

La llegada del ferrocarril a Extremadura: una época de especulación y corrupción

ANTONIO BLANCH SÁNCHEZ

GEHCEX

blanchsanchezantonio@gmail.com

RESUMEN

La aparición y desarrollo del ferrocarril en el siglo XIX va a transformar las comunicaciones terrestres existentes hasta entonces, y las estructuras socioeconómicas de las regiones por donde discurrió. Sin embargo, también hay elementos negativos. El ferrocarril atrajo un auténtico frenesí especulador: se subvencionaba por parte del Estado el kilómetro de “hierro”, por lo que en la práctica lo que hizo fue estimular el trazado de líneas serpenteantes, y no tan rectas (a más kilómetros más subvenciones). Además, se impuso una anchura de vía superior, que aisló a España del tráfico europeo.

En 1863 llega a la estación de Badajoz el primer tren de viajeros procedente de Elvas. Desde ese momento, y durante más de 30 años, Extremadura se lanzará a unir trazados de norte a sur y de este a oeste, con resultados que no alcanzarán las expectativas previstas. Los ferrocarriles, en su conjunto, nunca fueron muy rentables.

PALABRAS CLAVES: Ferrocarril, Extremadura, siglo XIX, Corrupción, Especulación.

ABSTRACT

The appearance and development of the railway in the 19th century will transform the existing terrestrial communications until then, and the socioeconomic structures of the regions where went. However, there are also negative elements. The railway attracted a true speculator frenzy: the kilometer of “iron”, was subsidized by the State that in practice what he did was encourage the route of winding lines, and not so straight (more kilometers more subsidies). Too, it imposed a width of top track, which isolated to Spain of the European traffic.

In 1863 arrive to the station of Badajoz the first passenger train from Elvas. From that moment, and for more than 30 years, Extremadura will be launched to unite routes from North to South and from East to West, with results that will not reach the foreseen expectations. The railways, as a whole, were never very profitables.

KEYWORDS: Railway, Extremadura, 19th century, Corruption, Speculation

1. INTRODUCCIÓN

El ferrocarril se ha convertido en uno de los medios de transporte que más ha calado en la sociedad. Revolucionario, transformó profundamente los sistemas de las tradicionales comunicaciones terrestres del siglo XIX así como las estructuras económicas de las regiones por donde discurrió y discurre en la actualidad¹.

George Stephenson ha pasado a la historia como el creador y constructor de la primera locomotora que se utilizó en el primer ferrocarril del mundo, la que realizó el trayecto de Stockton a Darlington (38,7 km), en el norte de Inglaterra, el 25 de septiembre de 1825. Éste tuvo que vencer la oposición de diputados de las Cámaras, pues algunos grandes terratenientes lo combatieron por los perjuicios que a esas extensiones podría causar. El proyecto fue rechazado en 1818, se rectificó el trazado y, al fin, después de muchos trabajos de Eduardo Pease, el promotor del nuevo camino, salió adelante el año 1821². Se refería este proyecto al transporte de mercancías, pues el de viajeros no se concebía como tráfico productivo, y no se hacía alusión a las locomotoras, por haber considerado al principio que sería más conveniente la tracción animal. El camino debería estar a disposición de toda persona que quisiera utilizarlo con sus vehículos y sus caballos propios. Pero no fue el animal el motor como remolque, porque Stephenson logró convencer a Pease de las ventajas que la máquina por él concebida reportaría al ferrocarril, y esta locomotora fue, al fin, la adoptada en el trayecto de Stockton a Darlington. En el año 1826 se plantearon unas doce nuevas líneas del ferrocarril, entre las cuales aparecía la línea de Liverpool a Manchester para el transporte de viajeros.

2. EL NACIMIENTO DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA

Mientras Europa, tras las guerras napoleónicas, se suma progresivamente al desarrollo industrial que, en países como Inglaterra, ya se había producido desde las últimas décadas del siglo XVIII, España no se incorporará hasta mediados del siglo XIX, y lentamente, al desarrollo que permitió, a muchos

¹ CINCA MARTÍNEZ, José Luis: “La llegada del ferrocarril a Calahorra en 1863”, *Kalakorikos*, 8, 2003, pp. 169-204.

² WAIS SAN MARTÍN, Francisco: “El ferrocarril cumple ciento cincuenta años”, *Revista de Obras Públicas*, Agosto 1975.

países, transformar sus estructuras económicas y sociales, gracias, entre otros factores, a las comunicaciones terrestres y sobre todo a la construcción de miles de kilómetros de trazado ferroviario.

El gobierno español, hasta la ley de 1844, mostrará una total indiferencia hacia los primeros intentos de construcción de ferrocarriles de corto alcance. La situación social, política y económica en España no era la misma que en otros países europeos. El absolutismo despótico de Fernando VII impidió cualquier avance social y político. El enfrentamiento civil que supuso, en la década de los 30, la primera guerra carlista, junto a la repercusión en la economía, tras la independencia, de una buena parte de las ricas colonias americanas, encaminará los esfuerzos del Estado a solucionar los graves problemas de la nación, postergando otras cuestiones como la implantación del ferrocarril.

