público en Villanueva del Fresno, donde se estaban habituando a este tipo de festejos<sup>145</sup>, “*saliendo la Banda Municipal, que recorrió todo el pueblo*”, y en Jerez de los Caballeros “*donde inmediatamente de ser conocida, recorrió las calles la banda municipal de música, contribuyendo a enardecer la popular alegría. Los vivas al ferrocarril y a sus autores se sucedían sin interrupción*”. Apenas habían pasado dos meses cuando los ingenieros Enrique Mac-Lennan, Jaime Llunch, René Brandy (francés) y Francisco Fucker (alemán), comenzaron los trabajos de replanteo de la vía en Zafra y Jerez de los Caballeros.

Como la dicha no podía ser completa, por esas fechas se inauguraba la Exposición Iberoamericana sin haber logrado el objetivo de la conexión internacional ni por ferrocarril ni por carretera, y los villanovenses se quejaban de ello<sup>146</sup>:

---

<sup>144</sup> AHMZ, sesión extraordinaria del Pleno del 26-1-1929 y ANTÚNEZ TRIGO, op. cit., p. 478.

<sup>145</sup> *El Sol*, 11-4-1929, y *La Libertad*, 11-4-1929.

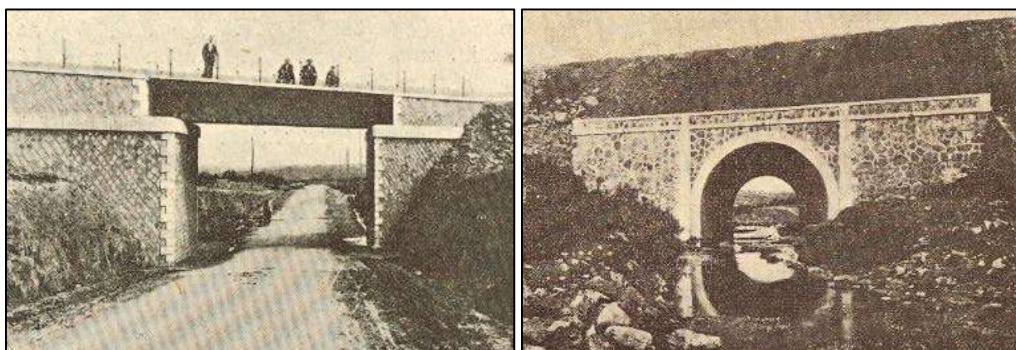
<sup>146</sup> ANTÚNEZ TRIGO, op. cit., p. 482.

*Ha sido una verdadera lástima que el trozo de carretera que hasta la frontera a nosotros nos corresponde construir no hubiera estado terminada para la inauguración de la Exposición de Sevilla. Los portugueses, por su parte, ya tienen construido su trozo; ha sido una verdadera lástima -repetimos-, porque además de dar facilidades, de estimular a los turistas, estos, aunque su permanencia entre nosotros sea corta, algo dejan.*

También desde Sevilla se lamentaba que para la exposición no se hubiera construido ninguna de las líneas previstas para unirse directamente con Portugal, por Zafra o por Ayamonte, quedando sólo disponible la conexión por Badajoz<sup>147</sup> “sobre la que ignoramos si van a circular los trenes necesarios, rápidos, modernos, cómodos y numerosos, que exige el esperado contingente extraordinario de viajeros”.

A partir de ahí se empieza a torcer la situación. Más que en los productos agrícolas y ganaderos, la concesionaria del ferrocarril tenía puestas sus esperanzas de rentabilidad en el transporte de minerales, cuya producción había ido recuperándose lentamente. Pero la crisis económica mundial iniciada en octubre de 1929 hunde de nuevo los mercados internacionales y las minas vuelven a cerrar<sup>148</sup>:

*En cuanto al porvenir de los yacimientos de mineral de hierro de la provincia, de los que tenemos algunos de gran importancia en términos de Bodonal, Fuente del Arco y Jerez de los Caballeros, (...) están forzosamente en paro, al disminuir la demanda del mercado del hierro y al producirse la baja de precios del mineral; lo que, unido al encarecimiento de la mano de obra y de los materiales, y al aumento de impuestos, hace que estas minas, cuyos productos ya son por sí de difícilísima competencia en el mercado, por el gravamen de transportes hasta el puerto de Huelva, que encarece fuertemente la mercancía, sean probablemente inexplotables en mucho tiempo.*



Obras del Zafra-Villanueva: Cruce con la carretera a Huelva y puente en la Rivera de la Dehesa (Gazeta dos Caminhos de Ferro)

Relacionado en cierto modo con la crisis económica, estuvo también el final de la dictadura de Primo de Rivera, que supuso la destitución de los alcaldes de todos los pueblos interesados en la línea y el nombramiento de otros provisionales, una situación que se alargó más de lo preciso y que impedía a los alcaldes interinos tomar decisiones “que no saben si serán anuladas al día siguiente por quienes hayan de sustituirlos y hacen que problemas de tan capital importancia como la construcción de este ferrocarril, queden al margen de toda gestión municipal”<sup>149</sup>.

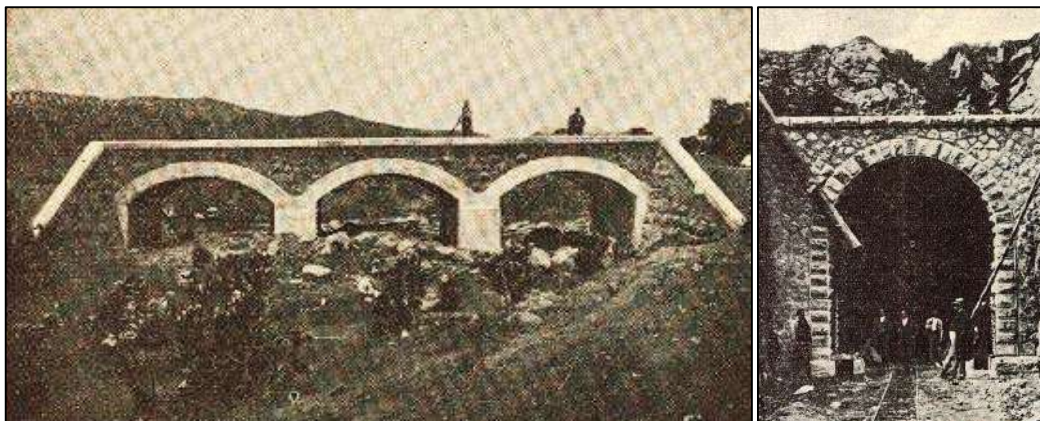
<sup>147</sup> VÁZQUEZ, José Andrés: “Las comunicaciones con Portugal”, ABC, Madrid, 8-1-1929.

<sup>148</sup> Estadística Minera de España, 1934, p. 272.

<sup>149</sup> La Libertad, 11-12-1929.

En ese contexto la obra ya no resultaba tan interesante. Y menos aun cuando en Portugal el Decreto-Ley de 1 de abril de 1930 suprimió el tramo de Mourao a la frontera, retomando la idea de la Línea del Guadiana aprobada en 1902, para ir, por Moura y Pias, hasta Pomarao. Se renunciaba otra vez a la unión de Évora con Zafra, quedando la parte española de mero interés regional.

