

LOS SANTOS DE MAIMONA: NUDO DE ITINERARIOS Y NUEVAS INFRAESTRUCTURAS, DESDE LA ILUSTRACIÓN HASTA LA EDAD CONTEMPORÁNEA (SS. XVIII-XXI)

LOS SANTOS DE MAIMONA: A COMMUNICATION CENTRE AND NEW INFRASTRUCTURES, FROM THE ENLIGHTENMENT TO THE CONTEMPORARY AGE (18TH TO 21ST CENTURIES)

Emilio Manuel Arévalo Hernández

(Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Profesor, Universidad de Extremadura.
Jefe de Sección de Infraestructuras, Junta de Extremadura)

Diego Miguel Muñoz Hidalgo

(Amigos de la Vía de la Plata. Plataforma Ibérica por los Caminos Públicos)

Resumen: Por una serie de condicionantes geográficos y aspiraciones humanas, el entorno de Los Santos de Maimona se ha venido caracterizando por ser un importante "cruce de caminos" en el sur de Extremadura, en donde conflúan grandes e históricos itinerarios del suroeste peninsular. Su estratégica posición le hizo ser testigo de trascendentales acontecimientos. A partir del s. XVIII, esta población comienza a consolidarse como obligado hito caminero. Pero será el siglo XIX el que verá la llegada del ferrocarril y las carreteras en su sentido moderno, como vertebradores de viajes cuyo desarrollo se incrementará de manera significativa a partir de ese instante. Los trazados proyectados convertirán la comarca de Los Santos de Maimona como un importante nudo de itinerarios que sufrirá muchas transformaciones a lo largo de los siglos XIX y XX. Dichos cambios, que pueden verse sobre el terreno, tienen una larga historia detrás que han conformado la red tal y como la conocemos en el inicio del siglo XXI.

Palabras clave: Los Santos de Maimona, Zafra, Extremadura, cruce de caminos, ruta, Vía de la Plata, ferrocarril, tren, carretera, N-630, N-432, N-435, EX-101, EX-364, A-66, puente, asfalto, infraestructura, casas de peones camineros, viajeros, posta.

Abstract: The geographic conditions and human aspirations have made the surrounding area of Los Santos de Maimona be known as an important "crossroads" in the south of Extremadura, where large and historical itineraries met in the southwest of the peninsula. His strategic location made it be a witness to significant events. From 18th century, this population begins to establish itself as a forced landmark in the road. But it will be in the 19th century when the railroad lines and roads in their modern sense will come, as the backbone of journeys which will be increased significantly from that moment. The planned routes will turn the area of Los Santos de Maimona into an important road junction that will undergo many transformations throughout the 19th and 20th centuries. These changes, which can be seen on the ground, have a long history behind them that have shaped the road network as we know it at the beginning of the 21st century.

Key words: Los Santos de Maimona, Zafra, Extremadura, crossroads, route, Vía de la Plata (The Silver Way) railroad lines, train, road, N-630, N-432, N-435, EX-101, EX-364, A-66, bridge, asphalt, infrastructure, roadman's house (house of peones camineros), travelers, staging post.

Los Santos de Maimona en la historia IX y otros estudios sobre la Orden de Santiago,

Los Santos de Maimona, 2018,

Asociación Histórico Cultural Maimona, págs. 135-262

ISBN: 978-84-09-02849-8

I NTRODUCCIÓN

En estas *IX Jornadas de Historia de Los Santos de Maimona* (diciembre de 2017) profundizamos, una vez más, sobre la importancia que tuvo desde antiguo su espacio geográfico como *cruce caminero*, y que llegó a cimentar y vertebrar incluso, a nivel extraterritorial, el moderno sistema viario que hoy conocemos en el mapa de la Baja Extremadura (y más allá)¹. El trabajo que ahora presentamos comprende desde el siglo XVIII al actual s. XXI, y es la segunda parte de un anterior estudio que se presentó en las anteriores *VIII Jornadas* (diciembre de 2016), centrado básicamente entre los ss. XIII al XVII². De este modo cerramos el círculo sobre la evolución y

¹ Muñoz Hidalgo, Diego Miguel. “Los Santos de Maimona: cruce de caminos y viajeros. Primera aproximación: el topónimo «Los Santos», repertorios camineros y apuntes cronológicos hasta mediados del siglo XIX”, *Los Santos de Maimona en la Historia I* (coordinador José Soto Vázquez), Badajoz, 2009, págs. 79-99.

² Bayón Vera, Santiago y Muñoz Hidalgo, Diego Miguel. “Los Santos de Maimona: Nudo de Caminos y de la Trashumancia, en la Edad Media y el Renacimiento (ss. XIII-XVII), *Los Santos de Maimona en la historia VIII*, 2017, págs. 253-349.

protagonismo que han venido teniendo los diversos trazados viarios en este singular y estratégico entorno de la geografía extremeña, siendo un campo de investigación muy amplio y abierto que requiere de más investigaciones; aspectos camineros que han influido, de algún modo, en el origen y desarrollo de la personalidad social y económica, no solo de Extremadura, sino del oeste hispano, con proyección a otras latitudes.

Dentro de los límites formales de la publicación de las Actas de estas *IX Jornadas*, presentamos un didáctico texto e imágenes de esta atractiva pero densa temática caminera. Para una rápida comprensión hemos creído oportuno dividir este trabajo en dos tiempos o temáticas:

Una **1ª Parte** (*Visión general de itinerarios, acontecimientos y viajeros*), que arranca en el *Siglo de la Ilustración* (s. XVIII), una centuria y la siguiente en donde se consolida la necesidad por mejorar los caminos a través de la “obra pública” en beneficio del Estado; preocupación que se extendió al conocimiento viario y el interés por reflejar el espacio territorial, dando como resultado la proliferación de diferentes estudios corográficos (privados y públicos), guías de caminos, mapas y planimetrías, legándonos una amplia cartografía de la que ya dimos cuenta en un anterior estudio en el marco de la zona central de la Baja Extremadura³; tratando igualmente su evolución caminera y trascendencia hasta la actualidad (s. XXI), en donde damos a conocer que este *paisaje santeño* fue protagonista en diversos acontecimientos históricos y testigo del paso de importantes viajeros.

Y una **2ª Parte** (*Las carreteras y el ferrocarril*), centrada en el progreso, desde una visión más técnica y profesional, de la moderna *ingeniería viaria* en donde cobran protagonismo el diseño y la implantación racional de nuevas infraestructuras, como fue la llegada del ferrocarril (en la segunda mitad del s. XIX), o de la evolución de sus diversas carreteras y de sus firmes asfaltados (ss. XX-XXI); además de sus correspondientes modificaciones de trazados carreteriles que buscaban dar variadas soluciones aquí (con nuevas trazas, puentes, terraplenes...) a una concentrada y compleja trama viaria surgida de este histórico “cruce de caminos”, y en

³ Muñoz Hidalgo, Diego Miguel. “Los Santos de Maimona y la zona central de la Provincia de Badajoz en la Cartografía antigua. Primera aproximación hasta el siglo XVIII”, *Los Santos de Maimona en la Historia III*, 2012, págs. 102-156.

donde vemos a Los Santos como puerta de entrada desde Andalucía de principales vías de comunicación.

Este estudio es solo una aproximación a un apasionante fenómeno viario en el sur de Extremadura, en el occidente peninsular; y que tuvo (y sigue teniendo) una gran proyección nacional e internacional; unas humildes líneas e imágenes que esperamos motiven futuros trabajos de investigación; y es que esta "encrucijada santeña" seguirá dando mucho que hablar...

1ª PARTE
VISIÓN GENERAL DE ITINERARIOS,
ACONTECIMIENTOS Y VIAJEROS (SS. XVIII-XXI).
Diego Miguel Muñoz Hidalgo

Capítulo I
ORÍGENES DE LA ORDENACIÓN VIARIA-TERRITORIAL DEL SUR DE EXTREMADURA

Para comprender el marco viario temporal que hemos establecido en este trabajo (ss. XVIII-XXI), sería oportuno remitirse a nuestros anteriores estudios mencionados más arriba, en donde se muestra la base en la que se cimentó la realidad moderna y contemporánea de la ordenación viaria que aquí tratamos.

Como breve repaso, sin pretender ser redundantes aunque aportando en este trabajo datos inéditos, antes habría que resaltar dos cuestiones para poder explicar y comprender este nudo caminero: En primer lugar, los *condicionantes geográficos internos* del territorio inmediato circundante a Los Santos de Maimona; así como los *externos*, al encontrarse a mitad de camino entre Sierra Morena (al sur) y el río Guadiana (al norte), donde existían obligados pasos naturales (puertos de montaña y vados de ríos, respectivamente) que determinaron el origen y el diseño de trazados de distintos caminos y en diversas direcciones, itinerarios que aquí se entrelazaron cual "Rosa de los Vientos". Y, en segundo lugar, las *aspiraciones humanas* (trashumantes, comerciales, militares, administrativas, religiosas, viajeras...) que motivaron estos itinerarios *de largo recorrido* para saciar múltiples necesidades, y que se hermanaron de forma singular en este espacio santeño a lo largo de la historia hispana, dando lugar a importantes

acontecimientos y a particulares huellas de importantes personajes por este paisaje: reyes visigodos como *Teodorico II*, caudillos musulmanes como *Muza*, reyes cristianos como los *Alfonso IX, X y XI, Sancho IV, Fernando el Católico*, el *Emperador Carlos* (aquí cenó, durmió y comió)... entre otras reconocidas figuras, como *Cristóbal Colón*...

De todos estos itinerarios habría que destacar el trazado por aquí del conocido como *Camino de la Plata*, en donde Los Santos de Maimona es parada obligada [Figs. 1 y 2]. Y es que el espacio geográfico santeño, en donde se alternan zonas de fértiles y regadas llanuras con otras agrestes y montuosas desde donde se visualizaban amplios horizontes, se convirtió en una concentración de enclaves humanos en altura para el control territorial y de las distintas vías de comunicación que aquí confluían. Por todo ello este entorno estratégico comenzó a adquirir, desde la más remota antigüedad, una vital importancia caminera, socioeconómica y militar.

Llegados a este punto volvemos a incidir que toda esta circunstancia geoestratégica y viaria fue la que, precisamente, dio origen al nacimiento de esta población; incluso, fue la causante de su *bautismo* con el nombre de “LOS SANTOS”: un título que es solo el fruto de un *hagiotopónimo* de la palabra latina “SALTUS” (o *paso entre sierras*); es decir, una cristianización de este topónimo durante la repoblación medieval. Esta evolución (*saltus* = *santos*) fue frecuente en otros lugares de la Península Ibérica con estas mismas características de relieve y viarias (y que profundizaremos en una futura investigación). A esta tradición caminera-toponímica del espacio santeño, habría que sumar el nombre de la “Sierra de SAN CRISTÓBAL”, que respalda paisajísticamente a esta población al encontrarse a sus pies, y es que no es más que otro *sincretismo religioso*: la evolución del culto a paganos *dioses viales* (que solían venerarse en caminos principales o cruces de los mismos), a un cristiano *santo Patrono de Caminantes*⁴ [Figs. 3 y 4].

Por otro lado, para comprender el origen de este entorno geográfico como “cruce de caminos”, habría que preguntarse cómo surgió la actual *ordenación viaria-territorial* de la mitad sur de Extremadura, un diseño que

⁴ Muñoz, D. M. “Los Santos de Maimona: cruce de caminos...”, *op. cit.* nota 1, págs. 81-83; Bayón, S. y Muñoz, D. M. “Los Santos de Maimona: Nudo de Caminos...”, *op. cit.* nota 2, págs. 265-266 y 274; y, Muñoz, D. M. “Los Santos de Maimona y la zona central de...”, *op. cit.* nota 3, pág. 114.

fue el resultado de la interrelación entre condicionantes medioambientales, *vías de comunicación* y *poblamiento* a lo largo de su historia. Así, en este espacio regional existió una continuidad de ciertas jerarquías de *núcleos nodales* de origen prerromano (poblaciones indígenas en altura, en “castros”, luego romanizadas y trasladadas frecuentemente al llano) que luego se consolidaron como centros urbanos estables en Época Romana, con sus respectivas *áreas de influencia*; y, por otro, el *fenómeno viario* que los interrelacionaba, curiosamente nacidos a la vera de principales caminos.

Estos antiguos núcleos de población tuvieron cierta hegemonía y surgieron, más o menos, por la suma de varias motivaciones (sobre todo por intereses viales): 1- el control de obligados pasos naturales; 2- ser enclaves relacionados con la explotación, acceso y comercialización de materias primas (agro-ganaderas y/o mineras); 3- avituallamiento o apoyo logístico en el tránsito viario; y, 4- centros de atracción política-administrativa y religiosa por sus peculiaridades geográficas preeminentes, de fácil acceso, situación central-territorial, etc.

Posteriormente, con el paso de los siglos, observamos en el sur de Extremadura una evolución entre antiguos *núcleos nodales* con los existentes hoy en día; un *sincretismo político-administrativo* en donde capitalidades geográficas ancestrales se fueron consolidándose (por superposición urbana) o trasvasándose (por proximidad) en ciudades actuales. En este progreso siguió perviviendo, de algún modo, aquella misma primitiva *ordenación territorial* romana, base de nuestra actual identidad espacial, cuyo territorio central se lo reparten históricamente Los Santos y Zafra, en donde confluyen los caminos provenientes de Jerez de los Caballeros, Fregenal de la Sierra, Monesterio y Llerena, entre otras. Y es que, si comparamos sus respectivas *áreas de influencia* o zonas de dominio (primitivas y modernas), podemos confirmar su gran semejanza [Figs. 5 y 6].

Así, aquellas antiguas ciudades citadas por el geógrafo romano *Plinio el Viejo* (s. I) existentes en la región de la *Beturia* (el espacio comprendido entre los ríos Guadiana y Guadalquivir, cual “Mesopotamia hispana”)⁵, determinaron territorialmente el origen de los principales centros urbanos actuales, convirtiéndose en frecuentes “cabeceras de comarca” o “sedes de

⁵ Berocal-Rangel, Luis. *La Baeturia. Un territorio prerromano en la baja Extremadura*. Colección Arte/Arqueología, nº 20. Diputación de Badajoz, 1998.

partidos judiciales” en la Baja Extremadura. Un ejemplo concreto lo observamos en el centro-mitad sur de la provincia de Badajoz, en donde apreciamos el protagonismo de la actual *Comarca de Zafra-Río Bodi6n* en dos aspectos: centro nodal en la red viaria de principales itinerarios de largo recorrido y, a la vez, con una mayor densidad de poblaci6n y de n6cleos urbanos, en comparaci6n al resto del territorio extreme6o (Zafra, Los Santos de Maimona, Puebla de Sancho P6rez, Medina de las Torres, Alconera...); estando Los Santos mejor situada geogr6ficamente en este nudo caminero, convirti6ndose en la Edad Media y en el Renacimiento en cabeza administrativa de una importante *Encomienda de la Orden de Santiago*; aunque siendo Zafra, con su influyente *Estado de Feria*, el que se erigiera al final como centro territorial pol6tico-administrativo, judicial y comercial en la actualidad.

En resumen: el territorio central de la actual provincia de Badajoz hered6 el 6rea de influencia de la ciudad romana de *Contributa Iulia Ugultunia* (citada por m6ltiples fuentes antiguas y epigr6ficas). Esta ciudad, adem6s de tener categor6a “municipal” que le otorgaba cierta relevancia administrativa sobre el espacio poblacional rural circundante, a su vez era “mansio” o parada de la hoy llamada *V6a de la Plata*, y situada al E. de Medina de las Torres⁶. Este *centro nodal* se traslad6, durante los ss. XIII-XV, a Los Santos y Zafra; poblaciones que influyeron en la red caminera del s. XVIII con la *Ilustraci6n*, un dise6o viario que evolucion6 y progres6 durante los ss. XIX-XXI, donde se consolidaron nuevos trazados y trascendentales infraestructuras en este espacio geogr6fico.

En conclusi6n: este “cruce de caminos”, surgido de un c6mulo de *condicionantes geogr6ficos* y *aspiraciones humanas* que coincidieron aqu6, origin6 el “nacimiento” de la poblaci6n de Los Santos de Maimona; heredera a su vez de una ordenaci6n viaria-territorial romana, dentro de una concentraci6n rural y urbana como resultado de en una intensa *antropizaci6n caminera* que se vino repitiendo desde la Prehistoria en esta comarca⁷. As6, el entorno sante6o fue nudo de varias v6as de comunicaci6n en diversas

⁶ Mu6oz Hidalgo, Diego Miguel. “Aportaciones al conocimiento de la Prehistoria, Historia Antigua y Medieval de la Comarca de Zafra”, *Actas del Congreso Conmemorativo del VI Centenario del Se6or6o de Feria (1394-1994)*, Zafra, 1994, p6gs. 43-46.

⁷ *Ib6dem*, p6gs. 39-50.

direcciones, y que se fueron consolidando hasta concluir en nuestras modernas infraestructuras viarias:

1- Dirección S-N.: la Carretera Nacional-630, el Ferrocarril y la Autovía A-66; todos ellos con el sobrenombre de “*Ruta de la Plata Sevilla-Gijón*”.

2- Dirección S.E.-N.O.: antiguo eje Córdoba-Los Santos-Badajoz, que dio lugar a la Carretera N-432 (que en los años cincuenta se desvió por Zafra), y que hoy comprendería un tramo antiguo de la N-630 (entre la línea del ferrocarril y Los Santos), seguido de la BA-910 (tramo municipal) y la EX-364 hasta la incorporación con la actual N-432 a Badajoz, en la Dehesa del Rincón.

3- Dirección N.E.-S.O.: la actual EX-101, que arranca en Los Santos de Maimona, pasando luego por Zafra y hacia Huelva; antigua Carretera N-435 (luego N-435r). Al respecto traemos aquí una reivindicación caminera: no es correcto decir “Carretera Zafra-Huelva”, sino “LOS SANTOS-HUELVA”, como así se cita además en algunas fuentes y guías, como ya veremos, al iniciarse en el término municipal de Los Santos de Maimona y no en el de Zafra. Este título tiene su porqué, pues es un modo de reconocer la importancia histórica y singularidad viaria del territorio santeño y su promoción a nivel oficial en la cartelería y en diversas publicaciones.

Capítulo II

S. XVIII: INTERÉS GEOGRÁFICO Y VÍAS DE COMUNICACIÓN

Nos encontramos en el llamado *Siglo de las Luces*, en donde se comienza un cambio en la mentalidad, primando el interés por el conocimiento racional y científico y llevándolo a lo práctico; una actitud que fue calando en geógrafos, cartógrafos e ingenieros, pero también en ciertos gobernantes que vieron imprescindibles estas herramientas para mejorar la administración y la economía del reino. Todo ello desembocó en la aplicación de adelantos en la modernización de las infraestructuras viarias. A su vez la sociedad incrementó su interés por desplazarse por diversos motivos, demandando información de los caminos, paradas y distancias, mientras que se iban mejorando los carruajes y algunos firmes para soportarlos.

1.- Atención a los caminos en el “Siglo de la Ilustración”

Con la llegada del Borbón Felipe V y durante su reinado (1700-1746), se funda el *Cuerpo de Ingenieros* en 1711, iniciándose así una época de mejoras de caminos con diversas obras, puentes y el diseño de nuevos trazados. Con el reinado de su hijo Carlos III (1759-1788), se continúa y potencia esa labor reformadora consolidándose, a partir del *Real Decreto de 1761*, la implantación de una nueva organización viaria-territorial de *carreteras radiales*, con centro en Madrid, que fue paulatinamente consolidándose décadas después. Aun así, no se llegó a olvidar del todo el eje de comunicación transversal *de la Plata* (S.-N./N.-S.), como fueron los tramos de Sevilla a Mérida y a Badajoz. En ambos itinerarios la localidad de Los Santos, al igual que en siglos anteriores⁸, seguía siendo un enclave de parada obligada en los “Caminos Reales” y en la “Carreras de Postas” (formada por establecimientos logísticos para la distribución del correo, en donde estaban “apostados” los caballos para su rápido relevo).

En relación a esto último, y en esta centuria, seguimos viendo que en el camino entre Sevilla y Badajoz existía una alternancia de paso a la hora de abandonar el *Camino de la Plata* para proseguir por el eje S.E.-N.O.; un aspecto que sigue siendo una constante que venía de atrás: o bien pasar por Los Santos de Maimona o por Zafra; todo ello según las necesidades o intereses de cada viajero, o del estado de los caminos en cada momento. Como resultado tenemos que en ambas poblaciones existan hoy las calles denominadas “de Sevilla”, pero con orientación N.O.-S.E., procedente de Badajoz para torcer luego en dirección S. a Sevilla. Esta alternancia se repetirá en las siguientes centurias.

Igualmente observamos el interés de las corporaciones municipales en los arreglos de sus caminos. Así vemos, en 1796, la iniciativa de Los Santos en mejorar “caminos, puentes, calzadas, empedrados...” ante el paso por esta localidad de Carlos IV (como citaremos más abajo).

Por otro lado, a lo largo del s. XVIII, ya fueran por aspiraciones oficiales o particulares, comienza a intensificarse el interés por el conocimiento geográfico del territorio y sus vías de comunicación, dando

⁸ Muñoz, D. M. “Los Santos de Maimona: cruce de caminos...”, *op. cit.* nota 1.

lugar a la proliferación de múltiples publicaciones de “guías de postas” (paradas del correo) y de los caminos más frecuentados, en donde se reflejaban las poblaciones y las distancias entre las mismas, mencionadas en *leguas* (algo más de cinco kilómetros y medio). Como arranque en Madrid, en el centro peninsular, y siguiendo el nuevo sistema radial, una serie de principales caminos se dirigen hacia todas las direcciones del reino (base de nuestras actuales carreteras nacionales radiales). Cada uno de ellos estaba acompañado por ramales para alcanzar así a todo el territorio. Estos itinerarios se solían distinguir entre “caminos de ruedas” (para carruajes) y “caminos de herradura” (a caballo o equino). También, por este afán del saber territorial, aparecieron diversas ediciones de mapas, en gran y pequeño formato. El gran interés social por viajar en estos momentos y por diversas motivaciones, creó una demanda de publicaciones que fue saciada por la revolución de la imprenta en esta época. Así, con un tamaño u otro, comenzó a multiplicarse la aparición gráfica de *Los Santos* en relación con principales vías de comunicación, sobre todo por su situación en pleno *Camino de la Plata*⁹.

Además, en este contexto de la *Ilustración*, se desarrolló un fenómeno viajero relacionado con un interés por conocer el Arte, la Historia y la Cultura de otros países, conocido con el nombre de *el Grand Tour*: un incipiente turismo formativo-cultural de cierta aristocracia. Esta práctica sirvió como enriquecimiento en la formación académica y también por el deseo de saber de algunos curiosos políticos, intelectuales y viajeros de clases comúnmente elevadas; práctica que se fue repitiendo en épocas posteriores¹⁰. Así comenzaron a llegar a España viajeros extranjeros, sobre todo de Inglaterra y Francia, que llevaban en sus alforjas pequeños *atlas* o *guías* “de bolsillo”, en donde frecuentemente venía impreso la localidad de *Los Santos* como parada obligada entre Sevilla y Mérida/Badajoz o viceversa.