La primera solicitud de una línea ferroviaria tiene lugar en 1829, presentada por José Díaz Imbrechts para la construcción de "...un carril de hierro desde Jerez al Portal o muelle sobre el río Guadalete con privilegio exclusivo por ciento años"³, obteniendo la concesión mediante la R.O. del 23 de septiembre de 1829⁴. Promueve la creación de una empresa que acometa la construcción de un carril de hierro de 7.000 varas, que vaya desde Jerez a El Portal o muelle sobre el río Guadalete. El transporte se venía haciendo en caballerías o en carros desde las bodegas jerezanas hasta El Portal, para cargar allí pequeñas embarcaciones que llevaban las botas a los veleros que, anclados en Cádiz, las esperaban; y tendiendo un pequeño ferrocarril desde las bodegas a El Portal se vencerían la dificultades de los caminos ordinarios. Hace Díez Imbrechts la propaganda de este proyecto que, en realidad, no pasaba de ser una idea, se dirige al Ayuntamiento pidiendo ayuda y contribución, y todo ello resulta en vano, porque las circunstancias colocaban muy lejos las posibilidades de llevar adelante este pensamiento.

Pero no es sólo Díez Imbrechts el que entonces se convierte en promotor de un ferrocarril por Andalucía. Lo es también Marcelino Calero y Portocarrero, que llega a construir una empresa que se llama "Del camino de hierro desde

³ TORREJÓN CHAVES, Juan: "Cádiz y los orígenes del ferrocarril en España", *IV Congreso Historia Ferroviaria*, Málaga, 2006.

⁴ *Gaceta de Madrid*, 1 de abril de 1829.

Jerez de la Frontera al Puerto de Santa María, desde éste a Rota y desde Rota a Sanlúcar de Barrameda”, aprobada en Real Orden de 28 de marzo de 1830. Y la empresa llega incluso a emitir valores. Fue igualmente inútil este intento. De haber prosperado la iniciativa, España hubiera sido uno de los primeros países en poner en marcha el ferrocarril.

El primer ferrocarril español se construyó en la Isla de Cuba, para transporte de caña de azúcar al puerto de La Habana. El 19 de noviembre de 1837 fue inaugurado el primer tramo del Ferrocarril de La Habana a Güines (90 Km.). Este hecho convirtió a Cuba, y por lo tanto a España, en el séptimo país del mundo y el primero de Latinoamérica en contar con un ferrocarril.

A comienzos de la década de los años 40, una vez concluida la guerra carlista, los diferentes sectores económicos reclamaron a la Administración una mayor implicación en la creación de una red de ferrocarriles que como en el resto de Europa, impulsara el crecimiento económico: “...el buen estado y facilidad en las comunicaciones es una de las causas que más contribuyen al desarrollo de la riqueza, activando la circulación del numerario y ahorrando tiempo y gasto en los transportes”⁵.

En 1843, el barcelonés José María Roca solicita autorización para la construcción del primer ferrocarril de la península entre Barcelona a Mataró con un trayecto de 28 km. El interés despertado por el proyecto tanto por parte de la Administración como de los inversores que llegaron a suscribir más de la mitad de las acciones en tan solo cuatro días, supuso el comienzo de las obras en menos de dos años y la inauguración del trazado el 28 de octubre de 1848. Esta primera línea será recibida con enorme expectación por los inversores que veían en ella la posibilidad de un importante desarrollo económico del que por otra parte tan necesitada estaba en esos momentos la sociedad española: “Ha tenido lugar en el día de ayer el fausto suceso que anunciábamos. Queda ya solemnemente inaugurado el primer ferrocarril de España. Barcelona y Mataró ya no son más que una población. Ambas ciudades han estrechado el círculo de relaciones que los unían, y sujetas por una línea de hierro, quedan desde hoy hermanadas como dos buenos amigos para formar una liga de recíprocos intereses en provecho propio y en provecho común... En muy pocas, tal vez en ninguna ocasión hemos asistido a un espectáculo tan sorprendente como nuevo, tan grandioso como interesante”⁶.

⁵ *Guía del Comercio y Boletín de Fomento*, 1842.

⁶ *Diario de Barcelona*, 29 de octubre de 1848.

En 1844 se solicita la concesión de la línea Madrid-Aranjuez que no será inaugurada hasta 1851. También se plantea la primera línea de largo recorrido entre Madrid y Cádiz.

El 31 de diciembre de 1844 se promulga una Real Orden⁷, mediante la cual se establecían las condiciones de carácter general que habían de regular las futuras líneas de ferrocarril en nuestro país, las condiciones de construcción y su posterior funcionamiento y explotación. Tras la promulgación de la normativa, un auténtico frenesí especulador se desata en los dos años siguientes llegándose a conceder más de 6.500 km, de los cuales sólo 186 km. se llevarán a cabo (menos del 3%).

En la Memoria de la Dirección General de Obras Públicas de 1856 se achaca tal estado de cosas al articulado de la citada ley de 1844 porque "...ninguna obligación imponían al peticionario que adquiriría un derecho sobre la concesión del ferrocarril durante el plazo fijado, sólo tener en depósito una corta suma, que se le devolvía cuando la concesión caducaba". Primó la especulación frente al interés público, el rápido enriquecimiento, sobornos y escándalos de corrupción frente a la lógica económica, todo gracias a las concesiones llevadas a cabo tras la aprobación de la normativa de 1844.

Esta situación de caos llevó en 1847 al gobierno de Narváez y a iniciativa de Bravo Murillo -ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas- a la elaboración de un proyecto de ley general de ferrocarriles, en el cual claramente se recogía por primera vez la voluntad del Estado de promover y construir los caminos de hierro, concediendo subvenciones estatales y definiendo una red básica. Las dificultades políticas del país y los enfrentamientos entre los distintos partidos políticos con puntos de vista radicalmente opuestos en esta materia, retrasaron la aprobación de la ley hasta 1855, tras cuatro proyectos que no llegaron a aprobarse y con el retraso de un cuarto de siglo respecto a otras potencias europeas.