Por otra parte, una vez que la concesión pasa a manos de la compañía del Zafra-Portugal, esta prescinde de los servicios de Castillo Lastrucci y hace por su cuenta un nuevo replanteo de la vía, alargando el trazado y desligándose de la ruta y estaciones aceptadas por los ayuntamientos, que, a pesar de su interinidad, revocan los acuerdos sobre la cesión gratuita de los terrenos.



Obras del Zafra-Villanueva: Puente del río San Lázaro y túnel de Alconera (Gazeta dos Caminhos de Ferro)

El creciente desinterés de la compañía y las desavenencias acerca del trazado definitivo provocaron que, pasado un año de la concesión, las obras aún no hubieran comenzado, por lo que en Jerez se reúnen alcaldes y autoridades de los municipios interesados reclamando la participación del autor del proyecto y el inicio de las obras para paliar la grave crisis obrera de la comarca, una demanda que a partir de entonces se convierte en esencial para los pueblos, de tal manera que la siguiente entrevista con el Ministro de Fomento gira en torno a este asunto.

El 5 de julio de 1930 se celebró en Madrid la reunión que habría de ser definitiva. Además del Ministro, del Director General de Obras Públicas y Ferrocarriles, y del Subdirector de Obras Públicas, se personaron Castillo Lastrucci, los directores de la compañía del Zafra-Portugal y una comisión extremeña compuesta por el Duque de Fernán Núñez, el Marqués de la Frontera, el Marqués de Solanda y Encinares, el Marqués de Selva Alegre y los alcaldes de Villanueva del Fresno, Zahinos, Jerez de los Caballeros, Burguillos del Cerro, Alconera y Zafra, además del presbítero de Oliva de la Frontera, en representación de este municipio.

Tras el informe favorable de la División de Ferrocarriles y la consignación por el Ministerio del presupuesto necesario para la ejecución de la obra y el pago de las subvenciones, se produjo el acuerdo entre los ayuntamientos y la compañía respecto del trazado definitivo<sup>150</sup>. Con el nuevo replanteo, el recorrido sería muy similar al propuesto por Castillo, con casi 99 kilómetros de longitud divididos en cuatro trozos, de los cuales la Sociedad Metropolitana de Construcción ejecutaría el tramo de Zafra a Burguillos y Construcciones Bernal haría los otros tres:

<sup>150</sup> *Heraldo de Madrid*, 25-6-1930 y 5-7-1930.

PK	Tramo	Longitud
0 al 20,02	Zafra-Burguillos	20,02
20,02 al 46	Burguillos-Jerez de los Caballeros	25,98
46 al 61,39	Jerez de los Caballeros-Oliva de Jerez	15,39
61,39 al 96,22	Oliva de Jerez-Villanueva del Fresno	34,83

Con un presupuesto total de 70.950.000 pesetas, la línea discurriría por los términos municipales de Zafra, La Puebla de Sancho Pérez, Alconera, Burguillos del Cerro, Jerez de los Caballeros, Oliva de la Frontera, Zahínos y Villanueva del Fresno, y tendría las siguientes estaciones:

Estación	Tipo	Pk
Zafra	estación	0,00
Alconera	estación	10,069
Burguillos del Cerro	estación	21,800
La Granja	apeadero	37,884
Jerez de los Caballeros	estación	46,820
Domingo Abid	apeadero	54,320
Oliva-Zahínos	estación	61,320
El Halcón	apeadero	74,210
La Ramirilla	apeadero	85,720
Villanueva del Fresno	estación	98,720

Más de mil obreros se emplearon a partir de entonces en los trabajos de explanación, lo que no fue suficiente para acabar con el paro obrero en la comarca. Un acuerdo de julio de 1931 entre la compañía y el Gobernador civil facilitó la colocación de otros 150 trabajadores de Burguillos, donde prácticamente todos los obreros estaban desocupados.



Obras del Zafra-Villanueva – 1936: Estación de Burguillos del Cerro (Gazeta dos Caminhos de Ferro)

Era sólo la primera de las muchas dificultades de índole económica y social por las que pasó la compañía en los años siguientes. La falta de capitales con los que hacer frente a los pagos amenazaba en noviembre de 1931 con la paralización total de las obras y el despido de los trabajadores, una situación que, como ya era habitual, se trató de resolver con otra reunión con el Ministro del ramo tras el preceptivo viaje a Madrid de otra comisión creada al efecto por todos los diputados en Cortes de Badajoz, todos los alcaldes de los pueblos y demás representantes provinciales. La solución última del problema fue

la nacionalización del ferrocarril por el Gobierno, quedando la compañía del Zafra a Portugal como mera contratista de las obras.

Por lo que se refiere a la cuestión social, las obras se alargaron más de lo previsto debido también a las huelgas que hubo por aquellos años en toda España, las reivindicaciones de los propios trabajadores<sup>151</sup> y los accidentes, ocurrido el más grave en septiembre de 1934 por una explosión en el interior del túnel de Alconera<sup>152</sup>.

### **La apertura de la línea. De Zafra a Jerez de los Caballeros**

Aunque el límite para la finalización de los trabajos era septiembre de 1935, a comienzos del año siguiente las obras aún no estaban acabadas, previéndose la inminente apertura de los dos primeros trozos, mientras que los otros dos estarían listos para 1937<sup>153</sup>.

El primer tramo, de Zafra a Burguillos, tenía completamente acabada la infraestructura, superestructura, las cuatro casas de guarda y las estaciones, excepto la de Zafra. En este tramo destacan el puente de 8 metros sobre la ribera de La Dehesa y el Túnel de Alconera, de 935,75 metros de longitud.

Como origen de la línea, la estación de Zafra sería independiente a las de MZA y Zafra-Huelva, contando con servicios de pasajeros, mercancías, material y tracción, tomas de agua, etc. Estaba previsto que el edificio de viajeros fuera de tres pisos, con una superficie de 492 m<sup>2</sup>, mientras que para mercancías se construiría un muelle cubierto de 20x12 metros y otro descubierto de 30x10.

El tramo 2, entre Burguillos y Jerez, también estaba totalmente construido. Además de las estaciones y cinco casas de guarda, contaba con tres túneles: el de Brovales, de 61,20 metros; el Túnel nº 1, de 222 metros, y el Túnel nº 2, de 250 metros.

En el tercer tramo destacaba un túnel de 83,68 metros, ya construido, varios puentes de 6 y 8 metros, y tres casas de guarda, de las que solo una estaba acabada. Tenía hecha toda la plataforma y 37 obras de fábrica, quedando casi otras tantas pendientes.