⁹ Muñoz, D. M. “Los Santos de Maimona y la zona central de...”, *op. cit.* nota 3.

¹⁰ Lavaur, Luis. “El siglo del «Grand Tour»”, *Estudios Turísticos*, N.º 104, págs. 49-82. Suarez Huerta, Ana María. “El Grand Tour: un viaje emprendido con la mirada de Ulises”, *Isimu. Revista sobre Oriente Próximo y Egipto en la antigüedad*, N.º 14-15, 2011-2012, págs. 253-282.

2.- Fuentes Historiográficas: interrogatorios, guías y cartografía

2.1- Interrogatorios

Una fórmula para conocer en aquel tiempo la realidad socioeconómica del territorio español (datos sobre su población, geografía, riquezas productivas, caminos, etc.), era “interrogar” con diversas preguntas las cualidades y riquezas de cada municipio y su descripción territorial. Esto se hacía a través de cartas frecuentemente dirigidas a responsables eclesiásticos o administradores de cada localidad, pues solían poseer una mayor preparación cultural y *escribana*. También se hacían visitas directas de responsables oficiales, en donde se hacían constar de esa realidad *in situ*. Aquí presentamos dos ejemplos que concretamos así:

1790: Interrogatorio de la Real Audiencia. En este año Carlos IV crea la *Real Audiencia de Extremadura* en Cáceres. Se realiza una encuesta de 57 preguntas y varias “visitas” a esta provincia. De Los Santos de Maimona nos informa:

Tiene esta villa siete posadas públicas de un ynferior estado. Los caminos reales y de traversa son comodis, excepto las salidas para las villas de Villafranca, Rivera y Usagre, que por su mala situación de terreno, aunque se compone con frecuencia, las aguas los hacen ynstransitables, pero no a ocurrido desgracia en ellos.

Extraña que no cite el *Puente Viejo* sobre el Robledillo [*Figs. 7*], en el *Camino de Villafranca* (también conocido como *Camino de la Plata*); a no ser que este puente fuera construido pocos años después de este *Interrogatorio* de 1790, y por tanto a raíz de este informe (en contra de lo que suponíamos que fuera de los ss. XVI o XVII en estudios anteriores). También menciona que en su término existía un “Portazgo”, donde:

...cobra este la encomienda de esta villa por las cavallerias que pasan por este término con cargas, carreterias y muletadas.

Sobre su localización hoy queda solo este topónimo al norte de Los Santos, en el entorno de la actual *Fábrica de Orujo*. Igualmente se nos

informa de una *administración de correos* (relacionado con la *posta*). En una de sus “visitas”, en 1791, se nos informa:

Es reparable [...] que en 7 posadas que tiene en ninguna haya un hospedaje decente, yendo por ella la carretera de Sevilla a Madrid [por Mérida] y Badajoz.

De este modo vemos cómo, a finales de este siglo, Los Santos era clave en un triángulo entre estas tres capitales¹¹.

1786-1788: Interrogatorio de Tomás López (1730-1802). Fue escrito y ordenado de forma manuscrita por el cartógrafo y geógrafo de Carlos III y Carlos IV, pero su obra no llegó a pasar por la imprenta. Fue el contenido para elaborar su *Diccionario Geográfico o Redacción topográfica y geográfica*¹², con 15 preguntas de todo tipo sobre: población, ríos, sierras, manufacturas, gobierno... y distancias con poblaciones colindantes, en donde se recababa información de los caminos que los interrelacionaba. Aunque no hubo entrada de respuestas a su solicitud por parte de los representantes santeños, que sepamos, la información recibida por poblaciones próximas, y reflejada en esta obra, le ayudó a confeccionar su *Atlas geográfico de España*, entre otros mapas, continuamente corregidos y reeditados, y en donde se representó cartográficamente varias veces a Los Santos de Maimona, como citaremos más abajo.

2.2- Guías de Itinerarios y de Postas

Siguiendo una tradición por guiarse a lo largo de los principales itinerarios hispanos por diversa necesidad políticas y socioeconómicas, y por la curiosidad geográfica que ya venía de épocas anteriores (*Itinerario Antonino*, s. III; *Anónimo de Ravena*, s. VII; *Geografía de Al-Idrisi*, s. XII; *Reportorio de los Caminos de España de Villuga*, s. XVI...), vemos aparecer siempre representado este territorio santeño en el corazón de la Baja Extremadura, una circunstancia caminera que motivó (¡por primera vez!) el nombre impreso de *Los Sanctos* en la edición de *Villuga*, en 1546¹³. De este modo, esta centuria *ilustrada* del s. XVIII pretende renovar conocimientos

¹¹ VV.AA. *Interrogatorio de la Real Audiencia*, Tomo Partido de Llerena, Mérida, 1994, págs. 881-888.

¹² Vilá Valentí, Juan. *El Conocimiento Geográfico de España*. Madrid. 1990, págs. 42 y 56.

¹³ Bayón y Muñoz. “Los Santos de Maimona: Nudo de Caminos...”, *op. cit.* nota 2, págs. 271 y 324-325.

camineros para su utilidad política y pública. Todo ello lo vemos resumido en la obra de *José Matías Escribano*, entre otras.

1758: Itinerario Español, ó Guia de Caminos para ir desde Madrid a todas las Ciudades y Villas más importantes de España y para ir de unas Ciudades a otras, por José Matías Escribano. Tuvo ediciones mejoradas: 2ª, 1760 y 3ª, 1775. En su tercera edición, con correcciones y añadidos, une Madrid con diversas ciudades y villas, distinguiendo entre “Camino de ruedas” y de “herradura”. Cita, como “Camino de Ruedas” y en *leguas* (1 legua = algo más de 5’5 km.): el de “Madrid para Llerena”, [desde Almendralejo] “...Villafranca 2 [leguas] / Almargen [?], y los Santos 2 / Usagre 2...”; y el de “Sevilla para Mérida”, [desde Monasterio] “...Fuente decantos 3 / Calzadilla 1 / Los Santos 2 / Fuente el Maestre 2 / Almendralejo 3...”¹⁴ [Figs. 8 y 9].

Vemos a la localidad de Los Santos como estratégica población en dos ejes de comunicación (S.-N. y S.E.-N.O.) y, por tanto, como *cruce de caminos*. Aunque también habría que advertir que en la descripción que hace del camino de “Sevilla para Badajoz” (página 101 de esta Guía) lo hace pasar por Zafra, con desvío en Fuente de Cantos; por tanto, una alternancia (por Los Santos o por Zafra) que ya comentamos anteriormente. También señalar un interesante aspecto en relación al trazado entre Los Santos y Almendralejo, en donde había dos alternativas: primera, en el itinerario “Madrid para Llerena”, y desde Mérida, lo hace por *Villafranca*, la más recta y relacionada con el viejo trazado romano hasta el término santeño, pasando al este de la *Sierra de San Jorge*; y, segunda, al oeste de esta misma *Sierra*, dando un rodeo, que vemos en el itinerario “Sevilla para Mérida” pasando por *Fuente el Maestre*, ciudad muy importante entonces al ser también sede de una de las “Casas de Encomienda” de la Orden de Santiago, y que solía ejercer de “polo de atracción” viaria atrayendo el camino procedente de Sevilla, para luego dirigirse tanto a Badajoz por Santa Marta o a Mérida por Almendralejo. Este fenómeno lo venimos observando en siglos anteriores y en varias fuentes textuales y cartográficas de esta centuria. Por otro lado, a nivel general y de forma ininterrumpida, vemos en este *Itinerario Español* de José Matías Escribano de 1758, la descripción ininterrumpida del principal

¹⁴ Uriol Salcedo, José I. *Historia de los Caminos de España, Vol. I (Hasta el siglo XIX)*. Madrid, 1990, págs. 277 y ss. Muñoz, D.M. “Los Santos de Maimona: cruce de caminos...”, *op. cit.* nota 1, págs. 94.

itinerario S.-N/N.-S. del occidente hispano, o *de la Plata*, desde Cádiz hasta Astorga/León (como ya se vio reflejado en la primera fuente conservada: el *Itinerario Antonino* en el s. III). Por último decir que, con el tiempo, lo que *Antonino* y *Escribano* reflejaban se convirtió viariamente en el cimiento de la mayor parte de la actual *Carretera N-630* y *ferrocarril* (Gijón-Sevilla), con el sugerente nombre: «Ruta de la Plata»¹⁵.

1804: *Guía general de Postas y Travesías de España, de Bernaldo Espinalt y García.* Su primera edición aparece en la década de los setenta del s. XVIII, con diversas ediciones posteriores hasta principios del siglo siguiente. En las primeras ediciones no aparece Los Santos pero, sin saber si en alguna otra de esta centuria sí se incluyera, hemos podido documentar en una edición de 1804 un mapa que se venía adjuntado a esta Guía en donde aparece como *S^{tos} de Maimona* en el camino entre Badajoz y Sevilla, y que veremos en el apartado más abajo.

2.3- Cartografía

En comparación con centurias anteriores, en el s. XVIII, por varias motivaciones (administrativas, militares, económicas, turísticos del *Gran Tour...*), comienza a proliferar múltiples mapas representando el trazado de los principales itinerarios españoles. Es entonces cuando Los Santos comienza a consolidarse con su nombre en diversos planos, figurando como parada obligada y cruce caminero en el occidente peninsular. Sobre toda esta condición, y como ya introducimos en un estudio anterior, hemos documentado en este siglo al menos unos 20 mapas, en su gran mayoría relacionados con el *Camino de la Plata* (eje S.-N.) y también como bifurcación que aquí se dirigía desde Sevilla hasta Mérida o a Badajoz¹⁶.

¹⁵ Muñoz Hidalgo, Diego Miguel. “Sobre el topónimo «Camino de la Plata» y el Eje SN/N-S en el Occidente hispano”, *El Nuevo Miliario*, n.º 11, págs. 5-36. Madrid, 2010. MUÑOZ Hidalgo, Diego Miguel. “La Vía, Camino, Cañada, Ruta... «de la Plata». Historia y Futuro de un camino vivo en el Occidente de Europa”, *XVI Jornada de Historia de Fuente de Cantos. La Vía de la Plata II*. 2015, págs. 151-199.

¹⁶ Muñoz, D. M. “Los Santos de Maimona y la zona central de...”, *op. cit.* nota 3. Aquí hemos documentado a lo largo del siglo XVIII un total de 55 mapas, de los cuales en 20 aparece Los Santos como parada de camino (Nº.: 33, 35, 38, 40, 44, 48, 52, 53, 54, 56, 58, 60, 61, 62, 69, 72, 73, 74, 75 y 77), ya que el resto son mapas de localización sin vías de

Por otro lado, a medida que avanza este siglo los nuevos conocimientos geodésicos van traducándose generalmente en mejores representaciones cartográficas y con mayores detalles. Mencionaremos algunos de estos mapas que nos dan información de la realidad viaria peninsular y del protagonismo que tuvo el territorio santeño al respecto en el suroeste peninsular.

1708-1711: Mapa de John Senex. Este británico refleja el eje S.E.-N.O en el tramo Llerena-Badajoz¹⁷ [Figs. 10]. En realidad Senex copia otro mapa del siglo anterior (de Nicolas Villcher II, ed. 1689) con algunas diferencias en su edición; algo común en aquella época en donde se plagiaban trabajos cartográficos, o se reeditaban ediciones antiguas con algunas modificaciones o actualizaciones, aun cayendo también en repetir ciertos errores como en este mapa es evidente. De todos modos este mapa, con sus aciertos y errores, muestra un eje de comunicación que unía dos entidades jurídicas-administrativas de cierta relevancia (Llerena y Badajoz), teniendo como referencia geográfica la población de Feria por su enorme castillo, conocido actualmente como “Faro de Extremadura” por su gran horizonte visual. También advertir que Llerena fue una alternativa en el camino entre Badajoz y Córdoba/Sevilla, como se demuestra en la documentación de itinerarios en épocas precedentes, siendo el paisaje santeño obligado paso en esta orientación, como ya viene reflejado en el *Itinerario Antonino* (s. III) desde Astigi (Écija, Córdoba), o en el geógrafo musulmán *Al-Idrisi* (s. XII) desde Córdoba.

1711 y 1731: dos mapas de Herman Moll. Pero es en este siglo cuando destaca la diversa obra de Herman Moll (1654-1732), perteneciente a la *escuela inglesa* pero de origen incierto. De él hemos documentado dos mapas en donde se menciona la población santeña: uno, de 1711, a gran formato (64 x 101 cm), titulado *Un mapa nuevo y exacto de España y Portugal: dividido en sus Reinos y Principados. Con las carreteras principales y mejoras considerables, todo rectificado según los últimos estudios* (Londres, 1711), que hemos traducido del inglés, en donde figura esta localidad santeña entre Sevilla y Mérida; y otro, de 1731, de pequeño

comunicación. También, en 6 de esos 20 viene representada esta localidad como cruce entre Sevilla y Badajoz/Mérida (N.º: 38, 61, 62, 69, 74 y 75).

¹⁷ *Ibidem*, págs. 126 y 134.

formato (23 x 33 cm), titulado *Spain and Portugal: Divided into all its Kingdoms and Principalities. Agreeable to Modern History (España y Portugal. Dividido en todos sus Reinos y Principados. Apropiado para la Historia Moderna)*, insertado en su *Atlas Minor* (1731) [Figs. 11] en donde, junto con *Monaste.* (Monesterio), aparece *Los Sanctos* dándole gran relevancia a esta población como único núcleo referenciado en el camino principal entre Sevilla y Mérida. Esto último es muy significativo, seguramente por su importancia al sumarse aquí un paso obligado entre sierras y un cruce de caminos, en diferencia al resto de las *poblaciones-paradas* en este itinerario entre las cuencas del Guadalquivir y del Guadiana a su paso por Sierra Morena y sus estribaciones¹⁸.

1781: Alexis-Hubner Jaillot. Otro interesante mapa es el de Jaillot, titulado *Parte meridional del reino de Portugal, parte de los reinos de Castilla la Nueva, de Andalucía y de Granada* (traducido del francés), del que tenemos una edición realizada en París, en 1781, y de gran formato (53 x 74)¹⁹ [Figs. 12]. En él vemos representado *Los Santos* entre Sevilla y Mérida. Advertir que en su salida Norte se dirige a *Almendralejo* pero pasando por la *Fuente del Mestre*, algo que ya hemos comentado anteriormente en la *Itinerario Español, ó Guia de Caminos* de Matías Escribano de 1775 (con ediciones anteriores de 1758 y 1760).

1798: Mapa de la Provincia de Extremadura de Tomás López. Pero de la persona que más mapas tenemos documentado en donde aparece esta localidad santeña como parada y nudo de caminos, es del español Tomás López (1730-1802), cartógrafo y geógrafo de Carlos III y Carlos IV²⁰, que ya citamos en el apartado de *interrogatorios*. En total son unos seis trabajos relacionados directamente con trazados de diversos itinerarios²¹. Su intensa dedicación a la investigación cartográfica durante décadas, le hizo publicar una gran cantidad de planos generales de España y otros por provincias o demarcaciones administrativas, corrigiéndose a sí mismo en múltiples

¹⁸ *Ibidem*, págs. 106-107, 113, 135 (Mapa n.º 35), 136 (Mapa copiado por otro autor George Wildey n.º 37) y 137 (Mapa n.º 40).

¹⁹ *Ibidem*, pág. 147, Mapa 58.

²⁰ Manso Porto, C. *Cartografía del siglo XVIII. Tomás López en la Real Academia de la Historia*. Real Academia de la Historia. Madrid, 2006.

²¹ Muñoz, D. M. “Los Santos de Maimona y la zona central de...”, *op. cit.* nota 3 (y bibliografía aquí consultada), págs. 105, 109-110, 113-114 y mapas N.º: 54, 56, 61, 62, 69 y 74.

ocasiones, aunque con varios errores según las fuentes a las que acudía. Habría que esperar a los adelantos del s. XIX con la aplicación de modernas mediciones geofísicas y su representación sobre papel. Aun así, gracias a su espíritu cartográfico se impulsó la creación de una *Carta Geométrica del Reyno*, aunque tardaría casi una centuria en concluirse. Por último decir que algunos de sus trabajos fueron repetidamente copiados por escuelas cartográficas extranjeras, interesadas en el rico y estratégico territorio hispano.

De todos sus mapas donde Tomás López cita esta población, habría que destacar el último que cronológicamente hemos recuperado sobre este territorio, apareciendo con el nombre de *Los Santos de Maymona*. Se trata del *Mapa de la Provincia de Extremadura* (1798), perteneciente a su *Atlas geográfico de España* [Fig. 13]. Es la más antigua y mejor representación de esta localidad como verdadero “cruce de caminos”, en donde vemos principales y secundarias vías de comunicación²². Ciertamente que en este plano existen algunas desproporciones geográficas, pero representa bien la *situación nuclear* caminera de esta población por donde pasan, parten o recibe diversos caminos en todas las direcciones, algunos de ellos convirtiéndose con el tiempo en nuestras modernas carreteras de asfalto.

Otro capítulo a tratar y que aquí introducimos (y que sería un atractivo motivo para otra ponencia), sería el origen y evolución de las *Carreras de Postas* (establecimientos postales para la logística en la distribución del correo, en donde estaban “apostados” los caballos para su rápido relevo, como ya comentamos), tanto en Extremadura como en este entorno geográfico santeño-zafrense; una zona central a mitad de camino de Sevilla, Badajoz y Mérida. Citamos aquí dos mapas que demuestran la importancia de esta *zona nodal* en un sistema de distribución postal que era herencia de siglos anteriores, como ya hemos avanzado. Estos lugares eran de gran interés pues solían dedicar atención también al avituallamiento, hospitalidad y cambio de caballerías a diversos viajeros.

²² Muñoz. “Los Santos de Maimona: cruce de caminos...”, *op. cit.* nota 1, págs. 94-95. “En él confluyen cuatro caminos principales: los dos primeros dirección Mérida por Fuente del Maestre (“a dos leguas cortas” desde Fuente del Maestre, según el “Interrogatorio”) y por Villafranca de los Barros; el tercero, dirección Sevilla por Puebla de Sancho Pérez; y el cuarto, dirección Jerez de los Caballeros por Zafra. También hay tres inferiores: a Ribera (del Fresno); a Hinojosa del Valle; y dirección a Llerena por Usagre. Estos dos últimos comparten el inicio del camino, para poco después dividirse”.

1752: John Rocque (1734-1762). Es autor del *Mapa General de Postas de Europa en la que se han trazado todas las Rutas, y marcados todas la Plazas donde la Oficina Postal está establecida* (traducido de su edición bilingüe francés e inglés), fechado en 1752 (con ediciones posteriores: 1781 y 1794)²³. Es una gran obra (aunque con errores en proporciones) que recoge la *posta* de *Los Santos* entre Sevilla y Mérida.

177-¿?: Bernaldo Espinalt. Es autor del *Mapa de las Carreras de Postas de España*, que acompañaba a su *Guía general de Postas y Travesías de España*, cuya primera edición data de 177-? (donde no aparece aún Los Santos), con ediciones posteriores, y que en la edición de 1804 aparece como *S^{tos} de Maimona* entre Sevilla y Badajoz, distante de Fuente de Cantos, a 4 leguas, y de *S^{ta} Marta*, a 5 leguas [Fig. 14]. Por tanto, esta localidad fue un duradero y reconocido *enclave postal*, cuyo establecimiento estaría en la parcela que hoy ocupa la moderna *Plaza de San José*, terreno antes urbanizado con la existencia de cuadras y un antiguo hostel, pero hoy abierto como espacio público justamente enfrente de la Cooperativa de la Virgen de la Estrella²⁴. Y era lógico pues aquí se anudaron en los ss. XIX y XX varios itinerarios hacia o desde: Badajoz/Mérida con Sevilla/Córdoba-Granada [Fig. 15].

²³ Muñoz, D. M. “Los Santos de Maimona y la zona central de...”, *op. cit.* nota 3, pág. 142, Mapa N.º 48.

²⁴ Murillo Tovar, Juan y Sánchez García, Eduardo. “La evolución del casco urbano de Los Santos de Maimona desde el siglo XV al primer tercio del siglo XX”, *Los Santos de Maimona en la Historia, II*, 2010, págs. 267, 269, 271 y 273.

3.- Protagonismo histórico del cruce santeño y diarios de viajeros

1729-Enero: Viaje de Felipe V. Badajoz-Los Santos-Sevilla. Al igual que en siglos precedentes, el entorno de esta población fue testigo del paso de figuras destacables de la historia hispana. Así vemos pasar por aquí al Rey Felipe V, en 1729, acompañado de su familia y su séquito en su viaje de Badajoz a Sevilla. Durmió en la casa del santeño Gonzalo Baltasar de Carvajal y Valencia, Mariscal de Campo de los Reales Ejércitos de Su Majestad, gobernador político y militar de la Plaza de Badajoz, como ya documentamos²⁵. La jornada del 27 de enero lo hace desde Badajoz hasta Lobón / 28, Almendralejo / 29, Los Santos / 30, Fuente de Cantos / 31, Monesterio... llegando a Sevilla el 3 de febrero [Fig. 16].

1755-Mayo: Viaje de Diego Alejandro de Gálvez. Sevilla-Los Santos-Cangas-Flandes. A mediados de este siglo vemos pasar por aquí al canónigo sevillano Alejandro de Gálvez (1718-1803) con algunos compañeros, comisionado del cabildo hispalense para hacer unas gestiones en Galicia y en Flandes. En su andadura va describiendo distintos aspectos artísticos, monumentales, religiosos, socioeconómicos... Al regreso de su periplo redactó y amplió sus experiencias en el manuscrito titulado: *Itinerario geográfico, histórico, crítico y litúrgico de la España, Francia, País Bajo y gran parte de Alemania / escribíalo Diego Alejandro de Gálvez en el viaje a dichos países que emprendió el año de 1755*. Esta obra se encuentra en la Biblioteca Colombina de Sevilla y nunca salió a la luz hasta 1996, cuando fue publicado por el Cabildo Metropolitano de la Catedral. El viaje comenzó el 3 de mayo de 1755 en Sevilla, encontrándose en Fuente de Cantos el día 5, de donde parten el día 6 pasando por Los Santos hasta ir a dormir a Villafranca de los Barros. El camino entre Fuente de Cantos y Los Santos lo describe como llano y bueno. De la población santeña destaca sus buenas calles y casas habitadas por mucha gente noble y rica. Entre otros edificios aprecia su Iglesia Parroquial de Ntra. Sra. de los Ángeles, en donde le llamó la atención su “grande y hermosa” torre; y también un convento de dominicas, “cuyo edificio es un perfecto y muy airoso cuadro todo de piedra”, haciendo mención al Hospital-Convento de la Purísima Concepción,

²⁵ Muñoz, D. M. “Los Santos de Maimona: cruce de caminos...”, *op. cit.* nota 1, págs. 93-94.

del s. XVI, de estilo renacentista²⁶. En definitiva, ojos ávidos en el gusto por el arte.