La "Ley General de Caminos de Hierro" de 3 de junio de 1855⁸ vendría a fijar las normas fundamentales de las concesiones ferroviarias y los incentivos a la construcción de líneas de ferrocarril. Supuso también un acuerdo definitivo sobre las grandes líneas y los principales ejes ferroviarios en España a la vez

⁷ *Gaceta de Madrid*, 19 de enero de 1845.

⁸ *Gaceta de Madrid*, 6 de junio de 1855.

que consagra la vía de ancho ibérico. Es a partir de esta ley cuando empieza con ímpetu el desarrollo de los ferrocarriles en España. Si entre 1845 y 1855 las adjudicaciones abarcaban 1.407 km de los que sólo 407 habían sido puestos en explotación, tras la promulgación de la ley, en el decenio siguiente las concesiones abarcaban 6.919 km llegando a la explotación de 4.756 km consiguiendo igualar en breve tiempo a Italia que si en 1855 disponía de una longitud tres veces mayor que España, en 1865 fue superada en casi dos mil.

También quedaron fijadas en este momento dos características de la futura red ferroviaria española que serían objeto de intenso debate posterior. Estas cuestiones serían el diseño de una red de carácter radial que tenía como punto central la capital del Estado, Madrid, y la adopción de un ancho de vía propio, pero uniforme para todo el país, que difería del que se terminaría imponiendo en el resto de Europa.

Sobre el carácter radial de nuestra red ferroviaria hemos de apuntar dos interpretaciones diferentes. La primera, justifica su realización como la más lógica para un país de grandes dimensiones, medio millón de kilómetros cuadrados, y con una forma cuadrangular que tenía el inconveniente de lo escaso de su población y su distribución dispar a lo largo del territorio. Esto provocaría que lo prioritario en la concepción de esta red fuera la conexión de Madrid con los polos económicos de Cataluña, Valencia, Andalucía o la cornisa cantábrica. A partir de esta regla rango-tamaño no se consideraba como un error la concepción radial de la red básica, sino que lo que se planteaba como insuficiente era la no realización de la red complementaria.

La adopción de un ancho de vía diferente en nuestro país supuso un contratiempo para el desarrollo de los tráficos y los costes añadidos que hubo que soportar. El origen de la medida está en el Informe Subercase⁹, que consideró, a partir de la información disponible en ese momento, la necesidad de utilizar el ancho de 1,674 metros para nuestros ferrocarriles, diferente del más común en buena parte de Europa de 1,435 metros. Dos aspectos son los que nos interesa remarcar sobre este tema: por un lado, concretar las razones de tal decisión, y por otro lado, valorar las consecuencias de tal medida.

Sobre las razones de la adopción del llamado ancho ibérico se han planteado dos motivos básicos: los intereses estratégicos o la decisión técnica.

⁹ Informe Subercase de 2 de noviembre de 1844, Gaceta de Madrid, 21 de enero de 1845.

Sobre la decisión basada en argumentos relacionados con la defensa del territorio nacional parece obvio el escaso fundamento de tal valoración. No parece justificable desde este punto de vista construir un ferrocarril con un mayor ancho de vía que el del país por el que se presuponía que podría venir la invasión. El mayor gálibo del nuestro no impediría una conversión relativamente ágil de sus convoyes para introducirse en nuestro territorio. Sin embargo, sí sería imposible la invasión desde un país con un ancho de vía a otro menor, ya que el menor gálibo de túneles, puentes u otras infraestructuras impediría la circulación, aun realizando el cambio de ejes.

La decisión sustentada en argumentos técnicos es la que más aceptación ha tenido por parte de los investigadores, que apuntan la opción de aumentar el ancho de vía de nuestro ferrocarril basada en la necesidad de incrementar el tamaño de las calderas de las locomotoras de vapor para así obtener mayor potencia y permitir una mayor eficiencia en la complicada orografía de nuestro país. Este argumento tiene como fundamento que la tecnología ferroviaria todavía no había evolucionado lo suficiente. Subercase, en su informe, lo deja bastante claro: “Nosotros hemos adoptado 6 pies, porque sin aumentar considerablemente los gastos de establecimiento del camino, permite locomotoras de dimensiones suficientes para producir en un tiempo dado la cantidad de vapor bastante para obtener con la misma carga una velocidad mayor que la que podría conseguirse con las vías de 4,25 pies, y mayor también de la que podría emplearse con las de 5,17 pies que más frecuentemente se han usado hasta ahora”.

Algunos autores recuerdan que el error estuvo en construir por delante de la demanda real que tenía la sociedad española en ese momento. En este sentido, Sidney Pollard recordaba que aquellos países que construyeron sus ferrocarriles con una demanda consolidada, como Gran Bretaña, Francia o Alemania, obtuvieron buenos resultados en la explotación y las arcas del Estado no debieron realizar grandes desembolsos. Por el contrario, aquellos Estados que diseñaron y construyeron su red ferroviaria por delante de la demanda, como Italia o España, se vieron obligados a aportar grandes subvenciones de unos fondos públicos bastante exiguos, soportando más adelante el fracaso económico de buena parte de las explotaciones ferroviarias¹⁰.

¹⁰ POLLARD, Sidney, *La conquista pacífica. La industrialización en Europa (1760-1970)*, Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 1991.

A este periodo sucederá un decenio recesivo caracterizado por la crisis derivada del escaso éxito económico de las compañías ferroviarias que ya se encontraban en explotación. El 23 de noviembre de 1877 se publica la nueva Ley General de Ferrocarriles que en esencia permanecerá vigente hasta 1941 y que fue derogada en 1987 por la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

CONSECUENCIAS DE LA APARICIÓN DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA

Podemos convenir que el ferrocarril tuvo en España unos efectos muy limitados para la siderurgia y la industria de construcción de material ferroviario. Así, el ferrocarril, como gran consumidor de hierros y aceros para la construcción de la infraestructura ferroviaria y de buena parte del material móvil que circuló por sus vías, precisó adquirir gran cantidad de productos siderúrgicos. Sin embargo, en el caso español, no fue así, y la mayor parte de estos materiales llegaron a través de la importación.