---

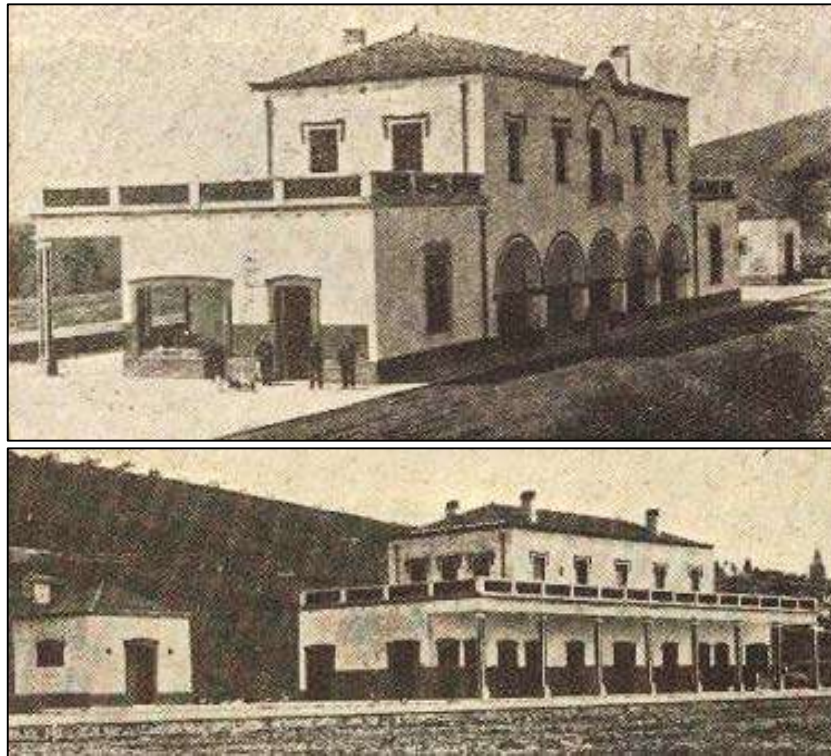
<sup>151</sup> Sobre los conflictos obreros se conservan en el Archivo Histórico Municipal de Zafra (AHMZ, Fondo Municipal, Serie Instancias) sendos expedientes referentes a despidos de empleados por la empresa Construcciones Bernal. El primero data del 3 de mayo de 1934 y trata del despido de los obreros Francisco Carbajal Zambrano y José Segura Gordillo, quienes manifestaban que *“desde hacía tiempo la compañía venía abusando de ellos, porque el trabajo debía soltarse a las cinco de la tarde y casi todos los días nos obligaban a trabajar media hora más con el pretexto de cargar las cinco vagonetas que cargaba el tren”*. Compareció como testigo Ramón Martínez Aroca, capataz de la obra desde 1933, quien dijo que *“el Sr. Rhas, encargado de las obras, despidió a esos obreros sin motivo alguno por parte de éstos, pero lo que pasaba era que estos compañeros eran de ideas avanzadas, leían el Mundo Obrero y esto molestaba extraordinariamente al Sr. Rhas”*.

El segundo expediente es de 23 de mayo de 1936, por el despido del listero Diego Moreno Guzmán, que *“era mal visto entre el personal de la compañía por sus ideas revolucionarias, pues siempre que había algo entre la compañía y el obrero, el Sr. Moreno defendía a éste”*.

<sup>152</sup> Según informaba *La Voz* el 24-9-1934, la explosión ocasionó la muerte al obrero José Aguinalde y heridas muy graves a uno de sus compañeros. Por otra parte, en la memoria publicada en la *Estadística Minera de España* correspondiente a 1935, el Jefe de Minas de la provincia informaba también de la explosión de los 360 kilos de dinamita del polvorín que Construcciones Bernal tenía en Alconera, sin que ocurrieran desgracias personales ni desperfectos en las obras.

<sup>153</sup> La descripción de la línea, los datos técnicos y su estado a principios de 1936 fueron analizados por URIGÜEN, Gabriel: *“As novas comunicações ferroviárias entre Zafra e nosso país”*, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1155, 1-2-1936, pp. 77-78; nº 1157, 1-3-1936, pp. 150-152; nº 1159, 1-4-36, pp. 187-189, y nº 1161, 1-5-1936, pp. 258-259.

Del cuarto tramo, entre Oliva y Villanueva, estaba hecha casi la mitad de la plataforma, destacando el puente sobre el río Zaos, de 18 metros, aunque solo estaba terminada una de sus cinco casas de guarda. Tendría dos túneles: el nº 1, de 74,69 metros, casi construido, y el nº 2, de 61,44 metros, que estaba sin empezar.



Obras del Zafra-Villanueva – 1936: Estación de Jerez de los Caballeros (Gazeta dos Caminhos de Ferro)

La estación de Villanueva del Fresno contaría con vías de circulación, de servicio, carga, trasbordo y cruce, triángulo de inversión y cuatro vías de unión con las cocheras. Dispondría de dos andenes de 100 metros y un edificio de viajeros de dos plantas de 264 m<sup>2</sup>, con dos viviendas y wc. Tendría también un muelle cubierto de 30x10 y uno descubierto de 40x10, además de sendas cocheras para locomotoras y carruajes, y servicios tales como puente giratorio, grúas, etc. En marzo de 1936 estaban terminados los muelles y en construcción las cocheras y el edificio de viajeros.

En cuanto al resto de estaciones de la línea, su situación y características era la siguiente:

Estación	Nº vías	Andenes	Edificio de viajeros	Muelle cubierto	Muelle descubierto
<b>Alconera</b>	3 de circulación 1 de servicio	7x100	22x12 Incluye vivienda y wc	15x10	20x10
<b>Burguillos del Cerro</b>	3 de circulación 1 de servicio	7x120 4x120	33,75x8,80 Incluye dos viviendas y wc	30x10	30x10
<b>La Granja</b>	2 de circulación	7x100	15,5x8 Incluye vivienda y wc		
<b>Jerez de los Caballeros</b>	8	7x120 4x120	36,5x9 (dos pisos) Incluye dos viviendas y wc	60x10	40x10 60x10
<b>Domingo Abid</b> (no construida)	2 de circulación 1 de servicio	7x80	15,5x8 Incluye vivienda	20x10	
<b>Oliva-Zahínos</b>	3 de circulación 1 de servicio 1 de carga		28x9,5 Incluye dos viviendas y wc	30x10	40x10
<b>El Halcón</b> (no construida)	2 de circulación 1 de servicio	7x80	15,5x8 Incluye vivienda	20x10	
<b>La Ramirilla</b> (no construida)	2 de circulación	7x80	15x8 Incluye vivienda		

Además, todas las estaciones tenían muelles para el embarque de ganado, excepto la de Alconera y los apeaderos.