1796-Enero: Viaje de Carlos IV. Badajoz-Los Santos-Sevilla. Al final del s. XVIII tenemos el viaje del *Rey Carlos IV*, acompañado de su familia y Corte, en donde se encontraba su hijo **Fernando (luego VII)** y su **Primer Ministro Godoy**. Su viaje lo realiza desde el Escorial en 1796, y el motivo de su andadura era cumplir el voto de la Reina, M^a Luisa de Parma, de visitar el sepulcro del Rey Fernando III el Santo, en Sevilla, para que su hijo Fernando mejorara su salud. Aprovechando este viaje, y en esta época convulsa tras la Revolución Francesa que afectaba a las relaciones con Portugal, se organizó un encuentro en Badajoz entre *Carlos IV* y el *Príncipe Juan* (futuro Rey Juan VI de Portugal) que estaba casado con su hija primogénita, Carlota Joaquina. Desde Badajoz este rey, con su séquito, parte el 15 de enero, llegando a Sevilla el 18²⁷. Del paso por Los Santos de Maimona, y su segura pernoctación, tenemos también constancia por una documentación referida a los gastos aquí generados en las mejoras de los caminos ante su venida²⁸ [*Fig. 17*].

Capítulo III

S. XIX: MEJORA DE ANTIGUOS TRAZADOS

El siglo XIX fue crucial en la conversión de los principales (aún precarios) caminos españoles a modernas o iniciales carreteras, que se caracterizaban con diversos elementos estructurales: firmes de zahorras apelmazadas sobre estructuras cimentadas y niveladas, arquetas, puentes...

²⁶ Hernández González, Salvador. “La Vía de la Plata a su paso por la Baja Extremadura en los libros de viaje”, *XIV Jornada de Historia de Fuente de Cantos. La Vía de la Plata I*. 2013, págs. 144-146.

²⁷ Ventura, Antonio. “O Encontro entre rei Carlos IV e o príncipe D. João em Elvas e Badajoz (1796)”, *Revista de Estudos Extremenos*, Vol. 62, nº 3, Badajoz, 2006, págs.1035-1058. Murillo y Sánchez. “La evolución del casco urbano...”, *op. cit.* nota 24, pág. 269.

²⁸ Pleito de la Obra Pía del Alférez Pedro de Aguilar impugnando las cuentas que presentó el Mayordomo de Propio D. José Suárez Blanco, 1801-1804, *Actas Municipales, Cuentas de Propios*, pág. 36. Se cita, por este motivo, los gastos para “[...] obras de Caminos, Puentes, calzadas, empedrados y reedificación de las casas [...]” Información que agradecemos al abogado, historiador local y Cronista Oficial de Los Santos de Maimona: D. Juan Murillo Tovar.

todo ello evitando fuertes pendientes, y continuando y mejorando las técnicas que comenzaron en el siglo anterior y que en parte recuperaban las técnicas constructivas de los propios romanos²⁹. Así, el firme que comenzó a implantarse en la segunda mitad del XIX se parecía mucho a las calzadas romanas en los entornos rurales (sin losas, pues estaba compuesta de gravilla apelmazada sobre una estructura consolidada) semejante a nuestras actuales *pistas agrícolas* sin asfalto. Para hacernos una idea del firme de aquellas primigenias carreteras sin asfaltar sería la pista moderna construida sobre la *Cañada de Usagre* o *Leonesa Occidental*, ramal occidental a su paso por el término de Los Santos³⁰.

A lo largo de este siglo se comenzó a mejorar el sistema viario desde variadas inquietudes y necesidades socioeconómicas, estrategias militares, intereses privados... que se canalizaron y materializaron en ciertas iniciativas políticas: el estudio geográfico del territorio, su reorganización administrativa-jurídica, la rápida accesibilidad estratégica-militar, el conocimiento y acceso de los recursos patrios (agropecuarios, explotación de los minerales, incipientes industrias...), etc. Todo ello motivó una progresiva preocupación por el diseño de nuevos trazados como imprescindibles arterias para el desarrollo de la nación. Estas motivaciones e intereses se tradujeron en diversos adelantos: planificación, proyección, legislación, inversiones en nuevas infraestructuras... y la llegada al final de este siglo de un nuevo modelo de comunicación: el “ferro-carril”. Esto último supuso una revolución en el transporte de viajeros y mercancías.

Pero también el s. XIX fue muy convulso políticamente, en donde la *Guerra de la Independencia* contra la ocupación francesa, y posteriores hechos, dio lugar al movimiento de tropas, encuentros bélicos, preocupación y terror de la población... En la actual *Comarca de Zafra-Río Bodión*, y en concreto en la población de Los Santos de Maimona, se sumaron múltiples acontecimientos bélicos de los que fueron testigos diversos viajeros que, guiados por los mismos caminos que aquí se cruzaban, lo reflejaron en sus *diarios de viaje*.

Por otro, siguiendo la tradición de *El Grand Tour* del siglo pasado, esta centuria se convertirá en destino de múltiples viajeros con una nueva

²⁹ Moreno Gallo, Isaac. *Vías Romanas. Ingeniería y Técnica Constructiva*. 2004.

³⁰ Bayón y Muñoz. “Los Santos de Maimona: Nudo de Caminos...”, *op. cit.* nota 2, pág. 319.

mentalidad como fue el Romanticismo, buscando los atractivos históricos, monumentales y paisajísticos que España ofrecía, todo ello favorecido ahora por las mejoras de los medios de comunicación y de locomoción, y la implantación del ferrocarril.

En resumen, ante el sangrante trance bélico que supuso la primera mitad de este siglo, vino la necesidad del desarrollo en la segunda mitad. En este contexto histórico y socioeconómico se pretendía implantar un sistema viario eficaz que mejorara el viaje de ciudadanos y el transporte de mercancías, transformándose este territorio santeño en una *puerta de entrada* de los caminos procedentes de Andalucía. Las breves líneas que a continuación presentamos son solo una introducción de la trascendencia que tuvo este espacio geográfico en esta centuria (y con el deseo de motivar futuros estudios).

1.- De caminos de ruedas a carreteras

Siguiendo la política *ilustrada* y modernizadora durante el reinado de *Carlos IV* (1788-1808), se crea en 1799 el cuerpo facultativo de la *Inspección de Caminos y Canales*, con la que se profesionaliza la gestión de las obras públicas; fundándose años después, en 1835, el *Cuerpo de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos*³¹. En 1805 se comienza la mejora de la *Carretera de Extremadura*, Madrid-Badajoz (que daría lugar a la actual *Carretera Nacional-V*). El término de *carretera* proviene de *carreta* y hace mención a una tipología de camino con un consolidado firme, alcantarillas, puentes, señalización... (el asfalto llegaría en el siglo siguiente) facilitando así la rápida circulación de vehículos de ruedas llevados por tracción animal. Esto supuso el inicio del impulso del espacio viario bajo-extremeño a través del desarrollo del itinerario secundario que, arrancando en Mérida, parada de la *Carretera de Extremadura* (Madrid-Badajoz), se dirigía a Sevilla, incluso también desde Badajoz. Esto comenzó a mejorar sus trazados a lo largo de esta centuria, lo que supuso para la comarca de Zafra en general, y el espacio santeño en particular, el paulatino acercamiento a Madrid y a otras capitales a través de carreteras de *2º Orden*.

³¹ Uriol, J. I. *Historia de los Caminos...*, Vol. I... *op. cit.* nota 14, págs. 318 y ss. Martínez Ruiz, Enrique. *Ilustración, ciencia y técnica en el siglo XVIII*, págs. 95-96.

Por ejemplo, en 1856 se publica la *Memoria sobre el estado de las Obras Públicas* (1846-1855) firmado por el Director General de Obras Públicas, *Cipriano Segundo Campesinos*. Aquí se describen las inversiones en las mejoras de tradicionales e importantes caminos en su conversión en *carreteras*, y que suponían múltiples obras (arcenes, terraplenes, alcantarillas, firme...). En esta *Memoria* se cita lo invertido en las modernas infraestructuras del tramo “de Mérida a los Santos”, ya finalizado, y “de Badajoz a Sevilla” en construcción pero todo él habilitado³²; es decir, tramos de *carretera* accesibles ya al menos en 1855.

Cuatro décadas después, en 1896, aparece la *Estadística de Obras Públicas* (1895-1896) del Ministerio de Fomento, en donde vemos Mérida-Sevilla y Badajoz-Sevilla, cruzándose aquí, y con categoría de carreteras de 2º Orden. En el caso concreto del eje viario de la Plata (o, como venimos denominando, *Corredor de la Plata* desde Algeciras-Tarifa hasta Gijón-Avilés) queda resuelta esta carretera en una suma de tramos alternativos de 1ª y de 2º Orden (que luego se convertiría, en su mayor parte, en la futura N-630 Gijón-Sevilla)³³. Todo esto se verá con mayor desarrollo a su paso por Los Santos de Maimona en la segunda parte de este trabajo (*Las Carreteras y el Ferrocarril*).

2.- Fuentes: geográficas, guías y cartografía

2.1- Estudios geográficos

En este siglo en donde impera la mentalidad del Romanticismo, se vuelca en la búsqueda de la identidad patria a través de su historia, cultura, monumentos, entornos paisajísticos singulares... como señas de la nación. A esto se sumaba también la necesidad de actualizar el conocimiento del territorio y sus poblaciones, las riquezas de sus materias primas, los oficios y empresas... y, también, los caminos y su estado de conservación. Con toda esta información se podía hacer balance del estado de la nación y así poder

³² Uriol Salcedo, José I. *Historia de los Caminos de España, Vol. II (Siglos XIX y XX)*, Madrid, 1992, págs. 24 (mapa) y 27. Muñoz. “La Vía, Camino, Cañada, Ruta... *op. cit.* nota 15, pág. 180.

³³ Uriol, J. I. *Historia de los Caminos..., Vol. II, op. cit.* nota 32, págs. 58-60 (con mapa). Muñoz, D. M. “La Vía, Camino, Cañada, Ruta...”, *op. cit.* nota 15, pág. 180.

acometer nuevas medidas y reformas en beneficio del reino. Con todas estas motivaciones comienzan a surgir publicaciones descriptivas regionales y corografías del país, figurando Los Santos en múltiples obras geográficas y viajeras.

1846-1850: *Diccionario Geográfico-Estadístico de España y sus Posesiones en Ultramar, de Pascual Madoz.* Entre otros trabajos, habría que destacar esta obra magna, impulsada por el político español *Pascual Madoz* (1806-1870). Un enorme proyecto coral y multidisciplinar realizado por múltiples colaboradores y que se inició en 1836. Consta de 16 volúmenes, siendo editado entre 1846-1850. Se recogen todas las poblaciones de España, posesiones coloniales y partidos judiciales, todo ello por orden alfabético. En cada entrada se recoge una múltiple y valiosa información (geográfica, social, económica, histórica, recursos...) de cada población y su término municipal, o del territorio jurídico correspondiente; siendo una gran obra de consulta para investigadores.

Esta fuente, en relación al entorno santeño, ya la utilizamos en un anterior estudio³⁴, pero es la primera vez que traducimos a un mapa aproximado la información que en este *Diccionario* se trasmite en su apartado de “Caminos” sobre varias poblaciones, situadas en el corazón de la provincia de Badajoz: *Los Santos de Maimona*³⁵, *Villafranca de los Barros*³⁶, *Partido Judicial de Zafra*³⁷ y *Zafra*³⁸ [Fig. 18]. Por ejemplo, en este *Diccionario* de Madoz, y sobre *Los Santos*, nos dice:

...se halla la v. [villa] en la carretera de Badajoz á Sevilla 12 leg. de la primera, y 22 de la segunda : la de otro ramal para Mérida (8 leg.) el cual aunque no en muy buen estado, por haberla abandonado, transitan perfectamente los carros, sin exposición de arroyos, porque hasta los regajos más ínfimos tienen sus puentes y alcantarillas...

³⁴ Muñoz, D. M. “Los Santos de Maimona: cruce de caminos...”, *op. cit.* nota 1, págs. 96-97.

³⁵ Madoz, Pascual. *Diccionario Geográfico-Estadístico de España y sus posesiones en Ultramar.*, Tomo XIII, Madrid, 1849, pág. 853. Reedición facsímil en papel por la *Imprenta Rayego*, Zafra (Badajoz), 1991.

³⁶ Madoz, Pascual. *Diccionario Geográfico-Estadístico de España y sus posesiones en Ultramar.* Tomo XVI, Madrid, 1850, pág. 141.

³⁷ *Ibidem*, pág. 443.

³⁸ *Ibidem*, pág. 446.

O, sobre *Zafra*, nos informa de un hecho muy interesante: una iniciativa “*á costa del pueblo*” que fue el cimiento, un siglo después, del cambio oficial del itinerario entre Badajoz-Sevilla, trasladando el paso de este tramo de carretera, ahora por Los Santos pero luego por *Zafra*:

Pasa la carretera de Badajoz á Sevilla á ½ leg. N. y se junta en el pueblo de los Santos con el de Mérida: en la deh. del Rincon al N. se ha abierto un ramal que entra por las calles de esta v. y va á buscar otra vez la carretera á 2 leg. al E.: esta obra se está haciendo á costa del pueblo voluntariamente, y le promete grandes ventajas, porque ademas de poner en espedita comunicaci3n esta importante v. con las 2 citadas cap., [Badajoz y Sevilla] ahorra á los viajeros ¾ leguas de camino [...]

Volvemos a ver a Los Santos como centro nodal de importantes caminos (luego *carreteras*) en el triángulo: Sevilla, Badajoz y Mérida; y, de algún modo también, como arranque de un camino hacia Huelva.

1854: *Cartilla geográfico-estadística de Extremadura, de Juan Daza Malato.* Para terminar este apartado, sería interesante ver un ejemplo de cómo se impartían los conocimientos geográficos en la enseñanza en esta época a mediados del s. XIX. Hemos recogido la noticia de un cuadernillo dirigido a las escuelas de Extremadura, seguramente declarado texto por el consejo de instrucción pública, y titulado: *Cartilla geográfico-estadística de Extremadura*, por Juan Daza Malato (Cáceres, 1854)³⁹. Abarca ocho brevísimas lecciones, cuyos contenidos se reparten en varias preguntas. De este modo se resumen, de forma clara y concisa, los datos oficiales de la época. En su *Lección V.- Industria, comercio y transportes*, pregunta y a su vez responde así:

—*¿Qué carreteras se conocen?*

La que desde Madrid parte á Badajoz, y la que desde este punto se dirige á Sevilla. Ademas hay un ramal de Trujillo á Cáceres, otro desde Mérida á los Santos, pasando por Almendralejo y Villafranca, y otro desde Fregenal á Sevilla.

³⁹ Barrantes, Vicente. *Catálogo razonado y crítico de los libros, memorias y papeles, impresos y manuscritos que tratan de las provincias de Extremadura: así tocante a su historia, religión y geografía, como a sus antigüedades, nobleza y hombres célebres*, Madrid, 1865, págs. 104-108, en especial 106.

2.2- Guías

En este siglo se impulsa aún más la publicación de guías, donde se describen tanto los caminos en general, como los itinerarios de *postas* en particular. Estos últimos sobre todo porque, aun siendo establecimientos oficiales, ofrecían cada vez más apoyo logístico en la asistencia de caballerías para los viajeros y porque solían estar acompañados de posadas. También estas guías cumplían otras funciones, como la militar en este siglo convulso, en donde era necesario el rápido movimiento de tropas. Estas ediciones no eran para el alcance público en general, pues su interés era registrar, en las diversas administraciones, una información básica en la estrategia de la nación española.

1808: *The Spanish Post Guide, de Robert Semple.* En este contexto, y ante el creciente interés por visitar España por un motivo u otro, algunas guías españolas se tradujeron a otros idiomas, o fueron base de algunas ediciones extranjeras, descriptivas o cartográficas. Así surgió esta obra del comerciante, viajero e intelectual inglés *Robert Semple* (estuvo dos veces en Península Ibérica, entrando ambas por Lisboa y Badajoz, y del que hablaremos más tarde), titulada: *The Spanish Post Guide (La Guía de Postas de España)*, editada en 1808. Traduce una guía española (seguramente de *Bernaldo Espinalt* que ya mencionamos, posiblemente su edición de 1804). Esta *Guía* inglesa de *Semple* acompaña a la segunda edición de su libro de viajes: *Observaciones de un Viaje a través de España e Italia hasta Nápoles* (traducido del inglés), primer viaje peninsular que emprendió en 1805, y que después lo acompañó en su segunda venida en 1809, coincidiendo con la *Guerra de la Independencia*. Nos describe el camino de Badajoz a Sevilla (que además él mismo realizó en 1809), y en leguas, informando a sus compatriotas de lo siguiente: “From Badajoz to Albuera 4 / To Santa Marta 3 / To **los Santos de Maymona** 5 / To Fuente de Cantos 4 / To Monasterio 3...”⁴⁰.

1830: *Guía general de correos, postas y caminos del reino de España, de Francisco Xavier de Cabanes.* Entre otras muchas publicaciones,

⁴⁰ Maestre, María Dolores. *12 Viajes por Extremadura. En los libros de viajeros ingleses. 1760-1843*, Diputación Provincial de Cáceres, Plasencia, 1990, págs. 247-255.

sería obligado mencionar, por su calidad e interés, esta importante y singular obra, editada en Madrid en 1830. Fue escrito por el Brigadier de Infantería de los Reales Ejércitos e historiador. Pero además (¡ojo!) era socio fundador de la *Compañía General de Diligencias*, empresa de transporte de viajeros nacida en la década de los años veinte de este s. XIX. Aprovechando una tupida red oficial de “casas de posta” se crean itinerarios de diligencias en donde se trasportaba a personas. Así, aprovechando este rápido medio de viaje, y que cubría una demanda social, comenzó a trasportarse también el correo a través de convenios entre la iniciativa privada y estamentos oficiales. Esta privatización llevó a la desaparición paulatina del oficio de *valijero* (“oficial de correos”). Este servicio de diligencias fue el inicio de una revolución en la movilidad ciudadana que se tradujo en múltiples beneficios sociales y económicos. De este modo, con la paulatina mejora de los caminos a lo largo de este siglo, las diligencias podían llegar a los 15 kilómetros por hora; por lo que era fácil cubrir, en un día, la distancia entre Los Santos y Mérida/Badajoz (unos 80 y 60 kms aprox., respectivamente) y más. En esta *Guía* de Cabanes vemos que Los Santos ya era nudo de varios *caminos de carruaje* en la primera mitad del s. XIX⁴¹:

CAMINO DE SEVILLA A BADAJOZ POR MONASTERIO.

Corre este camino de S. á N. con un poco de inclinación al O. Pasa por el Ronquillo, Santa Olalla, Monasterio, Fuente de Cantos, Los Santos, Santa Marta y la Albuera, en cuyos puntos tiene posadas. Atraviesa la cordillera denominada el Andevalo entre el Ronquillo y Fuente de Cantos, y el rio Guadalquivir al salir de Sevilla. Su longitud es de 35 leguas, como se manifiesta en el Itinerario puesto por apéndice.

---ooo0ooo---

Comunicación de Badajoz con Monesterio, y dirección á Sevilla.

<i>De Badajoz á la Albuera, leguas.....</i>	<i>4</i>	
<i>á Santa Marta</i>	<i>3</i>	<i>7</i>
<i>á los Santos</i>	<i>5</i>	<i>12</i>
<i>á Fuente de Cantos</i>	<i>4</i>	<i>19</i>
<i>á Sevilla</i>	<i>16</i>	<i>35</i>

NOTA. Este camino es de carruage hasta Monasterio; hasta Acalá del Rio de herradura, y hasta Sevilla de carruage.

---ooo0ooo--

⁴¹ Xavier de Cabanes, Francisco. *Guía general de correos, postas y caminos del reino de España*, Madrid, 1830, págs. 95-96, 159, 168 y 170.

Comunicación de Mérida con Zafra y Jerez de los Caballeros (carr.)

<i>De Mérida á Almendralejo, leguas</i>	4	
<i>á Fuente del Maestre</i>	3	7
<i>á los Santos de Maimona</i>	1½	8 ½
<i>á Zafra</i>	1½	10
<i>á Burguillos</i>	2	12
<i>a Jerez de los Caballeros</i>	3	15

---ooo0ooo---

Comunicación de Llerena con Olivenza (carruage).

<i>De Llerena á Usagre, leguas</i>	3	
<i>á los Santos de Maimona</i>	4	7
<i>á la Morera</i>	4	11
<i>á Almendral</i>	2	13
<i>á Valverde de Leganés</i>	2	15
<i>á Olivenza</i>	2	17

Comunicación de Llerena con Badajoz (carruage)

De Llerena á los Santos de Maimona:

<i>véase el camino anterior, leguas</i>	7	
<i>á Fuente del Maestre</i>	1 ½	8 ½
<i>á Santa Marta</i>	3 ½	12
<i>á la Albuera</i>	3	15
<i>á Badajoz</i>	4	19

1864-1867: Itinerario descriptivo militar de España. Otro tipo de guía, en este caso para el rápido movimiento de tropas por intereses táctico-castrenses, fue el *Itinerario descriptivo militar de España. Formado y publicado por el Depósito de la Guerra, con los datos recogidos sobre el campo, por el Cuerpo de Estado Mayor del Ejército*. Consta de 8 tomos, más un Atlas, y fue publicado entre 1864 y 1867. Es una magna obra realizada en “camino reconocidos por el Cuerpo del Estado Mayor desde el 1847 hasta fines de 1864”. En esta obra nos interesan: el Tomo I, *Índice y Líneas Generales* (1867); el Tomo V, *Granada, Andalucía y Extremadura* (1866), en donde vemos desarrollados cada uno de los itinerarios, con explicaciones geográficas, poblaciones por donde pasa, distancias entre ellas y en donde aparece por primera vez el “sistema métrico decimal” en kilómetros...; y su Atlas o *Mapa Militar de España* (1865), dividido en varias secciones, y que veremos más abajo en el apartado de cartografía. En ellos observamos a Los Santos como uno de los principales y obligados pasos estratégicos de varios

de estos trazados militares, apareciendo con su correspondiente numeración⁴²:

- Itinerario N.º 858: *De Sevilla á Badajoz por Santa Olalla, Fuente de Cantos y Los Santos.*
- It. 866: *De Córdoba á Badajoz por Puebla de los Infantes, Llerena y Los Santos.*
- It. 951: *De Badajoz á Córdoba por Los Santos, Llerena y Puebla de los Infantes* (comprende la suma: *De Badajoz á Los Santos, 858, y De Los Santos á Córdoba, 866*) [Fig. 19].
- It. 952: *De Badajoz á Sevilla por Los Santos, Fuente de Cantos y Santa Olalla* (igual que la 858, pero a la inversa) [Fig. 20].
- It. 1.008: *De Fregenal de la Sierra á Los Santos por Zafra.*
- It. 1.009: *De los Santos á Mérida por Villafranca de los Barros.*
- It. 1.016: *De Barcarrota á los Santos por Feria.*
- It. 1.019: *De Badajoz á Llerena por Los Santos y Usagre.*

De este *Itinerario* se pueden sacar varias informaciones: sobre la orografía y aprovechamiento agrícola del terreno, lugares de empalme con otros caminos, mencionando las distancias, número de vecinos, condiciones de alojamiento... En Los Santos, por ejemplo, nos informa de 1254 o 1258 vecinos, o de buenas condiciones de hospedaje; o, también, en el camino *De los Santos á Mérida por Villafranca de los Barros* (Itinerario N.º 1.009), nos dice:

Arranca en Los Santos, á la derecha de la carretera de Sevilla a Badajoz (núm. 858).