La demanda de empleo, tanto directo como indirecto, sería también particularmente significativa, registrándose además durante un largo periodo en el que el ferrocarril fue también muy intensivo en mano de obra. Los efectos de arrastre en la creación de empleo no sólo lo fueron por el número de trabajadores ocupados, sino que también tuvieron una amplia distribución por todo el territorio nacional, dadas las características de dispersión física de la actividad ferroviaria. Además, el ferrocarril necesitó abundante mano de obra tanto durante la construcción, como en la posterior explotación, posibilitando, también, que otras empresas suministradoras o receptoras se beneficiaran y fueran a su vez nuevos demandantes de empleo. La fuerte demanda de capital que realizó el ferrocarril abrió las puertas a una fuerte presencia del sector exterior en la inversión y construcción del ferrocarril en España¹¹.

El ferrocarril favoreció la expansión y mejoras de otras actividades desde el punto de vista del crecimiento y la mejora de la oferta ferroviaria. Entre estos efectos de arrastre hacia delante destaca la creación del mercado nacional y los efectos positivos que tuvo para el incremento del tráfico postal.

¹¹ CUÉLLAR VILLAR, Domingo, "El ferrocarril en España, siglos XIX y XX: una visión en el largo plazo", *Congreso 150 años de ferrocarril en Albacete (1855-2005)*, Albacete, 2005.

El viaje ferroviario, esto es, el transporte de viajeros, sufrió una espectacular transformación, no sólo en la cantidad de viajeros que fue capaz de movilizar el ferrocarril, sino también en la calidad del mismo, creándose una incipiente industria turística, principalmente, balnearios.

3. LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A EXTREMADURA

El ferrocarril en Extremadura nace y se desarrolla como consecuencia de unas necesidades nacionales. La primera, la unión de Madrid con Portugal y Lisboa; y la segunda, la llamada “Línea Transversal” paralela a la frontera portuguesa, que pondrá en comunicación directa el norte y noroeste de España con los puertos andaluces de Sevilla, Cádiz y Huelva. Así, podemos decir que no hay una red específica extremeña, sino que ésta forma parte de las conexiones con las actuales Castilla-La Mancha, Andalucía y Castilla y León.

Antecedentes del ferrocarril en Extremadura¹²

Dentro de los proyectos para implantar el ferrocarril en la península se empezó a tener en cuenta la importancia que tendría el construir una línea de ferrocarril que partiendo de Madrid llegara a Portugal por Badajoz, que facilitaría el intercambio de las lanas, carnes y otros productos de Extremadura. Se llegó incluso a constituir la Compañía “Camino de Hierro Central de España de Madrid por Mérida a Badajoz”, que envió a Extremadura al ingeniero inglés George Pithington para estudiar el camino que pasaría por Toledo, Talavera, Trujillo y Mérida, donde enlazaría con la de Mérida a Sevilla y Cádiz por una parte y por otra a Badajoz y Lisboa. El proyecto, que se remonta a 1846, no fraguó, por lo inconcreto del mismo y los escasos apoyos financieros.

En 1853 se encomienda al ingeniero francés Mr. Vissocq, realizar un estudio de la línea de ferrocarril de 409 km de recorrido, que saliendo de Madrid, yendo por el valle del Tajo, atravesaba la provincia de Cáceres por Navalmoral de la Mata y Trujillo hasta Mérida, donde se bifurcaba en dos brazos, uno a Sevilla y otro a Badajoz, coincidiendo en su trazado final con el establecido pocos años antes por Pithington. Proyecto que tampoco contó con los apoyos suficientes y tuvo que ser abandonado.

¹² PERIS TORNER, Juan. Proyecto www.spanishrailways.net. Mucha información, sobre todo datos y hechos contables, han sido sacados de esta excelente página web.

En 1854 empieza a tomar peso la alternativa de Francisco Coello para llegar a Badajoz por el valle del Guadiana, y no por la provincia de Cáceres. Esta alternativa, aunque dejaba a Madrid de Badajoz a más distancia, favorecía a esta última provincia al recorrer la línea mayor trazado por ella. Esto fue así porque con la “revolución” de 1854, había sido nombrado Ministro de Fomento el Diputado por Badajoz Francisco Luján, hijo de extremeños de Castuera, impulsando el “Ferrocarril del Guadiana”. Esto trajo una gran polémica con los diputados por Cáceres que insistían en que el ferrocarril fuera por el valle del Tajo y atravesara su provincia. En 1855 Portugal y España firman un acuerdo por el que Portugal construirá una línea de Lisboa a Elvas, y España la continuará hasta Madrid.

La “primera piedra” de la Estación de Badajoz

Fue el 19 de Marzo de 1860 cuando se puso la primera piedra de la estación del ferrocarril de Badajoz, en la cañada de Santa Engracia, en los terrenos que la Asociación de Ganaderos del Reino cedió a la empresa del ferrocarril.

Hasta el 28 de junio de 1863 se hubo de esperar para ver entrar en la Estación la primera locomotora a vapor, procedente de Portugal: “...presenció Badajoz uno de esos espectáculos cuya fecha no se borra jamás de la memoria de los pueblos... tanto tiempo abriga un intenso deseo de que una locomotora cruce su suelo, le ha visto satisfecho en parte, aunque no por aquellos de quienes lo esperaba, viéndola aparecer a sus puertas procedente de Lisboa... inmenso fue el júbilo de los habitantes de Badajoz, pero aunque grande, mayor hubiera sido así en vez de recibir su visita de Portugal, hubiera venido de la Mancha”¹³. El 20 septiembre de 1863 se inaugura el tramo de 11 km de Badajoz a la frontera portuguesa; el primer tren de viajeros procedente de Elvas, después de que el 29 de agosto de 1863 se concluyera definitivamente la línea desde Lisboa hasta la entrada de Badajoz. Llegaron cerca de 500 personas.