Como estación internacional, en Villanueva estaba previsto otro edificio en el que se instalarían los servicios de aduana, policía, etc., para cuando se hiciera la unión con Portugal, donde surgían cada vez más voces en contra del pretendido enlace. La distinta situación política en ambos países sobreolaba la cuestión. Si en los años veinte en Portugal se vivía una república y en España una dictadura, la situación se había trocado por completo: El dictador Salazar gobernaba Portugal desde 1929 y en España la república se había proclamado en 1931, por lo que renacían antiguos temores<sup>154</sup>:

*Portugal quiere vivir en relaciones de buena vecindad y amistad con España. Infelizmente gran número de españoles tienen en el subconsciente la aspiración vaga o formal de la unidad peninsular. Y sobre todo la forma republicana que lleva inherente, por el principio federativo, esa unión de la Península formada por varios estados. También ha sido siempre ese el ideal masónico, exteriorizado en el famoso almuerzo de Badajoz, de encuentro de los republicanos portugueses con los españoles.*

*En Cataluña renacen aspiraciones separatistas, en parte satisfechas con la autonomía concedida y que solicitarán otras regiones. El medio de unir a los españoles frente al peligro de la desagregación es la mirada federativa, que abarca Portugal, mirada que nuestro país repele enérgicamente con la más completa unanimidad.*

*Es pues conveniente que no agravemos las precarias condiciones de defensa de nuestra frontera, aunque razones de orden económico tornen seductora la existencia de ciertas conexiones ferroviarias. Por eso bien puede ser que durante mucho tiempo la línea del Guadiana continúe sin pasar de Reguengos.*



Obras del Zafra-Villanueva – 1936: Proyecto de estación de Oliva-Zahínos (Gazeta dos Caminhos de Ferro)

El comienzo de la Guerra Civil en España sería definitivo para este ferrocarril. Una vez que esta parte de la provincia hubo quedado bajo el mando del ejército nacional, por interés estratégico y, sin duda, como un acto de propaganda de la “normalidad” que se

<sup>154</sup> FERNANDO DE SOUZA, op. cit. pp. 166-167.

vivía en la zona, en noviembre de 1936 se inauguró la línea con trenes de MZA. Así lo contaba el diario ABC de Sevilla<sup>155</sup>:

*En Zafra ha sido inaugurada la línea férrea Zafra-Lisboa en el trayecto de esta a Jerez de los Caballeros.*

*El señor arcipreste bendijo la locomotora, formándose seguidamente un tren, que ocuparon las autoridades e invitados, marchando a Jerez donde fueron obsequiados con un lunch por el ingeniero director, señor Maglenau.*

*Este ferrocarril internacional resuelve el problema de las comunicaciones en esta zona extremeña.*



El nudo ferroviario de Zafra y las estaciones de su entorno, una vez completado en 1936

Lo sucedido con el transporte de mineral en los siguientes años de guerra es clara muestra de que la apertura fue meramente propagandística. Las minas de Burguillos y Jerez se reabrieron en 1937<sup>156</sup>, por la subida de precios del mineral de hierro en el mercado internacional y por la gran demanda de minerales de esta clase para las fábricas siderúrgicas de Alemania, sin embargo para ese transporte se rehabilitó el cable aéreo hasta la estación de Fregenal, lo que no tendría sentido si efectivamente estuviera funcionando con normalidad el ferrocarril de Zafra a Jerez de los Caballeros, algo muy difícil considerando que la apertura se hizo en precarias condiciones, sin teléfono en las estaciones y con una señalización provisional que no fue definitiva hasta quince años después.

<sup>155</sup> ABC, Sevilla, 22-11-1936.

<sup>156</sup> Estadística Minera de España, 1936-1938.

### El final de la aventura. De Jerez a Villanueva del Fresno

Tras la creación de RENFE en 1941, el Estado pagó casi veintinueve millones de pesetas a la Compañía del Ferrocarril de Zafra a Portugal por el rescate de la concesión<sup>157</sup> y, una vez pasados los más duros años de posguerra, en noviembre de 1952 se retoma la idea de acabar la línea hasta Villanueva del Fresno. El Consejo Económico Sindical de Badajoz solicitó entonces que en el Plan de Industrialización y Electrificación de la provincia se incluyera la construcción del ferrocarril de Fregenal a San Vicente de Alcántara y la terminación del de Zafra a Villanueva.

El presupuesto consignado sirvió para hacer algunas obras en el cuarto tramo y acabar las estaciones de Oliva de la Frontera y Villanueva del Fresno. Era innecesaria la construcción de la estación de Zafra por estar unificada la gestión de la línea con las de Mérida a Sevilla y Zafra a Huelva, aunque se proyectó una muy importante reforma para establecer aquí el tercer depósito de locomotoras de Extremadura<sup>158</sup>, con siete vías para la estación término de las líneas a Huelva y Jerez, talleres, dormitorios, etc., reforma que no se llegó a ejecutar.



Obras del Zafra-Villanueva – 1936: Proyecto de estación de Villanueva del Fresno (Gazeta dos Caminhos de Ferro)

La aprobación del Plan Badajoz abría nuevas perspectivas en la región y en especial para la minería del hierro, que tras la 2ª Guerra Mundial encontró nuevos mercados e incrementó la producción año tras año, pasando de las 60.712 toneladas en 1951 a las 147.598 en 1955. Con el objetivo de llegar hasta el millón de toneladas anuales, D. José María de Simón Saint-Bois, Ingeniero Jefe del distrito, manifestaba en su informe de 1956 que<sup>159</sup>:

<sup>157</sup> La Ley de 8 de junio de 1947 sobre pago del rescate del Ferrocarril de Zafra a Villanueva del Fresno contemplaba la especialidad del caso, por tratarse de una compañía primero concesionaria y después contratista de las obras, y valoró en 28.871.874 pesetas la liquidación de las obras ejecutadas hasta el 1 de febrero de 1941, el rescate de la concesión por el Estado y los intereses correspondientes.

<sup>158</sup> Los otros dos depósitos de la región eran el de Mérida y el de Arroyo-Malpartida.

<sup>159</sup> *Estadística Minera de España*, 1956, pp. 215-219. En el informe de 1951 ya se había indicado que el coste por tonelada del transporte desde las minas hasta el puerto de Huelva era, por término medio: camión desde la mina hasta la estación de carga de Burguillos, 15 pesetas; ferrocarril de Burguillos al puerto de Huelva, 112 pesetas, y descarga en el puerto de Huelva, carga del vapor y gastos en dicho puerto, 32 pesetas; un total de 159 pesetas por tonelada, siendo de 90 pesetas el precio del mineral a bocamina.

*Debiera terminarse y mejorarse el ferrocarril de Zafra a la frontera portuguesa, pasando por la principal cuenca ferrífera de Burguillos del Cerro y Jerez de los Caballeros, que actualmente muere allí; pero del que túneles, trincheras y explanaciones están ejecutados hace muchos años hasta la frontera, y que al ponerse en marcha daría vida a la zona comprendida entre Jerez de los Caballeros y Mourao (Portugal), empalmando allí con la red portuguesa, zona en la que hay mucho hierro que sería explotado en Oliva de la Frontera, Zahínos, Villanueva del Fresno, etcétera, dando muchos miles de toneladas.*

*También deberían los ferrocarriles mejorar las líneas de Mérida a Sevilla y de Zafra a Huelva, así como incrementar en gran cantidad los vagones de 20 toneladas para el transporte de hierros en trenes mineros.*