Es carretera de primer orden, y forma parte de la conocida por de San Juan del Puerto á Cáceres, que aún no está terminada, y unirá esta capital con Huelva.

A 1 K. se pasa por un pequeño puente el arroyo Robledillo.

Las anteriores y breves líneas nos confirman que, dentro del nuevo ordenamiento de las vías de comunicación peninsulares de mediados de este

⁴² VV.AA. *Itinerario descriptivo militar de España. Formado y publicado por el Depósito de la Guerra, con los datos recogidos sobre el campo, por el Cuerpo de Estado Mayor del Ejército*, Madrid, 1864-1867. Tomo I pág. DX; Tomo V, págs. 202-212, 220-224, 401-402, 513-516, 528 y 532; y su Atlas.

siglo, Los Santos se encontraba en una situación privilegiada al confluír aquí, a partir de ahora, las carreteras: Sevilla-Badajoz y Cáceres-Huelva.

Por otro lado, el puente al que se refiere el *Itinerario descriptivo militar de España* (Tomo V, 1866, pág. 515) es seguramente el hoy conocido como de “María Gordillo” [ver, en la segunda parte de esta ponencia, la Fig. 22] (nombre de un tramo aguas arriba del mismo Arroyo Robledillo) y no al otro puente más antiguo aguas abajo, ya citado en un capítulo anterior, en el viejo *Camino de Villafranca* y al Cementerio [Fig. 7]. El origen del puente que cita este itinerario, estaría probablemente dentro de las mejoras de la carretera “de Mérida a los Santos”, cuyas inversiones se mencionan en la *Memoria sobre el estado de las Obras Públicas* (durante 1846-1855), como ya hemos aludido (al día de hoy no hemos tenido acceso para confirmar este hecho al no saber la relación puntual del coste de las distintas obras). Por tanto, el *Puente de María Gordillo* sería construido (en nuestra opinión) entre 1846 y 1855; y, de ser así, sería el citado una década después en este itinerario militar. Un siglo más tarde este humilde, pero altivo puente, con una buena obra de fábrica y un solo arco, formó parte del trazado asfaltado de la Carretera N 630 (como veremos en la segunda parte de este trabajo). Hoy perdura en un tramo abandonado de esta carretera (como un cauce “fossilizado”) ante el desconocimiento de los vecinos o de la desconsideración del valor que mereciera por su trascendencia y gran porte: como testigo de nuestra historia y como una infraestructura perteneciente a nuestro *patrimonio caminero* de esta época, un ejemplar sinigual en muchos kilómetros a la redonda.

2.3- Cartografía

En las primeras décadas de este siglo proliferaron múltiples planos, pero con diversas distorsiones espaciales. Estos errores cartográficos fueron reconocidos durante la *Guerra de la Independencia*, obstaculizando sobre todo a las tropas francesas desconocedoras del territorio. Pero fue a principios de la segunda mitad de esta centuria cuando, gracias a los adelantos cartográficos y a la preocupación de las instituciones por solventar los errores pasados, cuando comenzaron a traducirse en papel los proyectos de reformas y reorganización de las vías de comunicación, dando lugar a mejores y perfeccionados mapas.

1861: Carta Itineraria de España. Un ejemplo de estos revisados mapas, y como resultado de la *Memoria de Obras Públicas* (1859-1860), se publicó la *Carta Itineraria de España* que acompañaba a esta memoria [Fig. 21]. Aquí vemos a Los Santos como cruce de dos carreteras de 1^{er} Orden: Sevilla-Badajoz y Huelva-Cáceres. Según sus signos convencionales: en negro ya estaban *en explotación*, y en discontinuo *en proyecto*.

1865: Mapa Militar de España. Paralelamente se confeccionaron otros mapas oficiales, esta vez por intereses militares y con el objetivo del conocimiento del territorio para el rápido movimiento de tropas; sobre todo en un siglo tan convulso como fue este, tras la experiencia de la Guerra de la Independencia, entre otros conflictos aún latentes. Así comenzó a elaborarse el *Itinerario descriptivo militar de España*, como ya hemos comentado anteriormente, y en donde se incluía el *Mapa Militar de España* (1865) [Fig. 22]. Según sus signos convencionales: en línea gruesa es *carretera*, en líneas paralelas es *camino carretero* y en línea con puntos es *camino de herradura*. Aparece aquí las distancias en kilómetros entre poblaciones (hacia el norte prosigue a Villafranca de los Barros). Pero es interesante advertir el siguiente signo: “-o-“ o *Punto de etapa*; es decir, Los Santos como un enclave estratégico como origen o final de parada de varios itinerarios.

3.- Protagonismo histórico del cruce santeño y diarios de viajeros

La primera mitad de esta centuria fue la más convulsa, sobre todo desde la ocupación francesa en 1808, seguida de la *Guerra de la Independencia* y hasta la restauración del absolutismo en 1823; a la que habría que incluir revueltas y acontecimientos posteriores a lo largo de este siglo. La estratégica situación de Los Santos de Maimona le hizo ser testigo o protagonista no solo del paso y establecimiento de diversos ejércitos, de uno y otro bando (de aliados y franceses), sino también de destacados viajeros. Mencionemos algunos ejemplos.

1808-Diciembre: Retirada, ante la llegada de Napoleón, de la Junta Central. Aranjuez-Mérida-Los Santos-Sevilla. Este año fue crítico en la Historia española, europea y (en gran parte) universal. Los deseos expansionistas de Napoleón chocaban con los intereses de Inglaterra. Ante la

negativa de Portugal de su bloqueo comercial, Francia y España (con Carlos IV como rey y a través de su valido Manuel Godoy) firman el *Tratado de Fontainebleau* (27 de octubre de 1807) para la invasión franco-española de Portugal y que permitía el paso de las tropas francesas para invadir la nación lusa; un verdadero “Caballo de Troya” para la primera ocupación francesa del territorio español (1807-1808). Todo esto desembocó en un cúmulo de acontecimientos: el levantamiento popular en Madrid sanguinariamente reprimido por las tropas francesas (2 de mayo de 1808); la abdicación de Fernando VII en José Bonaparte como *Rey de España* (6 de junio de 1808 a 11 de diciembre de 1813), etc. Ante estos episodios se crea en Aranjuez la *Junta Central Suprema Gubernativa del Reino* (15 de septiembre de 1808), formada por 35 representantes de la nación en la que se incluían destacables figuras de aquella época (Conde de Floridablanca, Jovellanos, Marqués de la Romana, Martín de Garay...).

Con la segunda invasión francesa, ahora al mando del propio Napoleón Bonaparte (noviembre de 1808), los miembros de esta Junta y otras instituciones abandonan rápidamente Aranjuez, en grupo o individualmente. El día 1 de diciembre el grueso se retira buscando refugio en la plaza fuerte de Badajoz. Pasan por Toledo (el día 2), Torrijos (3), Talavera (4), Almaraz (6) Trujillo (8), Miajadas (12), llegando a Mérida el día 13. Pero, estando en esta ciudad, la Junta Central decide cambiar de rumbo para dirigirse esta vez a Sevilla, llegando a Los Santos de Maimona el 14, para continuar luego por Monesterio (15) y El Ronquillo (16), hasta llegar a la ciudad hispalense el día 17, estableciendo aquí su segunda sede y celebrando su primera sesión el 18 de diciembre de 1808⁴³. De su paso por “Los Santos de Maimon” tenemos también constancia documental porque aquí, el 14 de diciembre de 1808, se firmaron dos circulares oficiales de ámbito nacional por Martín de Garay, que fuera Ministro de Hacienda con Fernando VII y ahora representante de la Junta Provincial de Extremadura y Secretario General de la Junta Suprema Central⁴⁴. Esta Junta “revolucionaria” inspiró las *Cortes de Cádiz* (24-IX-

⁴³ De Diego García, Emilio. “La crisis política en la España de 1808. El surgimiento del Nuevo Régimen”, *Revista General de Marina*, agosto-septiembre, 2008, Tomo 255, págs. 228-229.

Manuel Alonso, Manuel. “De las Juntas a las Regencias”. *La Marina en la Guerra de la Independencia. II y III. XXXVI y XXXVIII Jornadas de Historia Marítima. Instituto de Historia y Cultura Naval*, Madrid, 2010, págs. 87-88.

⁴⁴ Gordillo Lavado, José Antonio. “Los Santos de Maimona durante la Guerra de la Independencia (1808-1814)”, *Los Santos de Maimona en la historia IV*, 2013, págs. 76 y 77.

1810), con destacada presencia extremeña, en donde surgió la primera *Constitución Española de 1812* [Fig. 23].

De este modo Extremadura, con sus principales vías de comunicación hacia el sur (por Monesterio y Llerena) se convirtió, tras la conquista francesa en diciembre de 1808, en un territorio estratégico entre el avance de las tropas francesas, las inglesas que se encontraban en Portugal y como barrera defensiva del Gobierno Central instalado en Sevilla; siendo Los Santos un importante enclave geográfico-viario central y de resistencia en el triángulo Madrid, Badajoz y Sevilla.

1809-Enero: Paso y establecimiento del Tercio de los Dragones de Almansa. En este nuevo y bélico tablero de ajedrez, vemos pasar por aquí varios regimientos como, por ejemplo, los *Dragones de Almansa*. Este regimiento estaba acantonado en junio de 1808 en la *Isla de Fionia* (Dinamarca), en una expedición en el marco de la guerra de España contra Inglaterra, con la alianza de Francia. Aquí este regimiento tiene noticias de la sangrienta represión francesa del levantamiento popular del 2 de mayo de 1808, al mismo tiempo que reciben la orden de prestar juramento de fidelidad al nuevo “Rey José Bonaparte”, hermano de Napoleón... Es entonces cuando, por orgullo patrio, deciden sublevarse y se fugan de la isla con la colaboración de la ahora aliada escuadra inglesa. Llegan a Suecia en septiembre, para desembarcar luego en Santander el 8 de octubre. De aquí se dirigen al Oviedo y León, pasando a Salamanca en diciembre, y luego a “Santos de Maimona” en enero de 1809, entrando en Sevilla en febrero. Aquí, una vez repuestos y rearmados vuelven al norte, seguramente por este paisaje, para integrarse al ejército de Extremadura, haciendo frente de forma victoriosa a un escuadrón de la caballería francesa en el entorno de Miajadas el 21 de este mes⁴⁵.

1809-Febrero: Paso y establecimiento del Regimiento de Dragones de Villaviciosa 5º de Cazadores. Se encontraban en la *Isla de Fionia* (Dinamarca) en junio de 1808, como el regimiento anterior. Pasan semejantes

Gutiérrez Barba, Alfonso. “La Guerra de la Independencia en Los Santos de Maimona”, *Los Santos de Maimona en la historia VIII*, 2017, págs. 33-36.

⁴⁵ Conde de Clonard, Teniente General. *Historia Orgánica de las Armas de Infantería y Caballería Españolas, desde la Creación del Ejército Permanente hasta el Día*, Madrid, 1859, Tomo XV, págs. 266-272.

vicisitudes, desembarcando en Santander el 11 de octubre. En febrero del año siguiente llegan a “Santos de Maimona” en donde descansan todo el mes para partir a Sevilla el día 27⁴⁶.

1809-Marzo y siguientes meses: Se organiza la resistencia en Los Santos. A partir de la derrota española en la *Batalla de Medellín* (28 de marzo) el General Cuesta ordena que los habitantes ayuden a los zapadores para hacer diferentes actuaciones e infraestructuras que obstaculicen el avance de las tropas francesas en el Camino Real de Mérida a Sevilla, donde se encontraba la Junta Suprema. De este modo se organizaron puntos de resistencia como en Los Santos, Monesterio, Santa Olalla...⁴⁷

1809-Abril: Robert Semple en Los Santos. Viaje de un inglés, Badajoz-Sevilla. Ha pasado un año del levantamiento popular del 2 de mayo contra la ocupación francesa. En un crispado contexto bélico, el viajero, escritor y comerciante *Semple* cabalga rápido desde Lisboa a Sevilla, entrando por Badajoz (tiene conocimientos del territorio pues fue autor, en versión inglesa, de la *Guía de Postas de España*, que publicó en 1805, como ya hemos comentado). El 8 de abril, en una jornada lluviosa entre Santa Marta y Fuente de Cantos, llega a Los Santos en donde hace parada. En su viaje va recogiendo datos geográficos, sociales y económicos que recoge en su entrañable obra *Un Segundo Viaje por España en la Primavera de 1809*. Después de rodear esta población, como describe (hoy por las actuales calles *Badajoz*, *Carrera Grande* y *Carrera Chica*), llega a la *casa de postas* que definitivamente la situamos en la actual *Plaza de San José*, como mencionamos en páginas anteriores [Fig. 15], describiéndola así:

...era muy buena, y el grado de limpieza que imperaba en el interior, habría sido tenido en cuenta hasta en Inglaterra.

Tras difundirse la noticia de la llegada de un *caballero inglés*, acudieron a esta *posta* (que también era posada) múltiples vecinos angustiados para informarse por el estado de la guerra contra los franceses. *Sempre* les animó, diciéndoles que Inglaterra apoyaba su causa... Esto, y

⁴⁶ *Ibidem*, págs. 370-371.

⁴⁷ Gutiérrez, A. “La Guerra de la Independencia...”, *op. cit.* nota 44, págs. 40-41.

mucho más, está descrito en su diario que ha rescatado magistralmente nuestra amiga María Dolores Maestre⁴⁸.

1809-Junio: Ejércitos de Francia, el de Extremadura y el 1º de Marina, en Los Santos. Frente a la llegada de Napoleón urge cerrar los pasos a Andalucía, sede del Gobierno español, siendo Camino de la Plata uno de los itinerarios más importantes para cruzar Sierra Morena. En Santa Olalla se asienta el 1º Regimiento de Marina, con 1800 soldados. El 14 de junio con su Capitán de Navío Ignacio Fonnegra y con el Ejército de Extremadura al mando de Echevarri, marchan al norte. Las tropas francesas evitan la confrontación, retirándose por Los Santos de Maimona. Las tropas españolas llegan a Monesterio el día 15, prosiguiendo por Los Santos, Almendralejo, Mérida... hasta participar en la *Batalla de Talavera de la Reina* el 27 de julio, con desaprovechada victoria⁴⁹.

1809-Julio: Viaje de Lord y Lady Hollan de Sevilla a Lisboa por Badajoz, y noticias del paso de tropas francesas por Los Santos. Fue un famoso matrimonio de la aristocracia y del mundo político e intelectual de la Inglaterra de entonces. Él era un importante *político liberal* que influyó en los orígenes del liberalismo español, haciéndose muy amigo de Jovellanos, entre otros intelectuales de la época; y ella una mujer muy culta e inteligente, interesada por la política, las ciencias, las letras y las artes. La casa de este matrimonio en Londres se convirtió en el lugar de reunión de la flor y nata del mundo intelectual de Inglaterra, estando luego abierta a políticos, escritores y artistas españoles refugiados en la ciudad londinense durante la *Restauración Española*. Esta pareja viajó dos veces por España (1802-1805 y 1808-1809), cuyas experiencias ella supo recoger, con gran maestría, en su bello *Diario (The Spanish Journal of Elizabeth Lady Holland)*. En las páginas dedicadas a su segundo viaje, describió fielmente una España bélica en plena Guerra de la Independencia. En este año viajan de Sevilla a Badajoz, y el 1 de julio, estando en Los Santos, nos informa de lo acaecido varios días antes, como ya hemos comentado en el episodio anterior: *1500 franceses*

⁴⁸ Maestre, M. D. *12 Viajes por Extremadura...* op. cit. nota 40, págs. 276-278. Muñoz, D. M. “Los Santos de Maimona: cruce de caminos...”, op. cit. nota 1, págs. 95-96.

⁴⁹ Martínez Valverde, Carlos. “La marina en la Guerra de la Independencia”, *Biblioteca del Mar Estelar*, Editora Nacional, Madrid, 1974; De Diego, E. “La crisis...” op. cit., nota 43, págs. 278-279. Agradecemos ambas informaciones bibliográficas al historiador local, D. Manuel Molina Lavado.

llegaron [a Los Santos]. Solo estuvieron 2 horas debido a que las avanzadas de Echevarría se acercaban. Hay constancia que estando en Badajoz el Lord escribe una carta a Jovellanos el 5 de este mes. Este matrimonio, a partir de todos estos sucesos, estuvieron de por vida muy comprometidos por la causa liberal española⁵⁰ [Fig. 24].

1810-1812: Ocupación francesa y paisaje nodal santeño como campo de operaciones. A partir del verano de 1809 reina cierta tranquilidad, hasta que el 31 de enero de 1810 la ciudad de Sevilla es ocupada por las tropas francesas de Napoleón, al mando del Mariscal Nicolas Soult, Duque de Dalmacia. Desde ahora, como comenta en su propio diario, su objetivo principal era tomar Badajoz, ciudad clave en la estrategia militar como plaza o “trampolín” principal para conquistar Portugal, aliada de Inglaterra. De este modo el corredor viario Sevilla-Badajoz fue uno de los principales ejes militares en donde Los Santos se convertiría en punto de resistencia por parte de las “Partidas de Cruzada”, creadas por la Junta Provincial de Extremadura un mes antes. Así, desde que se comienza la ocupación francesa de este territorio del suroeste español en febrero de 1810, y hasta principios de agosto de 1812 cuando sus tropas francesas lo abandona definitivamente, son unos terribles años para las poblaciones que jalonan este camino, en donde esta estratégica plaza viaria santeña fue un nudo de resistencia en el eje militar procedente del S., desde Sevilla, y del S.E.-N.O., desde Llerena. Por ejemplo, Badajoz sufre hasta 4 sitios y conquistas de manos de los franceses. Así el entorno estratégico-central en el sur de Extremadura, con las plazas de Los Santos y Zafra, se convirtió en un espacio que va cambiando de manos, en un ir y venir de tropas hispano-aliadas y francesas; estas últimas con grandes destacamentos, que llevaban abundante caballería, pesada artillería, etc., dando lugar a varios enfrentamientos en este paisaje santeño⁵¹. Todo ello

⁵⁰ Maestre, M. D. *12 Viajes por Extremadura... op. cit.*, nota 40, págs. 251 y 277. Muñoz, D. “Los Santos de Maimona: cruce de caminos...”, *op. cit.* nota 1, págs. 96. Moreno Alonso, Manuel. “Lord Holland y los orígenes del Liberalismo Español”, *Revista de Estudios Políticos*, n.º 36, 1983, págs. 183 y 202.

⁵¹ Gordillo, J. A. “Los Santos de Maimona durante...” *op. cit.* nota 44, págs. 77-79. Gutiérrez, A. “La Guerra de la Independencia...”, *op. cit.* nota 44, págs. 42-51. Conde de Clonard. *Historia Orgánica de las Armas... op. cit.* nota 45, págs. 23-24, donde informa de que el *Regimiento de la Reina* (nombre en memoria de la esposa de Felipe V) asiste a un ataque en “los Santos” el 11 de agosto de 1810; y pág. 425, donde da noticia de la ocupación, desde Mérida, de la plaza de “Santos de Maymona” en noviembre de 1810 por el *Regimiento de Dragones de Sagunto*.

no hubiese sido posible si no existiera en esta época una infraestructura básica viaria entre Sevilla y Los Santos cruzando Sierra Morena.

1823: Tropas francesas pertenecientes a los “Cien mil hijos de San Luis” se trasladan desde Madrid a Sevilla y Cádiz. Tras el fracaso de Napoleón y la vuelta del absolutismo en el resto de Europa, se acuerda en el *Congreso de Verona* (22 de noviembre de 1822) reponer a Fernando VII en el trono español, mandando un gran ejército. El 7 de abril de 1823 invaden España y una de sus columnas, con 8.000 soldados al mando de Boumort, se dirige desde Madrid a Extremadura para luego, aprovechando el Camino de la Plata, continuar por Sevilla y hasta Cádiz, en donde este rey se encontraba (secuestrado). El 1 de octubre de 1823 esta ciudad es tomada, quedando repuesta la monarquía⁵².

1859: Viaje de Richard Roberts, Mérida-Sevilla. El Vicario Richard Roberts (1814-1885) viajó por España entre octubre y diciembre de 1859, que reflejó en su obra *An Autumn Tour in Spain in the Year 1859 (Una gira de otoño en España en el año 1859, Londres, 1860)* (no confundir con el pintor y viajero David Roberts, que también hizo un viaje a la península años antes, entre 1832 y 1833, por sitios similares a Richard, aunque no por aquí). Richard, viniendo desde Madrid y Toledo, entra en Extremadura desde Talavera, para dirigirse a Cuacos, Jarandilla, Yuste, Plasencia, Trujillo, Montánchez y Mérida (6, Noviembre), enfilando la carretera hasta la ciudad hispalense, haciendo noche en Almendralejo (7), Zafra (8), Monesterio (9), Ronquillo (10) y Sevilla (11), para continuar por Córdoba, Granada, Antequera, Ronda y Gibraltar, donde embarcó. Va describiendo la personalidad española de aquella época, con datos de interés (sociales, políticos, paisajísticos, monumentales, gastronómicos...)⁵³. Antes de llegar a Zafra, circulando por la carretera proveniente de Mérida, nos informa⁵⁴:

El día era caluroso que cualquier franja casual de sombra en el lado de la carretera era muy bienvenida. Antes de llegar a Zafra cruzamos el

⁵² López-Davalillo, J. *Atlas histórico de España y Portugal*, Madrid, 2000, pág. 160.

⁵³ Ruíz Mas, José. *Guardias civiles, bandoleros, gitanos, guerrilleros, contrabandistas, carabineros y turistas en la literatura inglesa contemporánea (1844-1994)*, Bern, 2010, págs. 62-63. Abradelo de Usera, M.^a Isabel y Togores Sánchez, Luis E. “Viajeros románticos por la España Isabelina”, *Biblioteca Digital de la Universidad de CEU-San Pablo*.

⁵⁴ Marín Calvarro, Jesús. *Extremadura en los viajeros de habla inglesa (1760-1910)*, Badajoz, 2002, pág. 170.

pueblo de **Todos los Santos** (“*All Saint*”, en el texto original), rodeado por un cinturón de jardines y huertos cultivados en su inmensa mayoría.