¹³ *El Avisador de Badajoz*, 2 de julio de 1863.

Ciudad Real-Badajoz

El proyecto de la sección entre Ciudad Real y Mérida, autorizado el 30 de Junio de 1858, y redactado por los ingenieros Pedro Sierra y Santiago Bausá, contaba con 47 estaciones. En tanto que el de la sección entre Mérida y Badajoz, autorizada el 28 de agosto de 1858 corrió a cargo de los ingenieros Carlos María de Castro y José Barco, y contaba con 5 estaciones.

En ambas secciones se concedió un plazo de ejecución de cinco años. El pliego de condiciones particulares exigió la dotación de 48 locomotoras para ambas secciones. La totalidad de los proyectos sufrió algunas modificaciones posteriores, que corrieron a cargo del ingeniero Manuel Peironceli.

Iniciadas las obras el 4 de marzo de 1860 se procedió a la formación, el 26 de marzo de 1861, de la “Compañía del Ferrocarril de Ciudad Real á Badajoz”, presidida por el conocido político isabelino Alejandro Mon y Pidal, ostentando la dirección técnica el ingeniero de caminos José Canalejas y Casas (padre del político liberal José Canalejas y Méndez, presidente del Consejo asesinado en 1912).

Se construyeron también otros tramos que enlazaban con la frontera portuguesa en Elvas, donde el 29 de agosto de 1863 se realizaba la unión ferroviaria con la llamada “Linha de L’Este” en la que sería la primera conexión internacional de los ferrocarriles portugueses.

Los distintos tramos se fueron abriendo en las siguientes fechas:

Km	Tramo	Fecha
11	De Elvas á la frontera	24.09.1863
80,5	Merida á Badajoz	20.10.1864
38,5	Ciudad Real á Puertollano	19.08.1864
25,9	Puertollano á Veredas	28.07.1865
67,6	Magacela á Merida	21.08.1865
92,1	Veredas á Almorchón	29.11.1865
29	Castuera á Magacela	17.03.1866
24,2	Almorchón á Castuera	30.07.1866

Principales estaciones de la línea:

<i>Pkm</i>	<i>Estación</i>
0	Ciudad Real
38	Puertollano
150	Cabeza del Buey
181	Castuera
199	Campanario
219	Villanueva de la Serena
225	Don Benito
278	Mérida
337	Badajoz
443	<i>Frontera portuguesa</i>

Entre Madrid y Badajoz se cubrían 510 km de distancia, vía Madrid-Atocha, Ciudad Real, Mérida y Badajoz.

El 22 de noviembre de 1866 se puso en servicio toda la línea hasta la frontera portuguesa, en tanto que la inauguración oficial por Isabel II tuvo lugar el 11 de diciembre del mismo año. El viaje de la Reina se realizó por etapas. Sólo dos, y con el objeto de saludar y ser vista por los pueblos del recorrido¹⁴. La primera, a Ciudad Real, saliendo de Madrid en la noche del día 10 de diciembre y con llegada a la capital manchega en la mañana del día siguiente. Fue un recorrido nocturno accidentado, por lo que ocurrió al paso por Damiel. Debía

¹⁴ WAIS, Francisco: "Ferrocarriles centenarios el de la línea de Badajoz", *Revista de Obras Públicas*, octubre 1966.

detenerse en la estación diez minutos, y el pueblo esperaba ansioso el tren real, al que precedía en su circulación una máquina exploradora. Apenas apuntaba el día y una espesa niebla hacía la visibilidad más escasa. Fuera por esto, o distracción del maquinista de la exploradora, el caso es que entró velozmente en la estación sin detenerse, atropellando a la multitud allí congregada. Hubo 5 muertos y 28 heridos, consternación general y el consiguiente expediente de rigor. La Reina y su séquito, entre el que figuraba, en primer lugar, el jefe del Gobierno, general Narváez, pasaron la noche en Ciudad Real, donde hubo festejos lucidos. Al día siguiente en Badajoz con festejos parecidos¹⁵.

Pasados estos días, el ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz entraba a fines de 1866 en explotación normal. Sus primeros tiempos fueron de dificultades económicas. El tráfico, modesto, no daba para mucho, y, por el contrario, los gastos extraordinarios de la construcción pesaban sobre la empresa.

Mérida-Sevilla

Los prolegómenos de la línea de Mérida á Sevilla de 204,54 Km, aparecen vinculados al proyecto de una línea transversal que partiendo de Almansa por Ciudad Real llegara a Badajoz, con un ramal de Mérida á Sevilla cuya subasta debería realizarse el 18 de junio de 1856 por separado. El ingeniero de minas Robert Kith, residente en Sevilla, llamó la atención sobre la necesidad de este ferrocarril, que permitiría potenciar conjuntamente el puerto de Sevilla, como salida natural a los productos extremeños, enlazando en Mérida con el general procedente de Lisboa.

La línea Mérida á Sevilla fue adjudicada por la R.O. de 18 de junio de 1863, a Luis Gilhou con una subvención de 20.890.000 reales de vellón por toda la línea. El 1 de julio de 1865 no se habían iniciado los trabajos, por lo que a instancias de las Diputaciones de Sevilla y de Badajoz con el informe del Consejo de Estado se procedió a la caducidad de la concesión¹⁶.