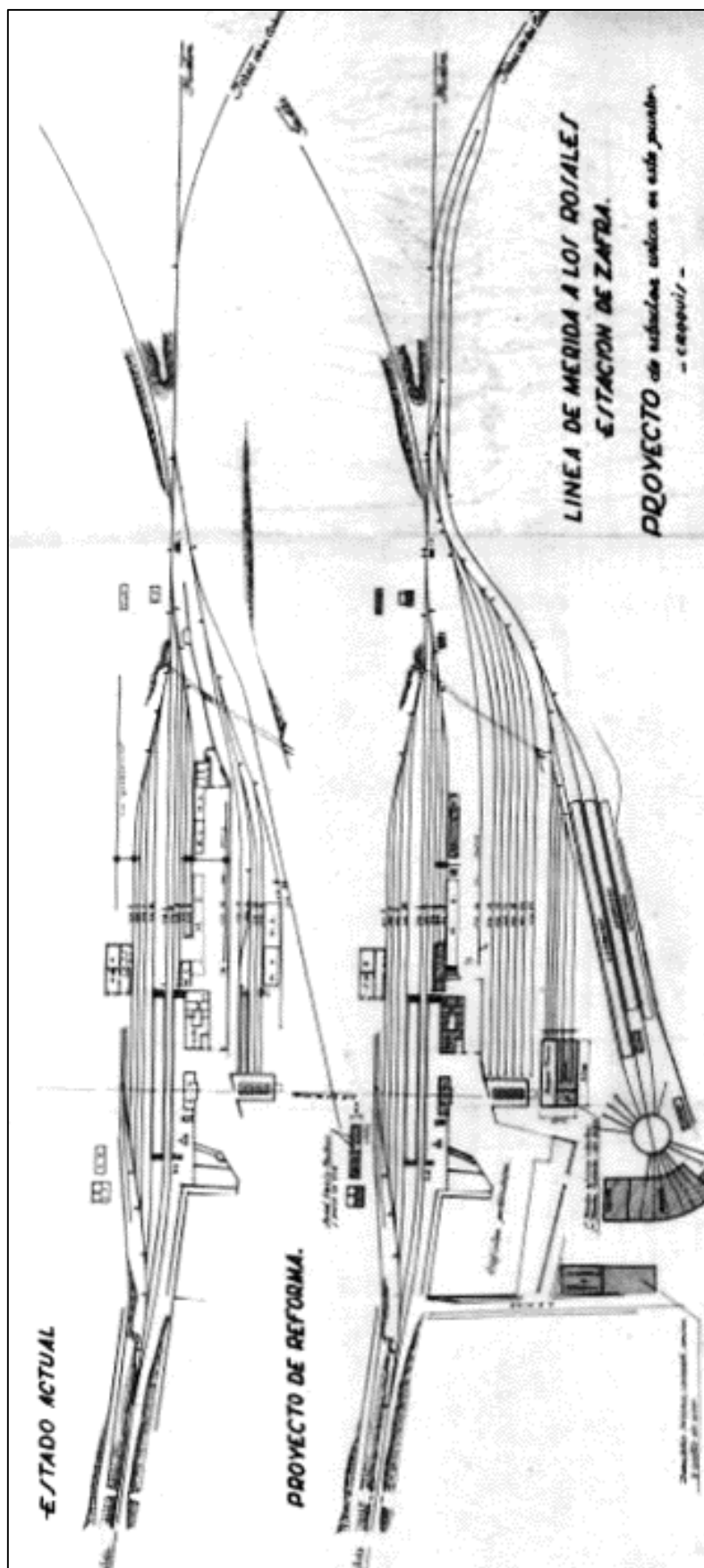
K.	7742		7744		ESTACIONES		7741		7743	
	Mer.	Mer.					Mer.	Mer.		
	3	3					3	3		
3	9.—	16.—	S..	ZAFRA X	Ll.	10.45	17.45			
12	9.23	16.23	S..	La Alconera...	S..	10.27	17.27			
23	9.58	16.58	S..	Burguillos...	S..	10.01	17.01			
40	10.29	17.29	S..	La Granja (apt.)...	S..	9.18	16.18			
47	10.45	17.45	Ll.	JEREZ DE LOS CABALLEROS...	S.	9.—	16.—			

Horario Zafra-Jerez de los Caballeros en 1953

Ejecutadas ya las últimas obras en un 75% se requería su inclusión dentro de los presupuestos del Plan Badajoz. La Diputación Provincial hacía también las gestiones necesarias para ello, pero no dio tiempo para más, a finales de los años cincuenta se acabó con cualquier posibilidad de continuar los trabajos y un siglo después de haberse propuesto se dio por finiquitada la línea.



Estación de Villanueva del Fresno - 2013 (foto Josegr, en www.redturismo.com)



Proyecto de ampliación de la estación de Zafra tras la unificación de líneas en manos de RENFE

## EPÍLOGO

Volviendo al principio, a pesar de ser frecuentemente ignorado por la literatura ferroviaria, tres líneas enlazan en el nudo de Zafra: La de Mérida a Sevilla, la de Zafra a Huelva y la de Zafra a Villanueva del Fresno, que finalmente se quedó en Jerez de los Caballeros. Toca ahora hacer unas brevísimas reflexiones sobre ello.

De entrada, Zafra fue un verso suelto en cuanto a la gestación y construcción de estas líneas. Amparada por las decisiones del Gobierno merced a las altas influencias de las que gozó, hizo siempre la guerra por su cuenta. Favoreció a Pastor y Landero anticipándose a casi todos los municipios del entorno y dándole su apoyo hasta el último momento; fue el único Ayuntamiento que secundó incondicionalmente las pretensiones de Retortillo y su Compañía de los Ferrocarriles Extremeños; tuvo ganada desde el primer momento la batalla por la línea de Huelva merced al propio contenido de las concesiones, y supo mantenerse en un discretísimo segundo plano en la polémica generada en torno a los ferrocarriles secundarios de Extremadura, consiguiendo finalmente ser la estación de origen de la única línea que se construyó.

En segundo lugar, hay que recordar que fueron unas líneas sin “nudo”, que pertenecieron diferentes compañías y cuando se unificaron en manos de RENFE la batalla del ferrocarril estaba casi perdida frente a la carretera. Cada una de ellas se diseñó para un tipo de transporte que nada tenía que ver con la otra. Basta recordar el material que mayoritariamente se exigía en sus concesiones: La de Sevilla, 350 vagones para mercancías en general y para el transporte de productos agrícolas, principalmente cereales. La línea de Huelva contaba con 305 vagones dedicados al transporte de mineral. Y la de Jerez, si bien parecía destinada al transporte mineral, a este fin solo reservaba 20 vagones, frente a los 140 vagones jaula que se preveían para el transporte de ganado.