Es muy interesante la mención que hace aquí sobre la tradición hortícola de esta población, que no escapó a la atención de la curiosa mirada de este viajero; tradición que también se menciona en otras fuentes antiguas, y que ha sido objeto de un reciente estudio⁵⁵.

Como vemos, este espacio fue paso obligado y testigo de un momento crucial en la historia española en esos bélicos tiempos; siendo protagonista también de otros episodios históricos que darán motivos para otros estudios en el futuro.

4.- La llegada del Ferrocarril: un nuevo “camino de hierro”

Como introducción al estudio del trazado definitivo de la línea férrea a su paso por Los Santos de Maimona que se tratará en la segunda parte de este artículo, hemos creído oportuno aportar algunos datos de interés en relación a su contexto social y económico.

El siglo XIX trajo consigo la Revolución Industrial que dio lugar al nacimiento del *Ferrocarril* (como comenzó a denominarse a esta nueva infraestructura). En España se impulsó su expansión a partir, sobre todo, de la *Ley General de Ferrocarriles* (3 de junio de 1855)⁵⁶. Fue entonces cuando comenzaron a levantarse las voces en Extremadura de quienes veían este medio de locomoción como un pilar fundamental para el desarrollo del occidente hispano, añorando la antiquísima y olvidada tradición comercial de la Calzada Romana *de la Plata*. En este ambiente se publica en Madrid, en 1862, un extenso artículo en la revista política *El Eco del País* (en varias entregas entre los meses de febrero y abril). Este escrito estaba firmado por D.V. *Maestre*, erudito y literato natural de Coria (Cáceres), en donde se justificaba (en relación al territorio extremeño) la necesidad de proyectar una línea férrea que uniera todo el Oeste español, desde el norte hasta Tarifa, en

⁵⁵ Poves Verde, Lucio y Poves Verde, Santiago. “Las huertas en Los Santos de Maimona”, *Los Santos de Maimona en la historia VIII*, 2017, págs. 149-180.

⁵⁶ Uriol J. I. *Historia de los Caminos... Vol. II, op. cit.* nota 32, págs. 34-35 y 39.

el extremo sur, dando así salida a los productos del interior⁵⁷. Este artículo tuvo serias reticencias y negativas a la hora de publicarse en otros medios nacionales, puesto que este trasversal eje viario *de la Plata* escapaba del sistema radial con centro en Madrid (junto con el *del Mediterráneo* y *del Cantábrico*) impuesto un siglo antes.

Es por ello que la privilegiada situación del entorno santeño, en pleno eje caminero S.-N., fuera también beneficiario de esta novedosa infraestructura férrea de comunicación. De este modo se fue implantando paulatinamente, por tramos, desde Cádiz hasta Astorga (entre 1852 aprox. y 1896)⁵⁸, y luego hasta Gijón (principios del s. XX), la intercomunicación ferroviaria de ambos extremos con esta tan ansiada línea ferroviaria (luego modernamente llamada “Ruta de la Plata”); sobre todo con la finalidad de transportar mercancías (un modelo entonces, y ahora, más económico). De este modo comenzaron a ejecutarse las obras del trazado férreo Mérida-Sevilla en la primera mitad de la década de los años setenta de esta centuria; no sin antes tener un duro debate social y de sectores económicos, en donde se enfrentaron directamente Zafra y Los Santos de Maimona en la disputa por el diseño del trazado del nuevo “camino de hierro”. Esto concluyó, por una serie presiones políticas y comerciales, en que el gran cruce nodal ferroviario que se proyectaba en el sur de Extremadura (nudo de itinerarios procedentes o hacia Sevilla, Huelva y Portugal -por Jerez de los Caballeros, proyecto frustrado que no se llevó a cabo-) se trasladara desde el tradicional territorio viario santeño (con más costumbre caminera, mayor población entonces y más favorable geográficamente) al zafrense (algo más apartado y abrupto geográficamente).

Al respecto habría que decir que la elección de Zafra como *cruce nodal ferroviario*, o salida/entrada entre Extremadura y Andalucía, fue acertada: de haber sido Los Santos, anularía a la población zafrense con respecto a la directa y rápida comunicación comercial entre el norte peninsular con el sur de Sevilla y Cádiz, y viceversa. Y es que Zafra, ciudad eminentemente comercial, era lo que se buscaba para justificar la inversión en el diseño de esta línea férrea. Es decir, al ser un medio locomotor muy dependiente del trazado de sus raíles (con poca autonomía de giro), y que

⁵⁷ Barrantes, V. *Catálogo razonado y crítico de los libros...* *op. cit.* nota 39, págs. 265-268 (en el *Apéndice Segundo. Bibliografía de los Ferro-Carriles Extremeños*).

⁵⁸ Muñoz, D. M. “La Vía, Camino, Cañada, Ruta...”, *op. cit.* nota 15, págs. 180-181.

llegando desde el norte o desde el sur a la estación ferroviaria santeña, el tren debería desviarse hacia la comercial ciudad de Zafra, un gran núcleo artesanal y con importantes ferias y mercados, para luego reular de nuevo a Los Santos... Esto, como es lógico, sería inviable e inasumible por los propios concesionarios y promotores de esta iniciativa ferroviaria, que ya de por sí conllevaba un alto coste económico. Es decir, con el diseño elegido como centro nodal en Zafra, se beneficiaba en realidad a toda una comarca directamente integrada en una ruta que facilitaba dar salida comercial a sus producciones agropecuarias y mineras; un eje transversal ferroviario (que vengo denominando como *Corredor de la Plata*) donde canalizar las potencialidades socioeconómicas de las principales poblaciones productivas y comerciales de todo el oeste peninsular, y en donde Los Santos se incluía con su nueva estación. Solventado este asunto, que duró varios años de tensos debates, se inauguró su primer tramo Mérida-Zafra en junio de 1879⁵⁹.

Pero, en este contexto de rivalidad entre ambas poblaciones por ser *nudo ferroviario*, legó algunas secuelas para los intereses de Los Santos. En esta lucha, Zafra, por querer consolidarse como cabecera comarcal (ya lo era como sede territorial de un *Partido Judicial* en el Sur de Extremadura, a la que pertenecía la propia población santeña, aun teniendo esta más habitantes) despertó la iniciativa popular de los vecinos zafrenses que, con la colaboración del Ayuntamiento, comenzaron a ejecutar en 1863 las obras de una carretera de aproximadamente 6 kilómetros desde la *Dehesa del Rincón*, al N.O. de esta población⁶⁰; un abrupto lugar pero de obligado y antiguo paso, por donde discurría la entonces oficial carretera Badajoz-Los Santos-Sevilla, que ya estaba accesible en 1855 como hemos informado. Esta variable alternancia caminera Badajoz-Los Santos/Zafra-Sevilla fue una constante durante siglos, como hemos venido indicando en la *Carrera de Posta* (parada del correo) o dependiendo de los intereses de cada viajero.

⁵⁹ Blanch Sánchez, Antonio. “La llegada del ferrocarril a Extremadura: una época de especulación y corrupción”, *Revista de Estudios Extremeños*, Badajoz, 2013, Tomo LXIX, Número I, págs. 437-460, en especial 449-451 (inauguración 3 de junio). VV.AA. *Cincuenta Años de Tren en Extremadura (1863-2013)*, Badajoz, 2013, pág. 66 y 105 (inauguración 8 ó 17 de junio). Torquemada Daza, José Antonio. “La formación del nudo ferroviario de Zafra (I)”, *Cuadernos de Çafra. Estudios sobre la Historia y Estado de Feria*, N.º XI, 2014-2015, págs. 99-174.

⁶⁰ Torquemada, J. A., “La formación del nudo ferroviario...”, *op. cit.* nota 59, pág. 125.

Advertir que esta última iniciativa popular de 1863, de atraer por Zafra esta carretera principal Badajoz-Sevilla en el tenso contexto de lucha por hacer de esta población un nudo ferroviario, ya tuvo un precedente entre los años 1838 y 1849; una motivación del pueblo zafrense de la que nos da noticia la monumental obra geográfica de Madoz y que ya hemos citado⁶¹ [Fig. 18].

Del mismo modo, no todo fueron alegrías en Los Santos con la llegada del ferrocarril. Cuatro años después de la inauguración del tramo Mérida-Zafra en 1879, en julio de 1883 se celebra un Pleno en su Ayuntamiento ante las quejas de los propietarios de tierras aledañas a esta línea férrea por los continuos incendios de sus pastos, como se refleja en su Libro de Actas. Así nos lo indica el actual Cronista Oficial de Los Santos de Maimona, nuestro entrañable amigo *Juan Murillo Tovar*:

“La decisión de construir la línea férrea Mérida a Sevilla en principio fue aceptada como un bien para la población. Si bien Los Santos de Maimona estuvo y está bien comunicada por carretera, la posibilidad de que el tren pasara por Los Santos fue un logro importante. No solo el trasiego de pasajeros, sino la posibilidad del tráfico de mercancías supondría un enorme beneficio para la economía local. Desde que se planteó esa infraestructura, el Ayuntamiento estuvo apoyándola y más cuando para facilitar las obras, la empresa ofreció al municipio la transferencia de unas acciones que supondrían un complemento para las arcas locales en contraprestación de los terrenos de propiedad comunal y municipal que debían ser ocupados por la vía férrea. Efectivamente en 1876 se procedió a la entrega de dichas acciones que posteriormente se convirtieron en *obligaciones hipotecarias*. La necesidad angustiosa de obtener fondos con el que el municipio pudiera sufragar sus necesidades, en 1880 se decidió por el Ayuntamiento vender dichas obligaciones y obtener un lucro tan beneficioso para aquella época y se decidió comisionar al abogado Sr. Uña la venta de las mismas; y tan lucrativo fue el negocio, que los rectores municipales felicitaron la labor realizada por aquel profesional.

Sin embargo no fue todo beneficioso, algunos propietarios de fincas colindantes con las vías de ferrocarril protestaron por cuanto las locomotoras,

⁶¹ Madoz, P. *Diccionario Geográfico-Estadístico...* Tomo XVI, Madrid, 1850, *op. cit.* nota 36, pág. 446.

movidas por el carbón, despedían con frecuencia numerosas chispas incandescentes que en la época de siega producían numerosos incendios en la mieses, es decir en las sementeras. Tan es así que en el acta municipal de fecha 22 de julio de 1883, recoge la reclamación de varios vecinos por la quema de sus cosechas, como así lo acredita el jefe de la Guardia Rural cuando manifiesta al Ayuntamiento que en el sitio de *El Madroñal* y en *La Cortapisa*, ambas zonas colindantes con la vía férrea, fueron declarados varios incendios y hubo necesidad de acudir a un retén de caballería que, en aquella época estaba de paso por Los Santos, a fin de prestar ayuda para sofocar los incendios; e incluso se pidió al Gobernador Civil, como máxima autoridad provincial, que un grupo de 12 militares se quedaran en Los Santos a fin de ayudar en esas tareas.

Así mismo, otras incomodidades se produjeron, entre otras la decisión de la empresa ferroviaria de construir una casa en las inmediaciones de la vía férrea que obstaculizaban el paso del camino que conducía Los Santos a Usagre y decidieron paralizar la obra hasta que la empresa ferroviaria acreditara que la construcción estaba en terrenos propiedad de la empresa y no pertenecía al citado camino”.

Hasta aquí la desinteresada colaboración del Sr. Murillo y que en otro momento nos documentó más brevemente este episodio, en donde también nos informó sobre la ubicación de la estación de la línea férrea, que en un principio iba diseñada en el cruce de la carretera en dirección a Zafra (al final de la actual Avenida de la Constitución), para ubicarse definitivamente al pie del Cerro del Castillo⁶².

La implantación del ferrocarril a nivel nacional comenzó a ser una revolución en el transporte de pasajeros y mercancías, pero en los primeros años existía una carencia general de información ante la población y empresarios para su práctico uso social y económico (estaciones, horarios, tarifas...). Ante este vacío informativo surgió la iniciativa privada editorial publicándose, en 1883, tras cuatro años de funcionamiento del tramo Mérida-Zafra (1879): *El Consultor del Viajero. La mejor Guía para los que viajan y para los remitentes y consignatarios de mercancías*, de Julián Aguilar. De

⁶² Murillo y Sánchez. “La evolución del casco urbano...”, *op. cit.* nota 24, pág. 273.

esta Guía nos ha llegado su 3ª Edición (1886)⁶³, un año después de haber finalizado el total de la Línea Mérida-Sevilla (1885), por lo que esta tercera edición se encuentra más actualizada con respecto a la primera, además de ser la primera guía ferroviaria de esta línea. El contenido de esta publicación abarca una ingente y completa información, incluyendo: múltiples *Itinerarios Generales* (“partiendo de Madrid” y con el “viaje de vuelta”) y *Ramales Pequeños* (tramos secundarios o de la periferia) existentes en este año, sus tarifas por persona y mercancías, estaciones y horarios, señales y legislación ferroviaria, datos de hospedaje...; todo ello acompañado de información empresarial y anuncios publicitarios (con los que el editor, además de la venta de esta Guía, sacaba mayor beneficio). Se informa también de aquellas poblaciones con atractivos monumentales y de *baños* (termales), a modo de una incipiente *guía turística* de España a través del viaje por el ferrocarril, algo totalmente novedoso para la época.

En esta 3ª Ed. que aquí utilizamos (1886), la estación de *Los Santos* aparece dos veces como parada en el viaje de ida y vuelta en el *Itinerario General Madrid á Sevilla* (pág. 102) y *Sevilla á Madrid* (pág. 104), que aquí adjuntamos, pero a la inversa por estar impreso la nomenclatura que acompaña a este último en su encabezamiento, con una interesante información de kilómetros, precios (de 1ª, 2ª y 3ª clase), estaciones y horarios [Fig. 25].

Es interesante reproducir aquí el capítulo titulado: *INDICADOR (por orden alfabético de los pueblos y establecimientos de baños que tienen estación de ferrocarril, con expresión de las distancias existentes entre estas y aquéllas; medios de transporte que los viajeros pueden utilizar para salvarlas; coste de esos medios y de los que están establecidos para otros pueblos ó balnearios apartados de las líneas férreas; hospedajes y reserva de lo más notable que en cada localidad se encuentra* (pág. 200), y que dice así:

Santos (Los) (Badajoz).- 1 k. dista el pueblo, al cual se va á pie ó en un carro por precios convencionales. Hay varias posadas y algunas casas de huéspedes.

⁶³ Aguilar, Julián. *El Consultor del Viajero. La mejor Guía para los que viajan y para los remitentes y consignatarios de mercancías*. Madrid, 3ª Ed. 1886 (1º Ed. 1883 ¿?). En las págs. 39 y 220 de esta 3ª Ed. nos informa que es “Edición anual de 16 á 20.000 ejemplares”.

En conclusión, el ferrocarril supuso, de algún modo, un capítulo importante en la visibilidad y en la mejora social y económica de Los Santos de Maimona y de su comarca a finales de este siglo, cimentando el desarrollo de otras posibilidades a lo largo del siglo XX en relación a la exportación de ciertos productos agropecuarios e industriales de esta población y sus alrededores.

Capítulo IV

SS. XX-XXI: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO SOCIO-ECONÓMICO.

Entramos en un siglo en donde las vías de comunicación comienzan a tener un gran y definitivo impulso en su diseño al aprovechar nuevos avances científicos y técnicos, dando lugar a nuevos modelos de infraestructuras, trazados y a mejoras de sus firmes; pero, sobre todo, a modernos vehículos a motor. Todo ello motivado por el desarrollo de la nación, en donde las iniciativas públicas y privadas coincidían en objetivos.

Por otro lado vemos de nuevo, por su estratégica posición viaria, la importancia que tuvo el paisaje santeño en avatares históricos así como la consolidación del viaje turístico por Extremadura en el tradicional triángulo Andalucía, Portugal y Madrid (vía Sevilla, Badajoz y Mérida, respectivamente). A ello se le sumó un nuevo circuito turístico: la *Ruta de la Plata*, entre el espacio andaluz y las tierras leonesas incluso asturianas, y que se tradujo en las mejoras de esta carretera y del ferrocarril que comenzaron a volver a vertebrar transversalmente todo el occidente hispano al igual que en la antigüedad, como ya hemos documentado en nuestros estudios anteriores.

Por último advertir que toda esta historia viaria, en donde Los Santos de Maimona ha sido protagonista, nos ha legado un *Patrimonio Caminero* “fossilizado” que está presente pero que pasa desapercibido entre nosotros y que debemos preservar. Hoy suman varios elementos aislados arquitectónicos, de señalización, de firmes, etc. que deben tener su atención, protección y didáctica de nuestros caminos; incluso podría ser un recurso patrimonial más para el desarrollo socioeconómico de la localidad de Los

Santos de Maimona, al formar parte de su personalidad como “cruce de caminos”.

1.- Nuevas infraestructuras viarias y medios de locomoción

Con la proliferación de los vehículos a motor a principios del s. XX y los avances técnicos en el uso de alquitranes y asfaltos, se publica el Real Decreto Ley de 9 de febrero de 1926 en donde se crea el *Circuito Nacional de Firmes Especiales*, a lo que le siguieron leyes e iniciativas posteriores (como el monopolio del petróleo y sus derivados en donde participaba el Estado), implantándose aquí el itinerario *Gibraltar-Cáceres* pasando por Los Santos⁶⁴, para ir posteriormente modernizándose otras carreteras de este entorno. Es muy significativo cómo se justifica, en su preámbulo, este Real Decreto de 1926:

El alto interés nacional de fomentar el turismo, enalteciendo las bellezas naturales y la riqueza artística de España, proporcionando para ello una esmerada conservación de las carreteras (...).

Con la renovación de los medios de locomoción y de las infraestructuras para facilitar su tránsito, comenzaron a verse pasar por aquí a viajeros motorizados, muchos de ellos extranjeros en sus aventuras turísticas. De este modo, acostumbrados a los tradicionales medios de carros movidos por tracción animal [Fig. 26]⁶⁵, vemos por las calles de la localidad santeña discurrir esos curiosos y novedosos vehículos a motor, como el “coche de correos” que en la década de los cuarenta, con su peculiar rugido y bocina, anunciaba la llegada de esperadas cartas. De esto nos informa la entrañable obra visual del periodista local Lucio Poves Verde [Fig. 27]⁶⁶:

Este coche era el encargado de hacer el «servicio de correos» como reza en la portezuela, (el servicio lo realizaba Julio Montilla). Era descapotable y se abría paso tocando una trompeta accionada a aire por

⁶⁴ Muñoz, D. M. “La Vía, Camino, Cañada, Ruta...”, *op. cit.* nota 12, págs. 182-183.

⁶⁵ Poves Verde, Lucio, con la especial colaboración de Gordillo Roldán, Casimiro y de la Cruz Tardío, Maruja. *Los Santos de Maimona. «Estampas para el Recuerdo»*, Los Santos, 1998, pág. 42.

⁶⁶ *Ibidem*, pág. 39.

medio de una pera de goma que el conductor llevaba en la ventanilla. Le conocían como «El plátano», seguramente por su color amarillo. La fotografía es del año 1943, y en ella se ve a Saturnina Montilla y Casimiro Gordillo Roldán.

Del mismo modo, vemos pasar por el paisaje santeño una serie de máquinas ferroviarias por sus raíles, fruto de la evolución tecnológica. Así, del primitivo vagón en la línea Mérida-Sevilla a finales del s. XIX [Fig. 28]⁶⁷, vemos también nuevas máquinas motoras, como el TAF (*Tren Automotor Fiat*), que impulsó la línea “Ruta de la Plata” Gijón-Sevilla, entre 1968 y 1 de mayo de 1976, cogiendo el relevo el TER (*Tren Español Rápido*) hasta el 31 de diciembre de 1984⁶⁸ [Fig. 29], cuando el Gobierno decidió cerrar la línea Plasencia-Astorga (hoy motivo de grandes movilizaciones de protestas para su reapertura...).

2.- Fuentes: geográficas, cartográficas y guías

Pese a los múltiples esfuerzos de los *Ilustrados* del s. XVIII, que tomaron conciencia de la importancia de la cartografía para el desarrollo socioeconómico de la nación, y su continuación en la primera mitad del s. XIX, con avances en la plasmación de la realidad espacial y viaria, seguían existiendo numerosas deficiencias y sobre todo la falta de profesionales; algo que se vio demostrado tras las *Guerra de la Independencia* donde se confirmó una cartografía obsoleta con múltiples errores. De este modo, en la segunda mitad del pasado siglo, se comenzó a tener una mayor racionalidad organizativa y especializada, adoptando nuevas técnicas y visiones como fue, por ejemplo, la instauración del *Sistema Métrico Decimal* (1849). Todo ello concluyó en la creación del *Instituto Geográfico y Estadístico* (1870) con el objetivo de elaborar el «Mapa Topográfico de España», con hojas rectangulares a escala 1:50.000. Para ello los ingenieros topógrafos, aplicando novedosas técnicas geodésicas, comenzaron a elaborar una *red de triangulación* del territorio para calcular espacios y nivelaciones con la que poder confeccionar mapas de términos municipales a escala 1:25.000. En

⁶⁷ VV.AA. *Cincuenta Años de Tren...*, *op. cit.* nota 59, pág. 22.

⁶⁸ Esteve García, Pedro. “La implantación del ferrocarril en Extremadura (1863-2014)”, *Viajes, viajeros y obra pública. Extremadura entre España y Portugal*, (María Cruz Villalón, coord.), Cáceres, 2014, pág. 275.

ellos se recogían una ingente cantidad de datos toponímicos, hidrológicos, alturas... y, lo que nos interesa, las distintas vías de comunicación: caminos, vías pecuarias, carreteras y ferrocarril⁶⁹.

1901: Las Minutas o primer levantamiento topográfico del término municipal de Los Santos de Maimona. El estudio cartográfico de campo en el paisaje santeño supuso un lento esfuerzo que fue llevado a cabo a finales del siglo anterior y que culminó con la publicación, en enero de 1901, del *plano geométrico del Término municipal de Los Santos de Maimona*, dividido en tres amplias hojas, y firmado por Juan Canovas y Antonio Monchís, y comprobado por el Jefe de la 2ª Brigada Antonio Vera. En estos planos geométricos, llamados *Minutas*, podemos observar en el detalle que aportamos [Fig. 30] distintos caminos (línea continua y discontinua paralelas), vías pecuarias (alineaciones de puntos paralelos) y la carretera y la línea férrea (líneas paralelas y en negrita, respectivamente) en dirección a Mérida (al N.). Vemos cómo esta carretera cruza el *Puente de María Gordillo* sobre el Arroyo Robledillo (parte central inferior de la imagen), para pasar luego junto a *El Portazgo* (antigua almazara, hoy fábrica de orujos). También viene reflejada la Estación del Ferrocarril de esta población. Igualmente observamos, a la derecha de esta imagen, el arranque de la “C^a [Carretera] de Los Santos de Maimona á Hinojosa del Valle”, que al estar remarcada en rojo sobre un antiguo camino que unía estas dos poblaciones (en negro), como ya nos informaba Tomás López en el s. XVIII [Figs. 13], nos hace pensar que esta nueva carretera estaría en construcción en la misma época de la confección de estas *Minutas* (finales del s. XIX y principios del s. XX). En la segunda imagen de detalle [Figs. 31], vemos la “Carretera de la Cuesta de Castilleja [hoy Castilleja de la Cuesta, junto a Sevilla, al O.] á Badajoz” (S.-N.O.). También, arrancando de esta última, la “Carretera de San Juan del Puerto [junto a Huelva, al N.E.] á Cáceres” (SO.-N.) por Zafra. Por último, cabría que destacar las anotaciones en rojo de arquetas (><) y puentes (][) en las carreteras mencionadas y que creemos posteriores como añadidos informativos en su revisión.