¹⁵ *Viaje de SS.MM. a Portugal en diciembre de 1866*, Imprenta Rivadeneyra, Madrid, 1867.

¹⁶ *Gaceta de Madrid*, 22 de abril de 1868.

El 24 de marzo de 1869 se otorgó la concesión del ferrocarril Sevilla-Mérida a Manuel Pastor y Landero, a perpetuidad y sin derecho a subvenciones. Sin embargo, en 1872 se cambiaron los términos de tal concesión por la de carácter temporal a 99 años y con derecho a subvención, así que pronto comenzaron las obras de construcción por sus dos extremos Mérida y Tocina Empalme, actualmente Los Rosales, distante a 35 km de la capital andaluza.

Inauguraciones de los distintos tramos:

Tramo	Fecha inauguración	Kilómetros
Tocina -empalme a Villanueva del Río y Minas	1 mayo 1870	12,000
Villanueva del Río y Minas a Pedroso	23 junio 1874	34,700
Mérida a Zafra	3 junio 1879	65,180
Zafra a Llerena	20 abril 1880	43,370
Llerena a Pedroso	16 enero de 1885	66,110

El impago a los contratistas de la línea era generalizado. Pastor y Landero, al no poder hacer frente a sus obligaciones con los subcontratistas, vende el 3 de julio de 1880 a MZA la línea que, en esas fechas, tenía en servicio varios tramos. Los contratistas perjudicados por el impago de las obras constituyeron la “Compañía de los Ferrocarriles Extremeños” fundada el 22 de diciembre de 1880 que mantuvo un largo litigio con MZA para invalidar la absorción de la línea de Mérida a Sevilla, aunque la deseada nulidad nunca llegó. El MZA negoció una indemnización con los acreedores, cerrando el acuerdo el 27 de junio de 1881.

Estaciones de la línea:

Pk	Estación
0	Merida (enlace con Malpartida de Plasencia)
43	Villafranca de los Barros
65	Zafra (enlace con Zafra-Huelva)
105	Llerena
195	Villanueva del Río y Minas
203	Tocina- Empalme (enlace con Sevilla-Córdoba)
204	Los Rosales

Madrid a Cáceres y Portugal

La línea entre Madrid y Lisboa fue concebida con carácter internacional, siguiendo el trazado radial desde Madrid a las costas. En realidad no se concibió como una sola línea construida por una misma empresa. Se formó tras la unión de tres líneas independientes entre sí, concedidas a distintas empresas y por ello construidos de forma aislada. Estos tres trazados eran:

Madrid a Malpartida de Plasencia o Ferrocarril del Tajo.

Malpartida de Plasencia a Cáceres (Arroyo-Malpartida).

Cáceres (Arroyo-Malpartida) a la frontera portuguesa por Valencia de Alcántara.

La apertura de los tramos fue la siguiente:

Tramo	Fecha inauguración	Kilómetros
Madrid a Torrijos	20 junio 1876	85,42
Torrijos a Talavera Reina	13 julio 1876	48,76
Talavera a Oropesa	2 septiembre 1877	35,01
Oropesa a Navalmoral	1 marzo 1878	31,21
Navalmoral a Bazagona	1 febrero de 1879	30,61
Bazagona a Malpartida	20 octubre 1881	14,01
Valencia Alc- frontera	16 junio 1880	8,96
Arroyo- Valencia Alc.	15 octubre 1880	71,56
Malpartida- Arroyo	20 octubre 1881	84,93

Como antecedente más longevo hay que destacar que en 1865 se descubrieron en Cáceres los yacimientos de fosfatos del Calerizo, de una pureza y cantidad que hicieron productiva su explotación desde el principio. Para llevar este mineral hasta los principales mercados europeos, se transportaba el mismo, en carros, hasta Mérida, donde tomaba el ferrocarril que les conducía al puesto de Lisboa. Transporte que resultaba difícil y costoso para que la explotación de las minas fuese rentable, por lo que la necesidad de una línea férrea que los trasladase directamente a Lisboa se hacía muy necesaria.

La constitución en 1876 por Segismundo Moret de la “Sociedad General de Fosfato de Cáceres” dará el verdadero impulso a la llegada del ferrocarril a Cáceres. Por Real Orden del 7 de julio de 1876, se otorga la concesión, sin subvención, de un ferrocarril de Cáceres a la frontera portuguesa, al portugués Antonio Elviro Rosado, con la intención de articular el nuevo enlace fronterizo entre Madrid y Lisboa. El 11 de julio de 1877 se otorga concesión a José Sanchís para la línea de Cáceres a Malpartida de Plasencia.

En 1879 Elviro Rosado cedió sus concesiones a Segismundo Moret, fundador de la “Compañía del Ferrocarril de Cáceres a Malpartida y a la Fronte-

ra portuguesa”; la concesión se otorgaba por 99 años, gozando de franquicia aduanera.

La “Compañía Real Portuguesa” financiaría y explotaría bajo arrendamiento las líneas Cáceres a la frontera portuguesa y Malpartida de Plasencia a Cáceres, hasta que se constituyera la sociedad que agrupara las tres concesiones españolas entre Madrid y Valencia de Alcántara, mediante el enlace con la línea de la compañía del “Ferrocarril del Tajo”, consiguiendo de esta forma la ansiada relación internacional de Madrid con Lisboa más directa que la establecida anteriormente por Badajoz. El enlace en la estación de Arroyo-Malpartida con la sección procedente de Madrid, supuso dejar fuera de trayecto a Cáceres de las circulaciones entre Lisboa y Madrid.