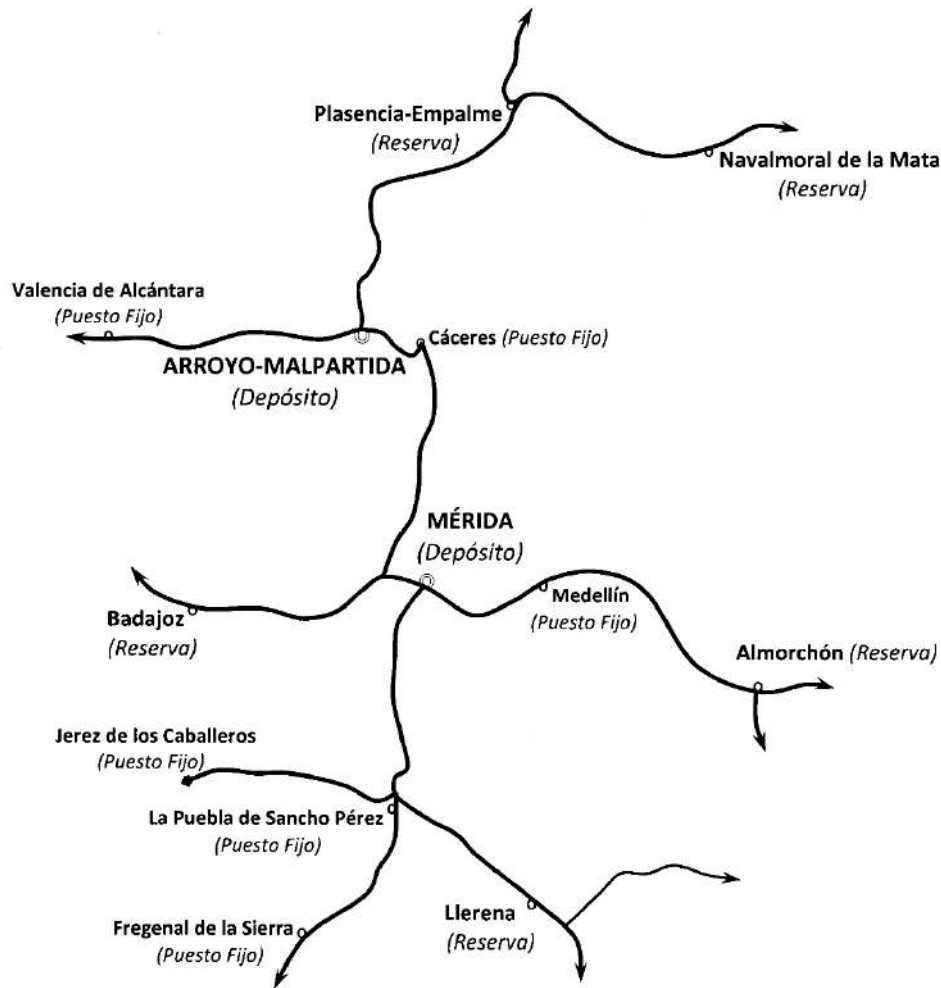
Llevar los productos agrarios al puerto de Sevilla, los minerales hacia Huelva y favorecer la exportación del porcino del sur de Badajoz fueron las pretensiones de cada una de esas líneas. “Sacar”, siempre “sacar”, esa fue la finalidad de su construcción, que contribuyó como ningún otro medio al expolio de los recursos de la región. Nunca se hablaba de crear mercados internos, ni mucho menos de “traer”. Compañías, políticos y especuladores siempre hablaron del ferrocarril como medio de transporte que daría salida a los productos de la región a cambio de traer algo tan abstracto como “el progreso”, que nunca acabó de llegar.

El nudo de Zafra apenas se vio favorecido por tales tráficos. La mayoría de los trenes pasaban de largo y solo el embarque de ganado o productos agrarios tuvo alguna importancia en determinadas épocas. A pesar de estar a casi un kilómetro de la población, la estación nunca tuvo una barriada de viviendas para ferroviarios y sólo en época muy tardía se construyó un pequeño pabellón con dormitorios. Tampoco tuvo talleres ni depósito o reserva de locomotoras, que le hubieran dado la trascendencia que sí tuvieron otros. Más allá de ser el límite entre la segunda y la tercera zonas de RENFE y sede de la inspección de ferrocarriles, ni siquiera se estableció aquí un puesto fijo, que se fue durante años a La Puebla de Sancho Pérez.

En las últimas décadas se consolida Zafra como la referencia ferroviaria del sur de la provincia tras el declive o la desaparición del resto de estaciones, pues el cierre de la Ruta de la Plata en 1984 dejó a estas líneas sin apenas tráfico, que sin continuidad hacia el

norte obliga al ferrocarril extremeño a pasar por Madrid para buscar los mercados nacionales.

Descabezado el ferrocarril, las líneas del sur de Extremadura se convierten en meros trenes regionales contemplados con desinterés por estas comarcas. Una desidia que se plasma en la escasa movilización ciudadana y la pasividad de la población a la hora de reivindicar unas líneas férreas capaces de rivalizar con la carretera. Más allá de un añorado medio de transporte, estos ferrocarriles se han convertido, si acaso, en un arma de confrontación política, con unos partidos que cuando llegan al poder olvidan sus reclamaciones, o reivindican desde la oposición lo que negaron estando en el gobierno.



Depósitos, reservas y puestos fijos en Extremadura en las primeras décadas de RENFE

## ANEXO I

### Firmantes del prospecto presentado a los ayuntamientos de Badajoz por la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Sevilla en 1870

- Excmo. Sr. D. Adelardo López de Ayala.-** Publicista, exministro de Ultramar, diputado a Cortes y propietario en Extremadura.
- Excmo. Sr. D. Joaquín de Peralta.-** Mariscal de Campo, gobernador militar de Madrid y diputado a Cortes.
- Excmo. Sr. Marqués de Perales.-** Exsenador del Reino, vicepresidente de las Cortes Constituyentes y propietario en Extremadura.
- Sr. D. José Moreno Nieto.-** Publicista, catedrático de la Universidad Central y diputado a Cortes.
- Sr. D. Juan Andrés Bueno.-** Diputado a Cortes, abogado y propietario en Llerena.
- Sr. D. Ramón Rodríguez Leal.-** Diputado a Cortes y propietario en Extremadura.
- Ilmo. Sr. D. Cipriano Segundo Montesino.-** Publicista, Exdirector de Obras Públicas y diputado a Cortes.
- D. Fernando Montero de Espinosa.-** Ingeniero Militar, diputado a Cortes y propietario en Badajoz.
- Excmo. Sr. Marqués de Valdeterrazo.-** Expresidente del Consejo de Ministros y propietario en Extremadura.
- Excmo. Sr. D. Facundo Infante.-** Teniente General, exsenador del Reino.
- Excmo. Sr. D. Alejandro Barrantes.-** Exsenador y propietario en Badajoz.
- Excmo. Sr. D. Juan Andrés de la Cámara.-** Exsenador y propietario en Barcarrota.
- Excmo. Sr. D. Fernando Zambrano.-** Exsenador y propietario en Llerena.
- Excmo. Sr. D. José María Claros.-** Exdiputado y propietario en Fregenal.
- Sr. D. Bartolomé Romero Leal.-** Exdiputado, abogado y propietario en Mérida.
- Sr. D. Luis Villanueva.-** Publicista, exdiputado y propietario en Barcarrota.
- Sr. D. Leopoldo Molano.-** Exdiputado y propietario en Badajoz.
- Sr. D. Jacinto Balmaseda.-** Exdiputado y propietario en Cabeza del Buey.
- Sr. D. Luis Gaitán.-** Exdiputado y propietario en Valverde de Leganés.
- Sr. D. Gabriel Suárez.-** Exdiputado y propietario en Badajoz.
- Ilmo. Sr. D. Vicente Barrantes.-** Publicista, exdiputado y propietario en Badajoz.
- Sr. D. Andrés Galán.-** Vicepresidente de la Diputación provincial de Badajoz y propietario en Mérida.
- Sr. D. Juan Fernando Espino.-** Exvicepresidente de dicha Diputación y propietario en Berlanga.
- El Conde de Río Molino.-** Diputado provincial y propietario en Fregenal.
- D. Cesáreo Mateo Durán.-** Diputado provincial y propietario en Los Santos.
- D. Valentín Pedrilla.-** Diputado provincial y propietario en Orellana la Vieja
- D. Francisco Nicolau.-** Diputado provincial y propietario en Don Benito.
- D. Antonio Domenech.-** Diputado provincial y propietario en el Almendral.
- D. Antonio Valades y Fernández.-** Diputado provincial y propietario en Villanueva de la Serena.
- D. Francisco Cacharron.-** Publicista, diputado provincial y catedrático del Instituto de Badajoz.
- D. Francisco A. Garrote.-** Diputado provincial y propietario en Herrera del Duque.
- D. Pedro Grajera.-** Diputado provincial y propietario en la Albuera.
- D. Mateo Carrascal.-** Diputado provincial y propietario en Fuente de Cantos.
- D. A. de Godoy.-** Diputado provincial y propietario en Zalamea.
- D. Regino Izquierdo.-** Diputado provincial y propietario en Badajoz.
- Excmo. Sr. Conde de Catres.-** Propietario en Extremadura.
- Sr. Marqués de la Colonia.-** Ídem. en Almendralejo.
- Sr. Marqués de Matallana.-** Ídem. en Jerez de los Caballeros.