Los planos de estas *Minutas* que recogían los primeros estudios topográficos del término de Los Santos y plasmados en papel en tres grandes pliegos, fueron recientemente reproducidos en facsímil a la misma escala:

⁶⁹ Paladino Cuadrado, Ángel. “Notas para la historia del Mapa Topográfico Nacional de España”. *Militaria. Revista de cultura militar*, N.º 3, 1991.

1:250.000; una composición que resultó de gran tamaño y que se presentó públicamente en papel en dos ocasiones, acompañando a las VIII y XIX *Jornadas de Historia de Los Santos de Maimona* (2016 y 2017)⁷⁰.

1900-1904 y 1913-1919: Atlas Geográfico Ibero-Americano, y España Regional. Geografía Descriptiva. Siguiendo la tradición de recopilación geográfica y cartográfica de siglos anteriores, como por ejemplo las obras de Tomás López (s. XVIII) o Madoz (s. XIX); mencionar aquí dos monumentales trabajos que salieron a la luz en la primera mitad del s. XX, y que actualizaron los conocimientos y modernizaron el tratamiento de la geografía física y humana de la nación española, obras que fueron referentes de posteriores estudios geográficos a lo largo de esta centuria: el *Atlas Geográfico Ibero-Americano España*, de Manuel Escudé Bartoli y Benito Chías y Carbó, editada entre 1900 y 1904 en Barcelona⁷¹; y la *España Regional. Geografía Descriptiva*, de Ceferino Rocaford y Casimiro Dalmau, editada entre 1913 y 1919 también en Barcelona⁷². En ambas obras se describen varios aspectos geográficos y socioeconómicos generales y de cada población, incluyendo también las vías de comunicación; todo ello estructurado por regiones, provincias y partidos judiciales, y en donde se menciona a Los Santos de Maimona con interesantes datos. Por ejemplo, en la *España Regional* y en el capítulo sobre el “Partido Judicial de Zafra”, dice así:

⁷⁰ Muñoz Hidalgo, Diego Miguel (Comisario). “Exposición: «Los Santos de Maimona: Nudo de Caminos y de la Trashumancia (orígenes, Edad Media y Renacimiento)»; en las VIII Jornadas de Historia de Los Santos de Maimona (2016)”, *Los Santos de Maimona en la historia VIII*, 2017, págs. 355-380. Por iniciativa del que suscribe y con la estimable colaboración de la *Asociación Histórico-Cultural Maimona*, estos planos fueron reproducidos y expuestos en la Casa de la Cultura dentro del contenido “Los Santos de Maimona como Cruce de Caminos”, en dos ediciones dentro de estas Jornadas (1^a: orígenes-s. XVII; y 2^a: ss. XVIII-XXI, que es la presente). Los originales se encuentran en el Instituto Geográfico Nacional (IGN).

⁷¹ Escudé Bartoli, Manuel y Chías y Carbó, Benito. *Atlas Geográfico Ibero-Americano España*. 2 Volúmenes. Barcelona, 1900 a 1904. Volumen I, *Descripción Geográfica y Estadística de las Provincias Españolas* (Manuel Escudé Bartoli), págs. 75-81 (datos de la Provincia de Badajoz); y Volumen II, *Cartas Corográficas* (Benito Chías y Carbó) (Mapa Provincia de Badajoz).

⁷² Rocaford, Ceferino y Dalmau, Casimiro. *España Regional. Geografía Descriptiva*, 3 Volúmenes. Barcelona 1913-1919. Volúmenes I y II *Geografía Descriptiva* (Rocaford y Dalmau) y Volumen III *Mapas, Cartas Corográficas* (Benito Chías y Carbó). Los Santos: Vol. II, pág. 936; y Vol. III Mapa de la Provincia de Badajoz.

Le cruza la línea férrea de Mérida a Sevilla, que pasa por la cabeza del partido, iniciándose, en la misma, un ramal hacia Huelva.

La Carretera de Sevilla a Badajoz entra en el S. y sale por el N. y, al llegar a Los Santos de Maimona, echa, por la izquierda, una rama hacia Zafra y Alconera, que se bifurca en los sentidos de Burguillos y de Fregenal de la Sierra, y otra rama, por la derecha, hacia Almendralejo; a los seis kilómetros NO de Los Santos manda otro ramalillo a Fuente del Maestre [...]

Santos de Maimona (Los).- Villa de 7.304 habitantes, a 64 kilómetros de Badajoz, con estación. Carreteras a Badajoz, Almendralejo, Venta del Culebrín y Fregenal de la Sierra, Produce cereales, aceite y ganado. Hay agregados los caseríos Cabezo, El Monte, Valmoreno y la Viaja, los molinos Ribera del Robledillo y la estación de La Nava.

Destaca la posición central de Los Santos como cruce de principales comunicaciones carreteriles y como origen o partida de la carretera a Huelva pasando por Zafra y Fregenal de la Sierra. Al respeto reivindicamos aquí la denominación “Carretera Los Santos-Huelva” en contra de lo que erróneamente se viene diciendo como “Carretera Zafra-Huelva”.

Además de estas descripciones geográficas, los adelantos geofísicos en los levantamientos planimétricos para confeccionar el Mapa Topográfico Nacional y el interés por reflejar con mayor exactitud la representación territorial de las distintas administraciones para su mejor gobierno y gestión, dieron lugar a la renovación y al aumento de diferentes ediciones de planos provinciales en la primera mitad del presente siglo. Precisamente estas dos obras que hemos mencionado tenían un volumen dedicado a la cartografía, con mapas provinciales que iban acompañados de una *Carta Corográfica* con datos geofísicos, latitudes, nivelaciones de precisión sobre el nivel del mar, etc. Uno de ellos era el mapa de la provincia de Badajoz, curiosamente confeccionado por el mismo autor para las dos anteriores obras mencionadas: Benito Chías y Carbó, Comandante de Ingenieros; y en donde se encontraba reflejado Los Santos de Maimona [Figs. 32].

En los Signos Convencionales de este mapa provincial de 1900 (1ª Ed.) se nos informa de lo siguiente: las carreteras principales (en rojo grueso); las carreteras secundarias (en rojo fino); las distintas líneas férreas (en negro discontinuo), siendo uno de los primeros mapas de ámbito provincial en donde aparecen; el número de kilómetros entre empalmes o

cruces; con una “T” la existencia de una *Estación Telegráfica*; con un triángulo (en negro) los *Vértices de la Red Geodésica*, como es aquí Sierra Vieja, junto a Feria; que, conjuntamente con un círculo en rojo acompañado de “NP” (*Nivelaciones de Precisión*), servían para la confección cartográfica y de alturas con respecto al nivel del mar, que tenía como referencia el puerto de Alicante. Precisamente, para la distribución de estos NP (a los que también se sumaba algún punto dentro de la población con círculo en negro), se utiliza en este mapa en la *Carta Corográfica* que lo acompaña, la “Línea de Alcalá de Guadaira a Badajoz, siguiendo la Carretera de Sevilla a Badajoz”; es decir, se utiliza esta carretera para hacer estudios de precisión geofísica. Así sabemos que según la nivelación realizada se nos informa que en: “Los Santos: Exconvento; en una piedra que sirve de alveolo a la puerta principal”, se encontraba a una altura de 536’188 metros sobre el nivel del mar.

Con respecto al paisaje viario de Los Santos de Maimona podemos observar en este mapa provincial de Benito Chías y Carbó (cuya 1ª Ed. se correspondería a 1900), la primacía nodal santeña con respecto a Zafra, que aun siendo esta última ciudad “cabeza de partido judicial” (territorio aquí representado en color rosa claro en el detalle del mapa que adjuntamos) queda al margen de la carretera Badajoz-Castilleja de la Cuesta (Sevilla), y que se menciona en la *Minuta* anterior de 1901 como “la Cuesta de Castilleja”; una alternativa de paso que venía repitiéndose desde siglos anteriores (por Los Santos unas veces o por Zafra en otras), y que en la década de los cincuenta del s. XX quedará definitivamente zanjado el trazado de esta carretera Badajoz-Sevilla por Zafra, como veremos muy bien reflejado en la segunda parte de este estudio. Del mismo modo observamos a Los Santos como paso obligado en el ancestral itinerario S.E.-N.O. Córdoba-Badajoz, procedente de Llerena y Usagre, como ya lo hemos visto reflejado en antiguas imágenes de siglos anteriores [Figs. 8, 10 y 13].

En conclusión, una realidad territorial-comarcal, jurídica y viaria, heredera y cimentada en épocas ancestrales⁷³ [Figs. 5 y 6].

1901: *Guía práctica de Industria y Comercio. España. Anuario Bailly-Baillère y Riera reunidos.* Las ediciones cartográficas de la provincia

⁷³ Muñoz, D. M. “Los Santos de Maimona: Nudo de Caminos...”, *op. cit.* nota 2, págs. 256-263.

de Badajoz se vieron acrecentadas en la primera mitad del s. XX por diversos intereses, incluso por la representación geológica de este territorio para su posible extracción minera, con la localización de materias primas para beneficio de la nación y en donde las vías de comunicación eran una referencia. Pero la paulatina aparición de vehículos de motor introdujo una gran capacidad de movilidad social y de transporte de mercancías al poder cubrir rápidamente largas distancias; un novedoso medio de locomoción que fue aprovechado por cierta favorecida clase social y política, saciando así intereses particulares y administrativos. También la consolidación del turismo, que comenzó con *El Grand Tourd* (s. XVIII) y que ahora, con las nuevas infraestructuras de carreteras, vehículos a motor y el ferrocarril, facilitaron las condiciones en la aventura del viaje. De este modo comenzaron a aparecer guías y planos provinciales por la iniciativa privada de empresas editoriales, intentando saciar diversas demandas sociales. Así tendremos, por ejemplo, el caso de la edición del *Mapa de la Provincia de Badajoz / publicado por la Sociedad Anónima / "Anuarios Bailly-Baillère y Riera reunidos"* [Fig. 33], que comenzó a editarse en Barcelona en 1901, con posteriores ediciones, y basado en el mapa provincial de Benito Chías y Carbó que ya hemos citado y que se incluía en el *Atlas Geográfico Ibero-Americano España* que mencionamos anteriormente [Fig. 32]. Este mapa de *Bailly-Baillère y Riera* acompañaba, junto con el resto de mapas provinciales, a la original e importante *Guía práctica de Industria y Comercio. España*, de reedición anual igualmente publicado por *Bailly-Baillère y Riera reunidos*. Esta era una completísima obra con todo tipo de información económica, profesional, administrativa, institucional y cultural de las poblaciones españolas, y ordenado por partidos judiciales (Partido Judicial de Zafra en color lila oscuro). Aquí se mencionan numerosas empresas, oficios, administradores, principales propietarios, etc. existentes en Los Santos⁷⁴. Pero, en lo que a nosotros nos interesa, esta es una Guía que contiene una gran información sobre la organización y logística sobre carreteras, carruajes, correos y telégrafos, la existencia de ¡seis posadas aquí!... o el ferrocarril; una herramienta bibliográfica que saciaba el deseo de información de múltiples intereses de viajeros y de iniciativas comerciales y empresariales de la época a través de estos medios de comunicación.

⁷⁴ VV.AA. *Guía práctica de Industria y Comercio. España. Comprende Capitales de provincia, Cabeceras de Partido y Pueblos más Importantes. Más de Medio Millón de Señas*. Barcelona, 1901 (con varias ediciones posteriores).

1930: Guía de bolsillo por España y Portugal. Crockett. Ferrocarril Sevilla-Mérida. El tradicional interés por los atractivos patrimoniales y culturales de España que se dio sobre todo en Inglaterra y Francia con el *Grand Tour* (ss. XVII-XIX), atrajo a múltiples viajeros extranjeros, algunos de los cuales plasmaron sus experiencias en sus “diarios de viajes”. También los hubo que lo reflejaron bajo el título de “guías”, fruto de sus experiencias e información práctica viaria por ellos directamente recabadas. Un ejemplo de ello, entre lo uno y lo otro, pero como testigo directo, fue la publicación de la obra *A Satchel Guide To Spain and Portugal (Guía de Bolsillo de España y Portugal)*, en 1930, de W.D. and S.G. Crockett, en donde centrándose en sus viajes por ferrocarril, con datos precisos de tramos, distancias y tiempos de recorrido, nos da también información del patrimonio cultural y natural de diversas localidades. Al tratar el recorrido de la línea férrea entre Sevilla o Huelva a Badajoz, y en dirección a Lisboa, nos informa⁷⁵:

Desde Sevilla a Mérida hay 142 millas, con dos trenes “directos” y diarios en ambas direcciones y con vagones de primera, segunda y tercera clase que tardan 7 horas y $\frac{3}{4}$ y 11 y $\frac{1}{2}$. Uno de estos trenes es un tren nocturno pero sin coches camas.

Al llegar a Zafra (109 millas desde Sevilla), donde se para para comer, el tren diurno de Sevilla recoge a los pasajeros de Huelva, que han tardado 7 horas y $\frac{3}{4}$ en recorrer 111 millas que hay, por vía férrea, desde aquella ciudad. En Mérida hay buena conexión para Badajoz a la que se llega en 1 hora y $\frac{1}{2}$, o para Lisboa, a donde se llega en 14 horas.

1945-1948: Levantamiento Topográfico del Término de Los Santos de Maimona. Después de cinco décadas de la publicación de las Minutas del Término Municipal de esta población, que salieron a la luz en 1901, se realiza una nueva revisión bajo la Dirección del Instituto Geográfico y Catastral, realizándose una serie de Trabajos Topográficos en la provincia de Badajoz que se reflejaron en papel en unas nuevas Minutas que aquí adjuntamos [Fig. 34]. En este plano no sale el casco urbano de Los Santos, pero se aprecia cotas de alturas, con curvas de nivel, y en donde se destacan los trazados de las distintas carreteras que aquí confluían (desde Badajoz y Mérida, mitad norte de la imagen, y desde Huelva y Sevilla, mitad sur), cuyo

⁷⁵ Marín Calvarro, Jesús A. *Extremadura. Luces y sombras en la literatura de viajeros de habla inglesa*, pág. 131. *A Satchel Guide To Spain and Portugal* (Boston and New York Houghton Mifflin Company, 1930), de W.D. and S.G. Crockett.

cruce se localizaba en la actual rotonda frente a la Cooperativa Virgen de la Estrella y junto a la actual Plaza de San José, donde se encontraba una *Casa de Posta* que a su vez era una posada [Fig. 15]. También aparece el arranque de la carretera que se dirigía a Huelva por Zafra, al final de la actual Avenida de la Constitución, así como del trazado de la línea del ferrocarril (a la derecha de la imagen al pie del Cerro del Castillo).

1967: ESPAGNE. Les Guides Bleus. (España. Las Guías Azules). Fueron muchísimas las guías que se publicaron en esta centuria. Por citar alguna del extranjero, en el *boom turístico* español de la década de los sesenta, mencionar aquí el gran esfuerzo de la Editorial *Librairie Hachette* en donde, en un verdadero libro de bolsillo, contiene una densísima y múltiple información sobre numerosos itinerarios de carreteras y líneas de ferrocarril de España, con abundantes datos prácticos sobre sus trazados, horarios, enlaces, lugares, historia, patrimonio, atractivos, etc. 1.187 páginas en letra pequeña, en papel fino, con varios planos... y todo ello en un librito de pequeño tamaño (16 x 11, y por 5 cm de grueso). Parece ser que la primera edición de esta Guía data de 1916, pero aquí citamos la edición de 1967 que es la que nos ha llegado; edición que está relacionada también ante la gran demanda por la apertura turística de España ante la acostumbrada autarquía de la dictadura de Franco; apertura emprendida por Fraga Iribarne como *Ministro de Información y Turismo* (1962-1969). Esta obra pertenece a la famosa colección de *Guías Azules* editada por la prestigiosa empresa Editorial Hachette (fundada en 1826), con gran dedicación por el turismo. Esta guía sobre España, de las mejores del mundo en esta década (acaso la mejor), fue una grandísima herramienta que atrajo múltiples viajeros galos (y de otros países que también la utilizaron) en sus viajes a lo largo de esta península en general y por Extremadura en particular. Aquí Los Santos de Maimona aparece varias veces en el texto y de forma destacada en el *Mapa Índice de Carreteras* (en francés) que acompaña al principio, detrás de la portada principal, como única población y cruce de principales carreteras entre Mérida y Sevilla. Esta Guía se acompaña también por un sencillo diccionario español-francés y un amplio índice alfabético de pueblos y ciudades, y de importantes sitios y monumentos patrimoniales de interés histórico-artístico. Sobre la población santeña aparece, en texto: como parada en la línea férrea Cáceres-Sevilla, en su km 130; en la carretera Badajoz-Los

Santos; y en la carretera de Cáceres a Sevilla, en donde informa lo siguiente⁷⁶:

*126 km: Los Santos de Maimona, 9.353 habitantes, anciana villa romana; ruinas de la época de Trajano; casa de la Encomienda (patio y torre); iglesia de N^a S^a de los Ángeles, con 3 naves y portal de renacentista; a 2 km, N^a S^a de la Estrella encierra a la Virgen de las Angustias, por Zurbarán. **Importante cruce de carreteras**, se llega a la N. 432 de Badajoz por La Albuera (p 823) y desde el cual, a la salida de la ciudad, la N. 435, hacia Huelva.*

DESDE LOS SANTOS HASTA HUELVA (205 km S.-O., buena carretera N. 435, muy pintoresco). - 5 km: Zafra (hoteles: Parador Nacional en el castillo, abierto en 1967 [...]).

Esta Guía *ESPAGNE* incluye también, al final, un gran y detallado mapa de España y Portugal, a color y desplegable (63 x 50 cms / Escala 1:2.000.000), en donde aparecen carreteras de varias categorías, líneas férreas, curvas de nivel (con varias tonalidades a color de alturas), ríos y sistemas montañosos y sus nombres... y en donde *los Santos* aparece representada, además del paso del ferrocarril, como nudo de principales comunicaciones: 1^a-“Ruta Principal (Larga)”, por Bayona, San Sebastián, Vitoria, Burgos, Valladolid, Salamanca, Cáceres, Mérida, Almendralejo, Villafranca de los Barros, **Los Santos**, Santa Olalla, Sevilla y Cádiz; 2^a-“Ruta Principal”, por Badajoz, La Albuera, **Los Santos**, Llerena, Azuaga, Fuenteovejuna, Espiel y Córdoba; y 3^a-“Ruta Secundaria” (Los Santos-Huelva) que arranca en **Los Santos** y prosigue por Zafra, Fregenal de la Sierra, Jabugo, Zalamea la Real, Valverde del Camino, San Juan del Puerto y Huelva. Por último mencionar un pequeño mapa en donde se representa seis rutas circulares por las carreteras de España bajo el título “Algunos Itinerarios Típicos”, abarcando I-Noroeste, II-Noreste, III-De Norte a Sur, IV-Este, V-Centro, y VI-Sur; incluyendo a la población santeña en el tercero: que se correspondería a la mencionada *Ruta principal (larga)* San Sebastián,

⁷⁶ Schweitzer, Marcel N. *Espagne. Les Guides Bleus. Sous la Direction de Francis Ambrière, Librairie Hachette, París, 1967*, págs. 117, 174, 823, 825 y 827. Pág. 825, versión original en francés: *126 km: Los Santos de Maimona, 9.353 habitantes, anciana vile romaine; ruines de l'époque de Trajano; casa de la Encomienda (patio et tour); église de N^a S^a de los Angeles, à 3 nefs et portail Renaissance; à 2 km, N^a S^a de la Estrella renferme la Vierge de las Angustias, par Zurbarán. Important croisement de routes, au rejoint la N. 432 de Badajoz par La Albuera (p. 823) et d'où se détache, à la sortie de la ville, la N. 435, vers Huelva. / DE LOS SANTOS A HUELVA (205 km S.-O., assez bonne route N. 435, très pittoresque). - 5 km: Zafra (hoteles: Parador Nacional dans le château, abierto en 1967 [...]).*

Salamanca, Los Santos y Cádiz, para proseguir por Algeciras, Málaga, Granada, Madrid, Soria, Pamplona y San Sebastián. De este modo vemos al paisaje santeño dentro de una de las principales rutas turísticas de España.

3.- Protagonismo histórico-viario y paso de viajeros

Como hemos visto en este trabajo y en los anteriores, nuestras vías de comunicación fueron cauces por donde se desarrolló la historia española, a la vez que guiaron los pasos de diversos personajes. Brevemente presentamos algunos ejemplos.

1926: Viaje en coche de Dorothy Giles. Sevilla-Mérida-Madrid. En 1903 se crea el *Real Automóvil Club de España* por un grupo de automovilistas con el ánimo de fomentar el uso de este nuevo modelo de locomoción. Esta organización redactó el primer reglamento de circulación, colaboró en las primeras señales de tráfico, a la vez que asesoraba a los automovilistas. Las mejoras de las carreteras a principios de esta centuria facilita la venida de numerosos extranjeros por inquietudes turísticas. Así vemos a la estadounidense Dorothy Giles que desembarca con una amiga y con su coche Ford en Barcelona, para proseguir por el levante español hasta Andalucía, que la recorre de este a oeste, para desplazarse luego desde Sevilla a Madrid; pasando por Los Santos y parando en Almendralejo para comprar gasolina y en Mérida para visitar la ciudad. Este viaje en automóvil lo redactó en su obra *The Road through Spain*, en 1929 (*La carretera por España*), de la siguiente forma⁷⁷:

Al dejar Andalucía, íbamos a dirigirnos hacia el norte desde Sevilla por la antigua Ruta de la Plata a través de Extremadura.

El Real Automóvil Club de Andalucía nos aconsejó esta ruta hacia Madrid en lugar de la que va por Córdoba y la Mancha a Castilla. Nuestra calidad de socios del Club automovilístico de América nos convertía en miembros invitados de la amigable Asociación española con lo cual contamos de sus buenos oficios [...].

⁷⁷ MARÍN, J. A. *Extremadura. Luces y sombras...*, op. cit. nota 75, págs. 113-116. Giles, Dorothy Giles *The Road through Spain*. Philadelphia: The Penn Publishing Company, 1929.