La explotación de la línea no llega a dar los resultados apetecidos, ya que éstos se debían basar en el transporte de los fosfatos al puerto de Lisboa, pero los volúmenes de extracción fueron menores de los calculados inicialmente, amén de la producción en Europa de fosfatos de mejor calidad. El transporte de otras mercancías tampoco ayudó mucho a la economía de la explotación de la línea, ya que los territorios que atravesaba eran de escasa producción.

La línea de Madrid a la frontera portuguesa por Valencia de Alcántara fue inaugurada el 8 de octubre de 1881 con la presencia de los reyes Luis I de Portugal y Alfonso XII de España: “A las ocho de la mañana llegó el tren español, y S.M. el rey don Alfonso bajó al andén, entre los vítores de la numerosa concurrencia que le esperaba; a las nueve llegó el tren portugués, que había sufrido un retraso de veinte minutos, y descendió de él S.M. el rey D. Luis, que también fue aclamado por el pueblo y saludado con salvas de artillería... La primera entrevista de los dos monarcas no pudo ser más afectuosa, abrazándose ambos y besándose cariñosamente. Después del almuerzo, que terminó sin brindis, SS.MM. y todos los personajes de ambas cortes regresaron a la Estación y subieron al tren Real, que estaba dispuesto, y que partió inmediatamente para la histórica ciudad de Cáceres, donde habría de celebrarse la inauguración oficial de la línea... Ya en Cáceres la solemne bendición de las máquinas no tuvo, por la copiosa lluvia que caía constantemente, gran lucimiento: revestido de hábitos pontificales, esperaba en el andén el Ilmo. Sr. Obispo de Plasencia, asistido por el Ilmo. Sr. Obispo de Coria y comisiones del cabildo catedral de ambas ciudades y del parroquial de Cáceres; las adornadas locomotoras, obedientes a la dirección de los maquinistas, avanzaron hasta situarse al pie del altar que estaba dispuesto para el acto; el prelado, en fin, previa la venia de SS.MM., bendijo, con arreglo al ritual católico, a las máqui-

nas, confundiendo en una plegaria los progresos de la ciencia y la industria modernas con las legítimas aspiraciones de la Iglesia, que van siempre encaminadas hacia la mayor prosperidad de los pueblos”¹⁷.

Estaciones de la Línea de Madrid a la frontera portuguesa:

Pk	estación
0	Madrid-Delicias
15	Leganes (empalme al ramal industrial)
136	Talavera de la Reina
202	Navalmoral
255	Plasencia-Empalme
392	San Vicente
404	Valencia de Alcántara
413	Frontera de Portugal

El 4 de noviembre de 1887 inició sus servicios el famoso Surexpreso Lisboa-Madrid-Paris, precedente de otra famosa relación internacional entre Lisboa y Madrid con el “Lusitania Expreso”.

Plasencia-Astorga

La construcción por la Compañía del Madrid a Cáceres y Portugal (MCP) de la sección de Malpartida de Plasencia á Cáceres, requería una solución de continuidad mediante el establecimiento de una línea transversal, paralela a la frontera portuguesa. La R.O. de 20 de mayo de 1882 autorizó al Ministro de Fomento a presentar a las Cortes un proyecto de Ley que contemplara un

¹⁷ *La Época*, 9 de octubre de 1881.

ferrocarril que enlazando con el de Madrid a Malpartida de Cáceres o desde este punto pase por Bejar, Salamanca, Zamora, Benavente y Astorga, enlace en este último punto con la línea de Palencia á Ponferrada.

Con dicho motivo el MCP presentó al Gobierno, el 27 de noviembre de 1882, el estudio de la línea de Malpartida de Plasencia á Salamanca, Zamora y Astorga. Siendo aprobado el proyecto el 23 de marzo de 1884.

La subasta se señaló por la R.O. de 27 de febrero de 1888, para el 1 de junio del mismo año. El concesionario debería ejecutar las obras en el plazo de cuatro años, y aceptar las condiciones particulares de la concesión aprobadas por la R.O. de 28 de marzo de 1884 y, depositar una fianza de 4.231.199 pesetas que representaba el 5 % del valor de las obras que ascendían a 84.623.980 pesetas. Se concedió por la R.O. de 12 de junio de 1888, a Ramón María Lobo persona vinculada con el MCP, que aceptó el pliego de condiciones el 13 de febrero de 1888, donde entre otras, otorgaban al concesionario una subvención de 20.891.651 pesetas. Ramón María Lobo transfirió sus derechos a la nueva compañía creada al efecto con el nombre de “Ferrocarriles del Oeste de España”.

La concesionaria del Ferrocarril de Plasencia a Astorga por Salamanca y Béjar, suspendió pagos en febrero de 1893. Es significativo el comentario de una revista sobre este tipo de promociones ferroviarias de dudosa rentabilidad “... El fracaso de esta compañía es una prueba más de que, ha pasado la época de intentar establecer ferrocarriles que no tengan sentido común, sin que fuera oportuno hacerse, por más que se quieran apoyar en las subvenciones y en la influencia oficial de los hombres públicos que por su interés personal las amparen”¹⁸.

Finalmente se cedió la explotación de las líneas del MCP y la construcción del Plasencia á Astorga a la nueva empresa denominada “Compañía de la explotación de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal y del Oeste de España”. La obra se inició bajo la dirección de los ingenieros Felipe y Mauricio Bunau.

¹⁸ *Revista Ilustrada de Vías Férreas*, 1893.

Inauguración de los tramos:

Tramo	Kilómetros	fecha
Plasencia- Hervás	55,70	26 julio 1893
Hervás- Bejar	20,00	26 julio 1893
Bejar- Salamanca	86,70	31 marzo 1896
Salamanca- Astorga	183,60	9 julio 1896
TOTAL	347,00	

La inauguración oficial tuvo lugar el 21 de junio de 1896 contemplando la totalidad de 347 km.