- Sr. D. Juan Carnicero.*- Brigadier del ejército y propietario en Oliva de Jerez.
- D. Fernando Bernáldez.*- Ingeniero jefe del distrito minero de Badajoz y propietario en Extremadura.
- D. Carlos Ramírez.*- Abogado y propietario en Zafra.
- D. José María Domínguez.*- Alcalde popular de Badajoz, propietario y ganadero.
- D. Manuel de Mendoza.*- Ganadero y propietario en Jerez de los Caballeros.
- D. José María Albarrán.*- Ídem. en Badajoz.
- D. Juan Romero Falcón.*- Ídem, ídem.
- D. Cipriano Montero de Espinosa.*- Ídem. en Almendralejo.
- D. Secundino Fernández.*- Ídem. en Zafra.
- D. Juan José del Peche.*- Ídem. en Jerez de los Caballeros.
- D. José Fernando Luna.*- Cura párroco y propietario en La Puebla de Sancho Pérez.
- D. José González Pecellín.*- Ganadero y propietario en Oliva de Jerez.
- D. Juan José Bernáldez.*- Abogado y propietario en Nogales.
- D. Pedro González.*- Extesorero de Hacienda Pública y propietario en Higuera la Real.
- Hijo de Arenzana y Compañía.*- Banqueros en Badajoz.
- Sobrinos de Molino.*- Ídem en Zafra.
- D. Saturnino Martínez.*- Comerciante en Almendralejo.
- Fernández y Compañía.*- Ídem. en Zafra.
- Marcos y Hermanos.*- Ídem. ídem.
- Felipe Muro.*- Ídem. ídem.
- D. Antonio Arteaga.*- Ganadero y propietario en Jerez de los Caballeros.
- D. Miguel Amado.*- Propietario en Palomas.
- D. Manuel Giménez Rico.*- Exconsejero provincial y propietario en Monesterio.
- D. José Ovando y Torres.*- Propietario en Fuente del Maestre.
- D. Francisco Gómez Jara.*- Ídem. en Fuente del Maestre.
- D. Juan Cerezano.*- Ídem. en Alange.
- Romero, Antón y Compañía.*- Comerciantes en Montijo.

## ANEXO II

## Inversión de los pueblos en el ferrocarril de Mérida a Sevilla (1)

Ayuntamiento (2)	Ofrecido en 1863 (en ptas.) (3)	Real Orden de autorización (4)	Nº de obligaciones suscritas y cuantía (en ptas.) (5)	
Aceuchal		01-01-1871	17	8.500
Alconchel		30-06-1876	629	314.500
Alconera		13-07-1871 y 30-06-1876	97	48.500
Almendral			75	37.500
Almendrales	250.000	27-09-1878	164	82.000
Arroyo de San Serván			48	24.000
Azuaga	375.000	13-07-1871 y 30-06-1876	824	412.000
Benquerencia			116	58.000
Berlanga	229.500	27-09-1878	431	229.500
Bienvinida	32.500	15-11-1871	91	32.500
Cabeza de Vaca			20	10.000
Campillo		27-09-1878		
Carmonita		27-09-1878	15	7.500
Carrascalejo		27-09-1878	63	31.500
Casas de Reina	81.750	30-05-1872	303	151.500
Cheles		27-09-1878	26	13.000
Corte de Peleas		27-09-1878	70	35.000
Cristina		27-09-1878	42	21.000
Don Álvaro		27-09-1878	93	46.500
El Pedroso			1176	588.000
Esparragalejo			14	7.000
Feria		27-09-1878	86	43.000
Fuente del Arco	200.000		106	53.000
Fuente del Maestre			8	4.000
Granja de Torrehermosa	60.000	21-01-1871	624	312.000
Guadalcanal			331	165.500
Guareña		27-09-1878	270	135.000
Higuera de Vargas		30-05-1876	144	72.000
Hinojosa del Valle		27-09-1878	225	112.500
Hornachos		30-05-1876	571	285.500
La Garrovilla			7	3.500
La Lapa		30-05-1876	20	10.000
La Morera		21-06-1871 y 30-06-1877	266	133.000
La Parra			33	16.500
Llera	250.000	30-05-1876	93	46.500
Llerena	441.487	08-05-1872	667	333.500
Los Santos	1.000.000	30-05-1876	74	37.000
Maguilla	471.914	30-05-1876	105	52.500
Malconinado		30-06-1876	88	44.000
Malpartida de la Serena		27-09-1878	163	81.500
Manchita		27-09-1878	78	39.000
Medina de las Torres	25.000	14-06-1871	545	272.500
Mengabril		27-09-1878	59	29.500
Mirandilla		27-09-1878	79	39.500
Monesterio	100.000	27-09-1878		
Montemolín		30-06-1876	522	261.000
Oliva de Mérida		27-09-1878	363	181.500
Orellana de la Sierra			26	13.000
Puebla de la Reina		27-09-1878		
Puebla de Sancho Pérez		27-07-1872	36	18.000
Puebla del Maestre	95.000	27-09-1878	154	77.000
Reina	115.126		60	30.000