1936-Agosto: Ocupación de tropas golpistas en la Guerra Civil. Sevilla-Mérida. Una vez más volvemos a ver al eje S.-N. o *de la Plata* como estratégico instrumento militar de conquista del territorio, como en siglos precedentes: estamos hablando de lo acaecido en los primeros momentos de la mal llamada *Guerra Civil* española. Por ejemplo, igual que este camino facilitó la fulgurante campaña militar de Muza en la conquista musulmana entre Algeciras-Sevilla-Mérida, allá por los años 712-713⁷⁸, las tropas golpistas del general Francisco Franco ocuparon todo este espacio en pocos días aprovechando la actual carretera N-630; aunque con varios puntos de resistencia, como pasó en el estratégico paso de Los Santos durante la Guerra de la Independencia⁷⁹.

Entre julio y agosto de 1936, y con el fin último de conquistar Madrid, estas tropas sublevadas se desplazan desde África al territorio peninsular por dos vías: un puente aéreo Tetuán-Sevilla, gracias a la aviación de Alemania y de Italia, y el destacamento con el armamento más pesado por tierra por Ceuta-Algeciras-Sevilla. En la ciudad hispalense se organiza la hoy conocida como “columna de la muerte”, por el rastro sangriento que fue dejando de víctimas fusiladas en su camino hasta ocupar la plaza de Los Santos el 5 de agosto⁸⁰.

El 1 de agosto Franco, desde Tetuán, ordena que el *Ejército del Sur* (Andalucía) y el *Ejército de África* (legionarios y tropas regulares marroquíes) avanzaran unidos hacia Zafra y Mérida; partiendo de este modo el día 2 al mando del Teniente Coronel Carlos Asensio Cabanillas y seguido el día 3 por otras fuerzas al mando del Comandante Antonio Castejón Espinosa. En esta *Orden General de Operaciones n.º 1* se destacaba que fuera con “rapidez”, cosa que no pudiera haber sido posible si no fuera por la moderna infraestructura viaria que aquí se les ofrecía: la carretera general Sevilla-Badajoz/Mérida, recién asfaltada la década anterior, con sus puentes y alcantarillas, y que cruzaba el feraz territorio de Sierra Morena. De este

⁷⁸ Hernández Giménez, Félix. “Ragwal y el itinerario de Musà, de Algeciras a Mérida”, *Revista Al-Andalus*, Volumen XXVI, Madrid-Granada, 1961.

⁷⁹ Gordillo, J. A. “Los Santos de Maimona durante...” *op. cit.* nota 44, págs. 77-79. Gutiérrez, A. “La Guerra de la Independencia...” *op. cit.* nota 44, págs. 42-51.

⁸⁰ Espinosa Maestre, F. *La Columna de la muerte: el avance del ejército franquista de Sevilla a Badajoz*, Barcelona, 2003.

modo, una gran hilera de cientos de coches y camiones, con soldados armados, enfilaban hacia el norte por esta joven carretera [Fig. 35]. En su rápido avance ocuparon al poco tiempo El Ronquillo y Santa Marta, teniendo resistencia en los pasos estratégicos montañosos de Monesterio y de Los Santos de Maimona; enclaves de obligado paso de esta carretera y favorable para resistir por su privilegiada situación montuosa. A Los Santos, donde se bifurca esta carretera hacia Mérida y Badajoz, se habían enviado tropas republicanas desde esta última ciudad al mando del Coronel Puigdengolas. Sabemos que esta carretera proveniente de Sevilla estaba cortada en las inmediaciones del paso a nivel de la línea férrea, al sureste de la población y al pie de la Sierra de San Cristóbal, donde se encontraban atrincheradas las fuerzas republicanas [Figs. 4 y 36]. Tras un combate desigual de cinco horas cae la población santeña el 5 de agosto, en las que las tropas republicanas poco preparadas, peor armadas y con gran número de milicianos... fueron bombardeadas; con 4 bajas en el bando franquista y 250 en el republicano⁸¹. Poco después Zafra es ocupada por la segunda columna que venía detrás al mando de Castejón y que a continuación, en su primera jornada por la carretera que conduce a Los Santos de Maimona, manda fusilar a cuarenta y ocho prisioneros⁸². Quedando fracasado el intento de frenar el avance de las tropas golpistas en la línea natural de Los Santos, y tras cierta resistencia en Almendralejo, es conquistada Mérida el 11 de agosto, quedando despejado el terreno para la conquista de Badajoz y Madrid...

⁸¹ *Ibidem*, págs. 20-24 y 29-30. Chaves Palacios, Julián. “Los Santos de Maimona en el Siglo XX: la crisis de los años treinta (Segunda República y Guerra Civil)”, *Los Santos de Maimona en la historia I*, 2009, págs. 227-229. Penco Martín, Antonio Daniel. “La guerra Civil en Los Santos de Maimona según sus documentos”, *Los Santos de Maimona en la historia VI*, 2015, págs. 129-130.

⁸² Montse Armengou, Richard Betis. *Las fosas del silencio: ¿hay un Holocausto Español?*, 2004, págs. 34 y 38.

4.- Desarrollo socioeconómico a través de las nuevas infraestructuras

Si el enclave geográfico de Los Santos de Maimona dio lugar a que se enlazaran aquí principales itinerarios, la modernización de los mismos fue un caldo de cultivo que facilitó algunas iniciativas empresariales.

4.1- Cementera Asland y el Plan Badajoz de regadíos del Guadiana

Desde el s. XVIII, el *Siglo de la Ilustración*, ya se contemplaba el gran potencial socioeconómico del caudal “desperdiciado” del río Guadiana; así Antonio Ponz, en sus viajes y cartas (*Viaje de España*) ya propuso canalizar sus aguas para el riego en la agricultura, pues su cauce estaba acompañado por unas amplias, extensas y fértiles vegas. En el s. XX la Segunda República quiso recuperar este proyecto, pero fue frustrado con el golpe de estado franquista, quien al final retomó esta idea reformadora en su política de autarquía. Para poder llevar a cabo con eficacia y economía este proyecto, era necesario básicamente dos recursos: *materias primas* como era la caliza para hacer el cemento necesario la construcción de embalses y canales; y *medios de comunicación* que lo acercara rápidamente con el consecuente abaratamiento económico. En esta doble necesidad, las sierras calizas existentes en Los Santos de Maimona (a 50 km en línea recta del cauce del Guadiana) ofrecía la materia prima necesaria; pero, además, su estratégica comunicación viaria (carretera y ferrocarril) facilitaba la carga de toneladas de cemento a bajo coste en su transporte, llegando rápidamente a Mérida, y desde aquí ser distribuido a las Vegas Bajas y Altas del río Guadiana. Todo ello impulsó la construcción de una fábrica de cementos por la empresa *Asland*, eligiendo su ubicación junto a la carretera N-630 y a la línea del ferrocarril Mérida-Sevilla, entrando una vía en el interior de sus instalaciones para la carga y descarga. Esta empresa de cementos estuvo en funcionamiento entre 1956 y 1973⁸³ [Fig. 37].

⁸³ Toro Fernández, Blas. “La fábrica de cementos «Asland», pasado reciente de Los Santos de Maimona”, *Los Santos de Maimona en la Historia I*, 2009, págs. 273-287.

4.2- Uva de Mesa Eva-Beba y su exportación

Algo parecido ocurriría con la producción agrícola de la fértil tierra santeña, en este caso con las producciones de aceites, vinos y derivados que a través de las modernas vías de comunicación eran exportadas. Un caso particular fue la salida al mercado nacional de un dulce fruto de mesa: la “Uva Eva-Beba”. Todo se debió a raíz del ataque de la *filoxera*, un insecto americano que arrasó extensos territorios de cultivo de la vid en Europa y en Extremadura, afectando a principios del s. XX al campo santeño. Fue entonces cuando un cura innovador, Ezequiel Fernández Santana, revolucionario en varios campos del saber, comenzó a experimentar con diferentes injertos hasta conseguir esta original variedad que se hizo famosa como “uva de Los Santos”. Después, entre las décadas de los cincuenta a los setenta, esta uva fue muy apreciada como *fruta de mesa* en diversas lonjas y mercados nacionales, como el de Madrid [Fig. 38]. Esto se debió, sobre todo, gracias al rápido transporte por carretera y por ferrocarril, siendo la estación de Los Santos unos de los puntos de embarque⁸⁴.

4.3- El Turismo en la Ruta de la Plata y en un cruce de caminos

Ya hemos visto cómo las vías de comunicación fueron a partir del s. XVIII un cauce de viajeros con el afán de conocer nuevos paisajes, monumentos y costumbres. Todo ello se plasmó en varios escritos, y en donde Los Santos era un referente obligado en su trasiego. En el s. XX, uno de los principales itinerarios que cruzaba este paisaje comenzó a adquirir un gran protagonismo turístico al aunar: camino, carretera, ferrocarril y autovía; estamos hablando de la “Ruta de la Plata”. De este modo comenzaron a aparecer varias guías de viaje, incluso a nivel internacional, destacando la historia y riqueza patrimonial, cultural y natural, de su trazado. El gran impulso comenzó en la década de los años sesenta de esta centuria, cuando en una reunión en Salamanca, en 1967, se crea una “hermandad de Ayuntamientos” pertenecientes a la carretera N-630, consiguiendo este año la categoría de *Ruta Nacional de Turismo* a la Ruta de la Plata, dentro de la política aperturista de Manuel Fraga Iribarne (Ministro de Información y Turismo, 1963-1969); denominación que se extendió al servicio ferroviario

⁸⁴ Poves Verde, Santiago. “La Uva de Los Santos. Nacimiento, Cultura y Expansión”, *Los Santos de Maimona en la Historia VII*, 2016, págs. 271-288.

en 1969 con el “Tren Ruta de la Plata”. También nacieron varias organizaciones con la intención de recuperar y promocionar este milenarismo camino: *Amigos del Camino Mozárabe de Santiago-Vía de la Plata* (1991), con guías en múltiples idiomas; y la *Red de Cooperación de Ciudades en la Ruta de la Plata* (1997), a la que la población de Los Santos se ha adherido recientemente⁸⁵.

En definitiva, este histórico eje vertebrador del occidente hispano, más la posición privilegiada del paisaje santeño como ancestral cruce de principales vías de comunicación, son enormes recursos viarios en donde antiguas y modernas infraestructuras se hermanan, haciendo posible que personas venidas de lejanas latitudes puedan acceder a múltiples atractivos patrimoniales que esconden estos entornos; unas arterias (camino, carretera, ferrocarril y autovía) que están comenzando a ser cauces para el desarrollo de las poblaciones que jalonan sus trazados, como es el obligado paso serrano de Los Santos de Maimona [Fig. 39 y 40].

5.- Olvidado y desprotegido *Patrimonio Caminero*, y caminos para nuestro “desarrollo sostenible”

A lo largo de la historia, y por evolución, los caminos han ido cambiando de cauce, dejando testigos de trazados y elementos aislados y olvidados por su desuso, convirtiéndose estos en un verdadero patrimonio “fossilizado”. Hoy están invadidos por el pasto, el polvo de los años; un olvido o desidia que ha provocado el deterioro y el expolio, elementos viales que han caído en el abandono por parte de las presentes generaciones que desconocen el valor que en su día tuvieron como herramientas vitales para antiguos desplazamientos en esforzados viajes de antaño. Hoy todo va rápido, todos son prisas... pero antes el hecho de viajar requería de una cierta preparación, esfuerzo y paciencia, y gracias a ciertas infraestructuras que hoy se encuentran en el olvido. Como muestra traemos aquí un par de ejemplos de aquellos elementos que hoy van desapareciendo ante la desidia institucional y de sus vecinos, más bien por desconocimiento del valor real de este “Patrimonio Caminero” al que pertenecen.

⁸⁵ Muñoz, D. M. “La Vía, Camino, Cañada, Ruta...”, *op. cit.* nota 15, págs. 185-195.

5.1- Hitos Kilométricos

Uno de estos elementos se corresponde a los “hitos kilométricos”, cuyos precedentes los tenemos en la antigüedad como eran los “miliarios” en época romana, grandes columnas de granito que se hincaban a cada milla (1.485 metros aproximadamente). Estas señales kilométricas surgieron en 1939 cuando, recién terminada la Guerra Civil, se promulgó la *Instrucción de Carreteras del Plan Peña* (que toma el nombre de Alfonso Peña Boeuf, primer Ministro de Obras Públicas del primer gobierno franquista) con el objetivo de restaurar las carreteras tras la guerra, así como actualizar y reorganizar el sistema viario español incluyendo sus elementos auxiliares, como eran los “hitos kilométricos”, que solían estar esculpidos en piedra y con planta triangular. Hoy, tras la nueva señalización metálica y por motivos de seguridad, han ido desapareciendo del entorno inmediato de las carreteras, encontrándolos a veces tirados en los sitios más insólitos [Fig. 41 y 42].

5.2- Casillas de Peones Camineros

Igualmente, en relación a nuestros antiguos trazados de carreteras, y como veremos en la segunda parte de este trabajo, tenemos las “Casillas de Peones Camineros” que datan de la segunda mitad del s. XIX, en donde vivían el trabajador encargado del mantenimiento y en donde se solía dar información en grandes azulejos de los kilómetros que quedaban a los diferentes destinos aprovechando sus paredes. En Los Santos conservamos tres, una de ellas en frente de la estación de servicio “La Glorieta”, bien conservada por seguir contribuyendo al mantenimiento de nuestras carreteras, pero otras dos en precario estado de abandono o de casi ruina, y que bien merecerían ser rescatadas por las autoridades competentes por ser un *Patrimonio Caminero* digno de su conservación [Fig. 43].

Con este último punto terminamos la primera arte de este estudio, con el deseo de haber sabido dar una visión general, una introducción, sobre este trascendental escenario viario santeño (extremeño, español, europeo y universal); un lugar en donde se han venido aunando (desde la Prehistoria hasta la actualidad) pasos y acontecimientos en la historia caminera que influyeron no solo en la personalidad de Los Santos de Maimona y su

comarca, sino en otros territorios más alejados. Como resultado de toda esta tradición caminera, cruzan hoy por aquí miles de personas venidas de todos los rincones del mundo (andando, en bicicleta, en coche, en tren...); un “cruce de caminos” que nos puede servir a su vez para la hermandad entre los pueblos.

En conclusión: esta tradición viaria que nos ha legado un interesante “Patrimonio Caminero”, es un singular y atractivo potencial social y económico; un gran recurso que debiera ser rentabilizado con la creación en Los Santos de Maimona de un “**Centro de Interpretación de los Caminos**”, que aquí proponemos, y que se incluiría dentro de un proyecto más general, como ya vislumbramos en una anterior propuesta⁸⁶.

⁸⁶ Muñoz Hidalgo, Diego Miguel. “Musealización del Patrimonio como recurso Social y Económico: El Proyecto: «Ecoparque Sierras de los Santos y Cuenca del Robledillo”, *Los Santos de Maimona en la Historia V*, 2014, págs. 245-260, en especial págs. 252 y 259-260.



Fig. 1: Los Santos de Maimona en el Camino de la Plata, eje vertebrador del occidente hispano donde se enlazan otros caminos.



Fig. 2: En Época Romana, según el Itinerario Antonino (s. III), el espacio de Los Santos fue paso obligado del luego llamado Camino de la Plata, S.-N. (gracias a una alineación de pasos naturales), en donde confluía también un itinerario desde el S.E., de tierras cordobesas.



Fig. 3: Los Santos de Maimona nació controlando un paso natural entre el Cerro de los Ángeles o del Castillo (al fondo) y la Sierra de San Cristóbal (de donde se toma esta imagen) (Foto: Diego M. Muñoz).



Fig. 4: Los Santos de Maimona al pie de la Sierra de San Cristóbal (“Patrono de Caminantes”) (Foto: Diego M. Muñoz)

EVOLUCIÓN, O SINCRETISMO ADMINISTRATIVO, DE CENTROS DE INFLUENCIA EN EL SUR DE EXTREMADURA Núcleos de población que nacieron a la vera de los caminos y que determinaron el actual diseño de su “Ordenación Viaria-Territorial” DIEGO M. MUÑOZ		
“Oppidas” o ciudades romanas, citadas por el Geógrafo Plinio, en la región de la “Beturia” (s. I)	Actual Término Municipal de su localización	Cabeceras de comarca o influyentes en época moderna
“Contributa Iulia Ugultunia”	Al E. de Medina de las Torres	Zafra y Los Santos de Maimona
“Seria Fama Iulia”	Bajo Jerez de los Caballeros	Jerez de los Caballeros
“Nertobriga Concordia Iulia”	Al S.E. de Fregenal de la Sierra	Fregenal de la Sierra
“Curiga”	Bajo Monesterio	Monesterio
“Regina Turdolorum”	Al E. de Casas de Reina	Llerena

Fig. 5: Esquema territorial para comprender el “cruce de caminos” de Los Santos-Zafra.



Fig. 6: Áreas de influencia romana y su paralelismo con el actual diseño, donde Los Santos y Zafra han ejercido como nudos de atracción (Composición: Diego Muñoz).



Fig. 7: Puente Viejo sobre el Arroyo Robledillo, en el Camino de Villafranca (Foto Diego Muñoz).

(47)		(101)	
MADRID PARA LLERENA.		SEVILLA PARA SEVILLA	
<i>Camino de Ruedas.</i>		<i>Camino de ruedas.</i>	
Se irá por el camino de	Camino de Her-	Alcalá del Río 2 m	Ca
Estremadura que está	radura.	Venta del Monte 1	Las
fol. 44. hasta llegar á	Por el camino de	Castil Blanco 2	d
Mérida, leguas 54	Estremadura has	El Almadén del 6	C
<i>Rio Guadiana, Puente.</i>	ta Miajadas 46	Azogue 3	La
Torremegía 2	50 Medellin 4	El Real de la Jara 2	14
58 Almendralejo. 2	Rena 3	Santa Olalla 2	Vt
Villafranca, , , , , 2	Guareña 1	Cala de Estremad. 2	22
Almargen. y los Santos 2	Palomas 2 m	Monasterio 2	=
Usagre. 2	Hornachos 3	20 Fuente decantos 3	GR
Villagarcía 2	Valencia de las	Calzadilla 1	
67 LLERENA, , , , , 1	Torres 3 m	<u>Los Santos 2</u>	
	66 LLERENA 3	Fuente el Maestre 2	Ca
	70 Guadalca-	Almendralejo 3	
		Torremegía 2	Ve
		32 MERIDA 2	Ve
			8 F

Fig. 8 y 9: Itinerario Español, ó Guia de Caminos (3ª Ed. 1775), de José Matías Escribano (Biblioteca Digital Hispánica).



Fig. 10: Mapa de John Senex (Londres, 1708-17011).



Fig. 11: España y Portugal (libro de bolsillo), de Herman Moll (Londres, 1731).



Fig. 12: Mapa de Alexis-Hbner Jaillot (París, 1781).

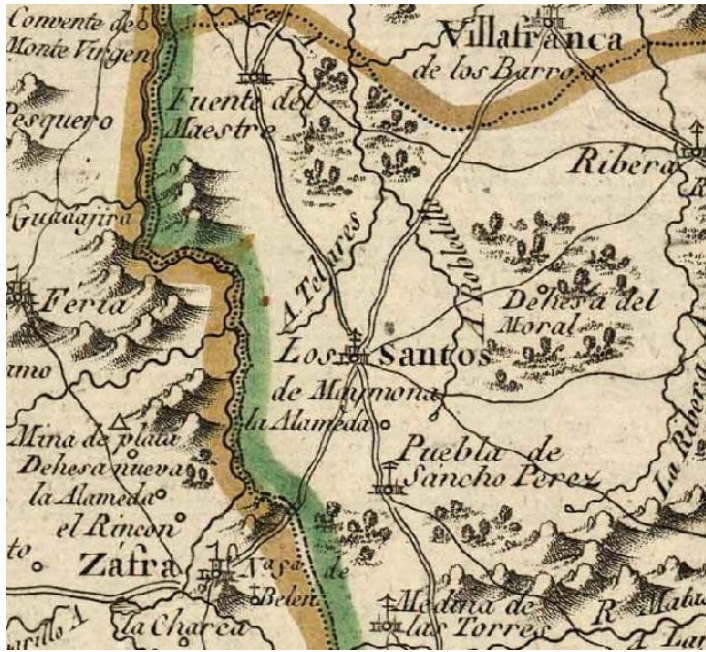


Fig. 13: Detalle del Mapa de la Provincia de Extremadura (1798), de Tomás López, incluido en su Atlas Geográfico de España (con varias ediciones hasta el 1810).



Fig. 14: Mapa de las Carreras de Postas de España, en su Guía general de Postas y Travesías de España, de Bernaldo Espinalt (Ed. 1804).



Fig. 15: Rotonda de la Plaza de San José (frente a la Cooperativa Virgen de la Estrella), cruce de caminos donde se encontraba la “Casa de Posta”.

1729 - Viaje de Felipe V desde Badajoz (donde casó a su hijo Fernando -VI- con la hija del rey de Portugal) a Sevilla

Casa de Gonzalo Baltasar de Carvajal (Mariscal de Campo del Rey)
Aquí durmió, el 29 de Enero, la Familia Real y su séquito

Fig. 16: Viaje de Felipe VI en 1729.

**1796 - Viaje de CARLOS IV desde Badajoz
(donde se entrevistó con el Príncipe de Portugal) a Sevilla.**



En su séquito iban su hijo
FERNANDO (VII) y **GODOY**.
Pasan por Los Santos el
15 de Enero

Fig. 17: Viaje de Carlos IV en 1796, y su estancia en Los Santos de Maimona.