Estaciones de la línea:

Pkm	Estación
0	<i>Plasencia</i> (empalme)
17	Plasencia
56	Hervás
63	Baños de Montemayor
68	Puerto de Bejar
76	<i>Bejar</i>
139	Alba de Tormes
163	<i>Salamanca</i>
229	<i>Zamora (d)</i>
287	<i>Benavente</i>
347	<i>Astorga- Puerta del Rey</i>

Zafra-Huelva

El Gobierno, acogiéndose a las facultades que le concedía la Ley de 2 de julio de 1870, convoca pública subasta para la concesión a perpetuidad y con un anticipo de 60.000 ptas./Km, la línea de Zafra a Huelva. En una primera fase queda desierta pero después la concesión fue otorgada por Real Orden de 20 de agosto de 1.881 a la sociedad británica “Sundheim & Doetsch”.

Por la Real Orden de 16 de febrero de 1884, “Sundheim & Doetsch” transfieren la concesión del ferrocarril a la “Compañía del Ferrocarril de Zafra a Huelva” que se había constituido el 6 de febrero de 1884, con capital británico y un capital social de 28.000.000 pesetas. Como curiosidad de esta compañía, decir que su primer presidente fue el ingeniero de caminos y político Práxedes Mateo Sagasta, y en 1896 el político Antonio Cánovas del Castillo.

El trazado enlazaba Zafra con Huelva, reduciendo los 285 km de la distancia de Zafra a Huelva por Sevilla, a 185 km mediante la nueva línea directa que nos ocupa.

El ferrocarril de Zafra á Huelva no era de carácter industrial minero, no obstante casi todos sus tráficos dependían de la minería, puesto que a la misma desembocaban los ferrocarriles de vía estrecha privados de las explotaciones mineras de “El Carpio”, “San Telmo”, “Lomero”, “Cueva de la Mora”, “La Joya” y “San Miguel, a los que cabe añadir la salida de los fosfatos de Cáceres. El alma de su funcionamiento e instalación fue Guillermo Sundheim.

Las obras de establecimiento delimitaron dos secciones: Valdelamusa á Huelva abierta el 23 de julio de 1886 y, Valdelamusa á Zafra abierta el 1 de enero de 1889.

Estaciones de la línea:

Pkm	Estación
0	Zafra (<i>enlace con la línea a Jerez de los Caballeros</i>)
2	La Puebla de Sancho Perez
46,6	Fregenal de la Sierra
63	Cumbres Mayores
166,4	Gibraleón (<i>enlace con el Huelva a Gibraleón y Ayamonte</i>)
180,7	Huelva-mercancías
185,0	Huelva-Odiel

4. CONCLUSIÓN

Nuestro país se sumó tarde a la expansión del ferrocarril, sobre todo por el retraso acumulado en el conjunto de la economía española del período y no sólo por la circunstancia de que formalmente llegara unos años más tarde que otros países europeos. Diferentes circunstancias institucionales, económicas y naturales hicieron que el desarrollo de nuestra red estuviera supeditado a la inversión de capitales extranjeros y al auxilio del Estado. Las expectativas del negocio ferroviario pronto vieron que el escaso desarrollo económico, la baja densidad demográfica y el limitado desarrollo de la red impedirían la explotación exitosa del ferrocarril.

BIBLIOGRAFÍA

- ARTOLA GALLEGO, Miguel: *Los ferrocarriles en España (1844-1943)*, Banco de España, Madrid, 1978.
- CINCA MARTÍNEZ, José Luis: “La llegada del ferrocarril a Calahorra en 1863”, *Kalakorikos*, 8, 2003, pp. 169-204.
- COMÍN COMÍN, Francisco: *150 años de historia de los ferrocarriles españoles, Fundación de los Ferrocarriles Españoles*, Editorial Anaya, Madrid, 1998.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo: “El ferrocarril en España, siglos XIX y XX: una visión en el largo plazo”, *Congreso 150 años de ferrocarril en Albacete (1855-2005)*, Albacete, 2005.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio: *Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913*, Alianza Editorial, Madrid, 1982.
- MADRAZO MADRAZO, Santos: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Ediciones Turner, Madrid, 1984.
- PERIS TORNER, Juan: Proyecto www.spanishrailways.net
- POLLARD, Sidney: *La conquista pacífica. La industrialización en Europa (1760-1970)*, Universidad de Zaragoza, Zaragoza, 1991.
- TORREJÓN CHAVES, Juan: “Cádiz y los orígenes del ferrocarril en España”, *IV Congreso Historia Ferroviaria*, Málaga, 2006.

- TORTELLA CASARES, Gabriel: *El desarrollo de la España Contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Alianza Editorial, Madrid, 1994.
- TORTELLA CASARES, Gabriel: *Los orígenes del Capitalismo en España: Banca, Industria y ferrocarriles en el siglo XIX*. Tecnos, Madrid, 1995.
- VAL, Yolanda: “Estaciones del mundo”, *Vía libre*, n.º 494, 2006.
- VIDAL OLIVARES, Javier: *Transportes y mercado en el País Valenciano (1850-1914)*, Alfons el Magnanim, Valencia, 1992.
- WAIS SAN MARTÍN, Francisco: “El ferrocarril cumple ciento cincuenta años”, *Revista de Obras Públicas*, agosto, 1975.
- WAIS SAN MARTÍN, Francisco: “Ferrocarriles centenarios. El de la línea de Badajoz”, *Revista de Obras Públicas*, n.º 3018. Madrid, 1966.