Ayuntamiento (2)	Ofrecido en 1863 (en ptas.) (3)	Real Orden de autorización (4)	Nº de obligaciones suscritas y cuantía (en ptas.) (5)	
Ribera del Fresno	625.000	21-01-1871	457	228.500
Salvaterra		16-11-1871	711	355.500
San Pedro de Mérida			26	13.000
Tamurejo			63	31.500
Torre de Miguel Sesmero		30-05-1876	415	207.500
Torremayor			18	9.000
Torremegía		27-09-1878	51	25.500
Trujillanos			17	8.500
Usagre	300.000	30-05-1876	564	282.000
Valdetorres		27-09-1878	287	143.500
Valencia de las Torres	5.000	30-06-1876	407	203.500
Valverde de Burguillos			32	16.000
Valverde de Leganés			47	23.500
Valverde de Llerena	50.000	30-05-1876	175	87.500
Villafranca de los Barros	30.000	13-06-1871	33	16.500
Villagarcía	116.000	13-06-1871	197	98.500
Villalba		24-01-1871	28	14.000
Villanueva del Fresno		27-09-1878	841	420.500
Villar del Rey			53	26.500
Zafra	225.000	13-06-1871	287	143.500
Zahínos		27-09-1878	186	93.000
Zalamea		27-09-1878	442	221.000

## Notas:

1.- De acuerdo con la mayoría de las fuentes y la propia MZA en sus memorias, 75 pueblos invirtieron en obligaciones del Mérida-Sevilla. Para elaborar esta relación se han tomado los ayuntamientos que aparecen en las actas de las reuniones celebradas en Badajoz del 26 al 28 de marzo de 1881, publicadas en La Crónica del 28 de marzo. A los 73 pueblos convocados hay que añadir Aceuchal, que no aparece entre ellos pero que tenía suscritas 17 obligaciones, por lo que faltaría un municipio para completar la lista, que sin seguridad y por alusiones en otros momentos, podría ser Cazalla.

2.- El 8 de agosto de 1880 La Crónica publicó otra lista de “Pueblos de la provincia de Badajoz y Sevilla suscritos al ferro-carril Bético Extremeño” en la que enumeraba 78 ayuntamientos (74 de Badajoz y 4 de Sevilla). En ella no estaban todos los que aquí se relacionan, pero incluía a otros: Ahillones, Alanís, La Albuera, Calera de León, Cazalla, Garbayuela, Higuera de la Serena, Jerez de los Caballeros, Medellín, Navalvillar de Pela, Retamal, Sancti Espíritus, Solana, Trasierra y Villagonzalo.

3.- Datos tomados de las informaciones publicadas por El Clamor Público, La Correspondencia de España y La Discusión entre mayo y julio de 1863. A estas ofertas hay que añadir las de Atalaya (250.000 ptas.), Badajoz (375.000), Bodonal (157.500), Burguillos (375.000), Fregenal (300.000), Fuente de Cantos (150.000), Herrera del Duque (250.000), Higuera de Llerena (179.800), Mérida (500.000), Retamal (25.000), Trasierra (90.000) y Valencia del Ventoso (250.000).

4.- Según La Crónica del 23 de julio de 1880.

5.- Datos publicados por La Crónica el 13 de diciembre de 1880, donde se relacionan 71 municipios que suscribieron 15.454 obligaciones. Las 765 restantes, hasta el total de 16.219 suscritas por los pueblos, habrán de repartirse entre Campillo, Monesterio, Puebla de la Reina y un cuarto pueblo, tal vez Cazalla.

## **BIBLIOGRAFÍA**

BARRANTES, Vicente: *Aparato Bibliográfico para la Historia de Extremadura. Tomo Tercero*, Madrid, Establecimiento Tipográfico de Pedro Núñez, 1877.

CASCALES Y MUÑOZ, José, “Mathesfilo”. *De Sevilla a Batalha-Guía artística de Portugal*, Sevilla, Imprenta de la Revista de Tribunales, 1895.

COELLO Y QUESADA, Francisco: *Proyecto de las Líneas Generales de Navegación y de Ferro-Carriles en la Península Española*, Madrid, Imprenta de Tomás Núñez Amor, 1855.

LIBERAL Y CABRERA, Francisco: *Breve reseña sobre los ferro-carriles proyectados en las provincias de Extremadura*, Cáceres, Imprenta de los Sres. Bello, hermano y socio, 1861.

VIVAS TABERO, Manuel: *Glorias de Zafra o Recuerdos de mi Patria*, Madrid, Est. Tipográfico Sucesores de Ribadeneyra, 1901.

### **Publicaciones periódicas**

*ABC*, Madrid y Sevilla. 1907-2008

*Boletín Oficial de la Provincia*, Badajoz. 1904

*Boletín Oficial del Estado – Gaceta de Madrid*, Madrid. 1840-1960

*Crónica de Badajoz*, Badajoz. 1864-1870

*Diario de Avisos*, Madrid. 1866

*El Católico*, Madrid. 1852

*El Clamor Público*, Madrid. 1863-1864

*El Contemporáneo*, Madrid. 1864

*El Eco de Zafra*, Zafra. 1904

*El Eco del Comercio*, Madrid. 1846

*El Día*, Madrid. 1887

*El Heraldo*, Madrid. 1846

*El Imparcial*, Madrid. 1868-1927

*El Liberal*, Madrid. 1888

*El Lloyd Español*, Madrid. 1865

*El Observador*, Madrid. 1852

*El País*, Madrid. 1887-1890

*El Siglo Futuro*, Madrid. 1876-1928

*El Sol*, Madrid. 1826-1829

*Estadística Minera de España*, Madrid. 1900-1956  
*Gaceta de los Caminos de Hierro*, Madrid. 1856-1929  
*Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Lisboa. 1902-1936  
*Guía de Sevilla y su Provincia*, Sevilla. 1880-1889  
*Heraldo de Madrid*, Madrid. 1904-1931  
*Industria e Invenciones*, Madrid. 1884  
*La Acción*, Madrid. 1916  
*La Correspondencia de España*, Madrid. 1863-1882  
*La Crónica*, Badajoz. 1870-1885  
*La Dinastía*, Barcelona. 1888  
*La Discusión*, Madrid. 1863-1865  
*La Época*, Madrid. 1852-1928  
*La España*, Madrid. 1852-1863  
*La Iberia*, Madrid. 1863-1891  
*La Libertad*, Madrid. 1930-1931  
*La Monarquía*, Madrid. 1888-1890  
*La Región Extremeña*, Badajoz. 1904  
*La República*, Madrid. 1884  
*La Unión Católica*, Madrid. 1888-1889  
*La Unión Ilustrada*, Madrid. 1928  
*La Vanguardia*, Barcelona. 1925-1936  
*La Voz*, Madrid. 1927-1934  
*Las Circunstancias*, Badajoz. 1878  
*Madrid Científico*, Madrid. 1924  
*Noticiero Extremeño*, Badajoz. 1904  
*Nuevo Diario de Badajoz*, Badajoz. 1904  
*Panorama*, Madrid. 1928  
*Revista de Almendralejo*, Almendralejo. 1880  
*Revista de España*, Madrid. 1887-1888  
*Revista Minera de España*, Madrid. 1911  
*Revista de Estudios Extremeños*, Badajoz. 2007  
*Revista de Obras Públicas*, Madrid. 1854-1962  
*Revista de Geografía Comercial*, Madrid. 1888  
*Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros*, Madrid. 1913