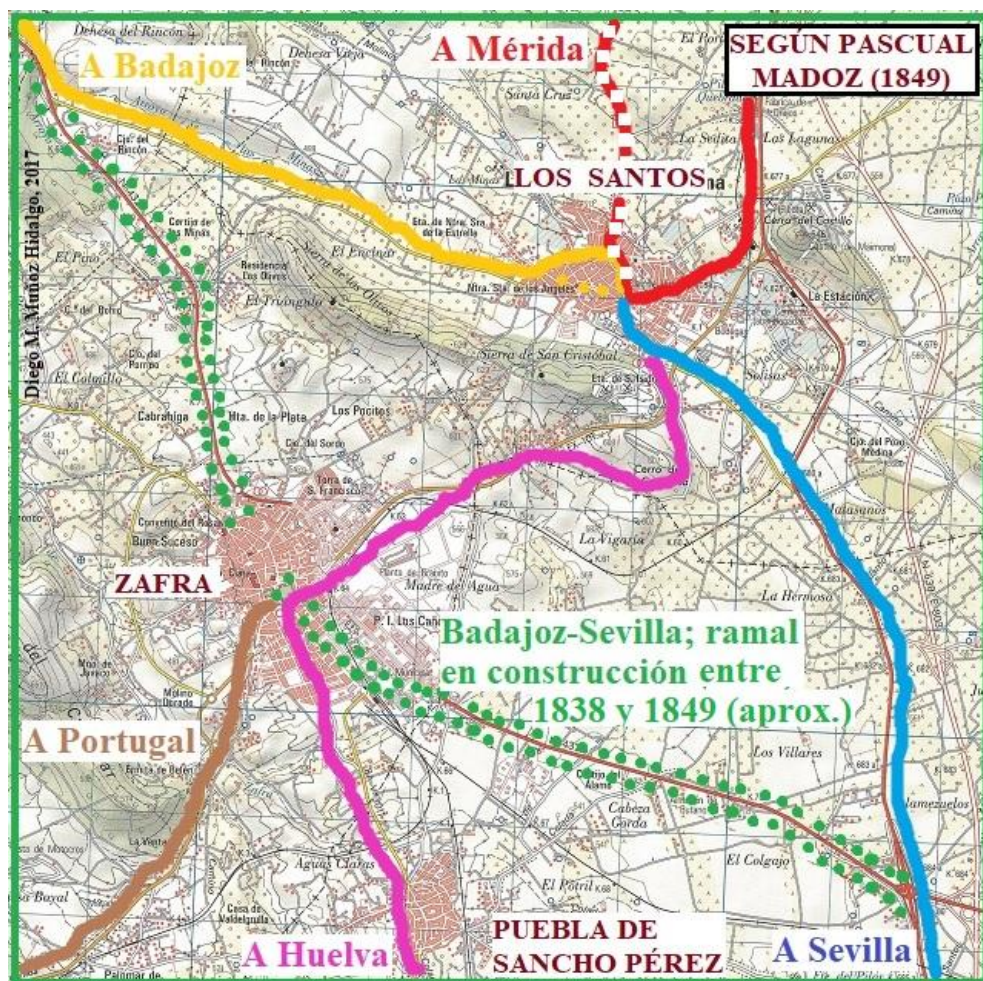


Fig. 18: Diversos itinerarios según la información aportada por el Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España, coordinado por Pascual Madoz (Interpretación de Diego M. sobre Mapa del Instituto Geográfico Nacional, 2002).

NÚMERO 931.

DE BADAJOZ Á CÓRDOBA POR LOS SANTOS, LLERENA Y PUEBLA DE LOS INFANTES.

De Badajoz á Los Santos. **3 etapas. — 73,5 Kil.**—V. Núm. 858.
 De Los Santos á Córdoba. **7 » —181,5 »** —V. Núm. 866.

RESÚMEN POR ETAPAS.

	Núm.	Kilóm.
De Badajoz á Albuera.	4	25
» Santa Marta.	2	21
» Los Santos.	5	29,5
» Usagre.	4	22,5
» Llerena.	5	19
» Guadalcanal.	6	26,5
» Constantina.	7	52,5
» Puebla de los Infantes.	8	25
» Posadas.	9	26
» Córdoba.	10	50
TOTAL.	10	253

Fig. 19: Camino de Badajoz a Córdoba del Itinerario descriptivo militar de España (1866).

NÚMERO 932.

DE BADAJOZ Á SEVILLA

POR LOS SANTOS, FUENTE DE CANTOS Y SANTA OLALLA.—V. Núm. 858.

9 etapas.—216 kilómetros.

RESÚMEN POR ETAPAS.

	Núm.	Kilóm.
De Badajoz á Albuera.	4	25
» Santa Marta.	2	21
» Los Santos.	5	29,5
» Fuente de Cantos.	4	24,5
» Monesterio.	5	20
» Santa Olalla.	6	25,5
» El Ronquillo.	7	24,5
» Guillena (4 k. i.).	8	50
» Sevilla.	9	20
TOTAL.	9	216

Fig. 20: Camino de Badajoz a Sevilla del Itinerario descriptivo militar de España (1866).



Fig. 21: Carta Itineraria de España.
Construida en el Depósito Central de Planos de la Dirección General de Obras Públicas (1861).



Fig. 22: Mapa Militar de España (1865). Detalle de la sección N.º XIII del Atlas que acompaña al Itinerario descriptivo militar de España (1864-1867).



Fig. 23: Retirada de la Junta Central Suprema de Aranjuez a Sevilla (1808)



Fig. 24: Viaje de Lord y Lady Hollan (1809).

Sevilla a Madrid (por Mérida).

KILÓMS.	PRECIOS			ESTACIONES	HORAS DE SALIDA			
	1. ^a clase	2. ^a clase	3. ^a clase		Cor.	Mix.	Mix.	Mix.
	P. G.	P. C.	P. C.					
143	17,85	13,15	9,35	Villagarcía	11,26	4,24		
153	19,10	14,05	10 »	Usagre y Bienvenida	11,47	4,54		
160	20 »	14,70	10,50	Matanegra.....	12,01	5,14		
174	21,70	15,95	11,45	Zafra.....	Lleg. ^a 12,23	5,43		
					Sal. ^a 12,46	6,05		
183	22,85	16,75	12,05	Los Santos.....	1,06	6,35		
196	24,50	17,95	12,95	Villaf. ^a de los Barros	1,34	7,23		
210	26,25	19,25	13,90	Almendralejos	2,02	8,08		
222	27,80	20,35	14,75	Torremejía	2,24	8,39		
233	29,15	21,35	15,50	Calamonte.....	2,45	9,14		
					T.	M.		
240	30,05	22 »	16 »	Mérida.....	Lleg. ^a 3 »	9,30		
					Sal. ^a 10,48	7,39		

Madrid a Sevilla (por Mérida).

					N.	M.
				Madrid.....	Sal. ^a 9 »	8 »
					T.	T.
448	51,05	38,65	25,80	Mérida.....	Lleg. ^a 3,23	6,59
					Sal. ^a 10 »	3,40
455	51,95	39,30	26,30	Calamonte.....	10,15	4,06
466	53,35	39,75	27,15	Torremejía	10,38	4,36
478	54,85	41,85	27,90	Almendralejo	11,06	5,17
492	56,65	42,70	28,85	Villaf. ^a de los Barros	11,34	6,02
502	58,30	43,90	27,73	Los Santos.....	12 »	6,49
514	59,40	44,75	29,89	Zafra.....	Lleg. ^a 12,24	7,09
					Sal. ^a 12,49	7,31
528	61,20	46,05	31,35	Matanegra.....	1,14	8,07
535	62,10	46,70	31,85	Usagre y Bienvenida	1,33	8,33
545	63,35	47,60	32,50	Villagarcía	1,52	8,59
554	63,50	48,45	33,15	Llerena.....	Lleg. ^a 2,08	9,19
					Sal. ^a 2,18	

Fig. 25: Composición de dos páginas del Itinerario General Madrid-Sevilla (ida y vuelta). El Consultor del Viajero (3ª Edición, 1886).



Fig. 26: Carro trasportando sacos de harina por la empedrada calle Sevilla (1945).
(Fuentes: Lucio Poves Verde y Colección Casimiro Gordillo).



Fig. 27: Coche del “Servicio de Correos” por las calles de Los Santos de M. (1943).
(Fuentes: Lucio Poves Verde y Colección Casimiro Gordillo).

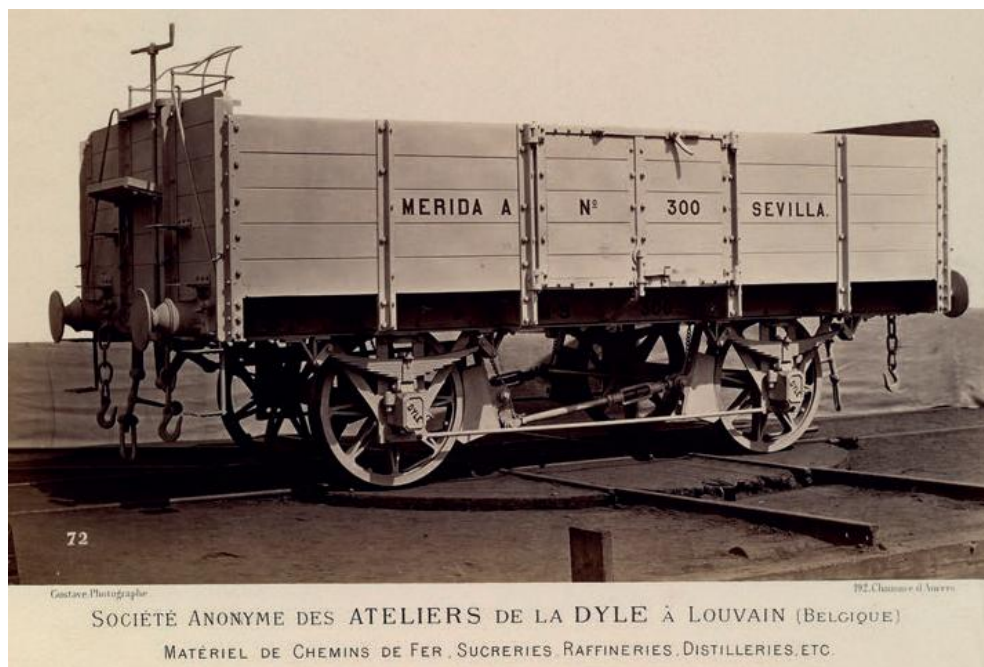


Fig. 28: Vagón perteneciente a la línea ferroviaria Mérida-Sevilla (Fuente: José Antonio Torquemada Daza).



Fig. 29: Dos tradicionales máquinas ferroviarias en la “Ruta de la Plata”, y que surcaron el paisaje de Los Santos de Maimona entre las décadas sesenta y ochenta del s. XX.

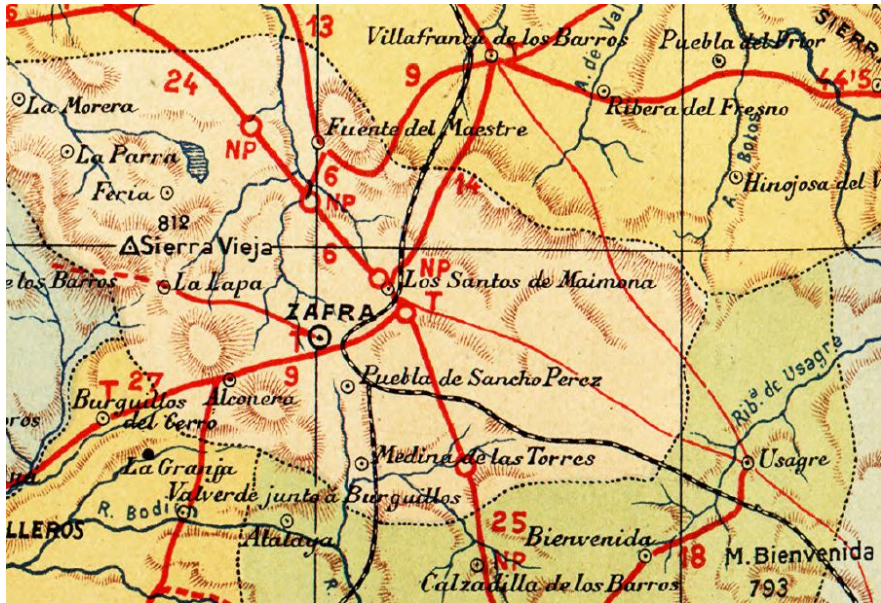


Fig. 32: Detalle del mapa de la Provincia de Badajoz (Benito Chías, 1ª Ed. 1900 ¿?) y publicado en el Atlas Geográfico Ibero-Americano España y en la España Regional. Geografía Descriptiva.



Fig. 33: Detalle del mapa de la Provincia de Badajoz, 3ª Ed. 1913 (1ª Ed. Barcelona, 1901), publicado en la Guía práctica de Industria y Comercio de España.

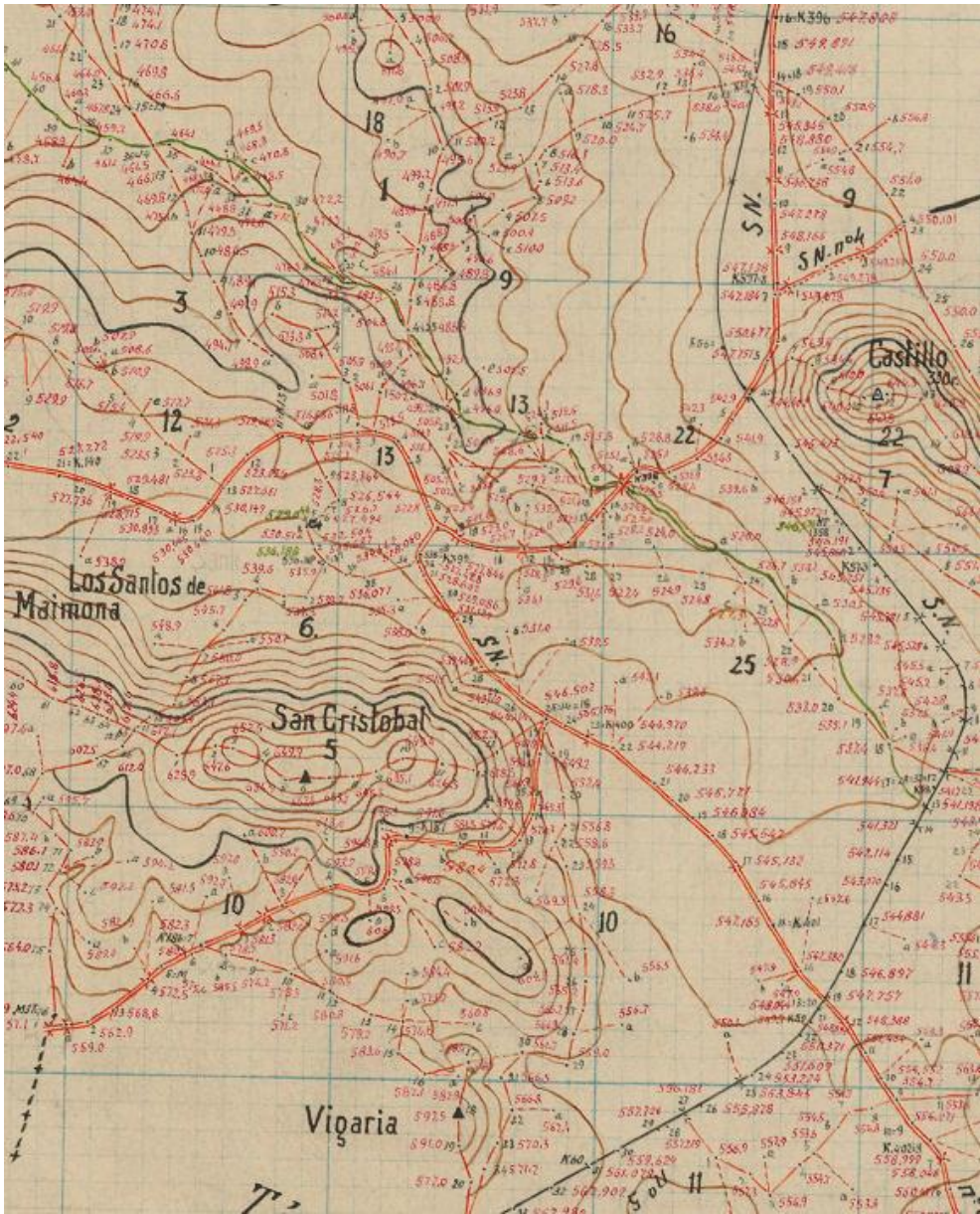


Fig. 34: Levantamiento topográfico (Minutas) del entorno de Los Santos de M. (1945-1948). (Fuente: Instituto Geográfico Nacional).



Fig. 35: “Columna de la Muerte” al mando de Carlos Asensio Cabanillas a su paso por la provincia de Badajoz (agosto, 1936)
(Fuente: <http://www.guerracivilenbadajoz.com/jose-pecero-merchan>).



Fig. 36: A la izquierda antigua carretera Sevilla-Badajoz/Mérida, que cruzaba la línea férrea por un paso a nivel (al fondo), cortada ante las tropas golpistas. Al final entraron por aquí al mando de Asensio. A la derecha moderno trazado con un puente sobre el ferrocarril.



Fig. 37: Línea ferroviaria Mérida-Sevilla, aprovechada aquí con una segunda vía dentro de cementos ASLAND. De derecha a izquierda: carretera N-630 y ferrocarril Mérida-Sevilla (Foto: década de los años sesenta).



Fig. 38: Vendimia de la Uva Eva-Beba, del pintor santeño Ramón Fernández Moreno (Foto: Santiago Poves; Museo Municipal de Los Santos de Maimona).



Fig. 39: Eje viario S.-N. del occidente hispano o *Corredor de la Plata*, formado por la suma de varias trazas (Calzada Romana, Camino Real, Cañada Real, Carretera, Ferrocarril y Autovía).



Fig. 40: Cartel de la Autovía A-66.



Fig. 41 y 42: A la izquierda, antiguo “hito kilométrico” que señalizaba en color rojo el kilómetro 1 de la carretera N435, Los Santos-Huelva, hoy EX-101, y retirado por seguridad. A la derecha un hito tirado junto con otro, en el camino de los pinos en la Sierra de San Cristóbal.



Fig. 43: Pobre estado de conservación de la “Casilla de Peones Camineros” situada en la N-630, en dirección a Mérida, dentro del término municipal de Los Santos de Maimona.

2ª PARTE

LAS CARRETERAS Y EL FERROCARRIL

Emilio M. Arévalo Hernández

Se han tratado los caminos existentes desde la antigüedad que han ido convirtiendo la localidad de Los Santos de Maimona en un importante cruce al sur de Extremadura y conexión privilegiada con Andalucía hacia el sur.

Vamos a tratar en este apartado a modo de introducción cómo se fue construyendo la red de carreteras de España y cuáles fueron los hechos que la han ido conformando.

Primero habría que definir cuándo se empezaron a construir las carreteras propiamente dichas, con una serie de características que permitieran un salto de calidad en su tránsito desde los antiguos caminos de herradura, de trazados poco afortunados y nula conservación.

Para conseguir dicha definición deberíamos buscar en la historia de las carreteras y todo comienza con las Memorias de Obras Públicas, donde se relata su origen y desarrollo, siendo la primera la del año 1856 [*Fig. 1*].

Es el documento que presentaba la Dirección General de Obras Públicas, en concreto su director D. Cipriano Segundo Montesino, natural de la localidad cacereña de Valencia de Alcántara, al Ministro de Fomento.

El nombre oficial era "Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en 1856" y en su introducción decía:

Entre los medios que se conocen para promover y fomentar los intereses materiales, ninguno más directo y eficaz que el desenvolvimiento de las obras públicas.

El hecho de la redacción de esta primera Memoria tiene, entre otros muchos, el objetivo de relatar la historia de las obras públicas, tal y como en ella se indica:

La historia, pues, de las obras públicas que por éstos y otros mil medios contribuyen a promover el bienestar y la felicidad del hombre, debe ser interesante en todos los países, no para satisfacer la vana curiosidad, sino muy principalmente para sacar de ella provechosa enseñanza para el porvenir.

Vasto como era el número de obras públicas, en la Memoria tratan de sistematizarla en caminos ordinarios, ferrocarriles, aprovechamiento de aguas, puertos, faros, telégrafos eléctricos y todas aquellas obras de diversa índole que se agrupan en la genérica denominación de obras públicas.

En la citada Memoria de 1856 aún persiste la denominación de caminos, así el título que le da al capítulo I es el de "caminos ordinarios".

Los caminos ordinarios forman el primer eslabón de la cadena de las comunicaciones. Empezando por las sendas para peatones y concluyendo por las espaciosas carreteras que hoy se construyen en las naciones más adelantadas, estas vías son las que más generalmente se adaptan a todos los terrenos y circunstancias, las que con más facilidad sirven el mayor número de objetos y las que, por consiguiente, más se han extendido en todos los diferentes países del globo.

Y es digno de notarse que, por lo general, y muy especialmente en nuestro país, la historia de las obras públicas viene confundándose con la de estas clases de vías, ramo primordial, y hasta puede decirse único, que componía el servicio de lo que no hace muchos años aún se llamaba Dirección General de Caminos.

La Memoria fijaba como fecha inicial de las primeras carreteras en España en 1749 cuando reinando Fernando VI se comenzó y concluyó la de Reinosa a Santander y algunos trozos de la del puerto de Guadarrama. Antes no eran más que

unas simples veredas, en las cuales se mejoraban algún tanto los pasos difíciles, haciendo en ciertos casos, para salvar los principales ríos, trabajos como puentes y algunas otras obras de bastante consideración.

Hacia 1760, la situación de los caminos, según José Matías Escribano que los dividía entre los de rueda y los de herradura, podemos verla en el siguiente mapa [Fig. 2].

No es hasta 1761 cuando arranca la legislación de las obras públicas y de nuestras carreteras generales, con el "Decreto de 10 de junio, para hacer caminos rectos y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas

provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia".

Esta legislación es consecuencia, entre otros muchos otros, del trabajo realizado por Bernardo Ward, irlandés al servicio de Carlos III, en su obra "Proyecto Económico". En ella programa las seis carreteras radiales básicas de la red española, hoy vigentes y que coincidían, aproximadamente, con las carreras de postas establecidas en 1720.

Necesita España de seis caminos grandes, desde Madrid a La Coruña, a Badajoz, a Cádiz, a Alicante y a la raya de Francia, así por la parte de Bayona, como por la de Perpiñan; y de éstos se deben sacar al mismo tiempo para varios puertos de mar y otras ciudades principales...

No era más que la lógica evolución de los antiguos caminos de postas que servían para comunicar el centro de la nación con las principales localidades de la costa [Fig. 3].

Se empieza así una construcción de carreteras siguiendo dichos itinerarios, de una manera discontinua y anárquica.

El "Plan de Carreteras de 1761", aunque no existió como tal, contemplaba la construcción preferente, aunque no se excluía otros, de los itinerarios que se detallan en el siguiente mapa [Fig. 4].

Sin embargo, al finalizar el siglo XVIII, de las 646 leguas, 667 puentes y 4732 alcantarillas previstos, se habían ejecutado 389 leguas de carreteras, 650 puentes y 4.384 alcantarillas, pero quedando en un estado de conservación tal que apenas se podía transitar por ellos.

Los caminos de rueda, que no carreteras propiamente construidas como tales, según "La Nueva Guía de Caminos" de Santiago López, 1812, podemos verlos en el siguiente mapa [Fig. 5].

La Guerra de Independencia, a principios del siglo XIX, vino a agravar el estado de la situación de la incipiente red de carreteras españolas. En Extremadura se vuelan los principales puentes sobre el Tajo en Alcántara, Almaraz, Berrocalejo y el del Cardenal.

El 19 de julio de 1849 se aprueba la “Ley de Pesas y Medidas” por la que se adopta el sistema métrico decimal que será implantado en las carreteras mediante la Real Orden de 18 de diciembre de 1856.

En ella ya se indica que se midan con el nuevo sistema las carreteras radiales, con punto de partida en la Puerta del Sol, se coloquen postes indicadores de kilómetros y límites de provincias, según los modelos que se designen, y que se proceda a distribuir los peones, capataces y camineros con arreglo a las nuevas medias itinerarias.

Esta Real Orden motiva, como veremos, que en la Memoria ya aparezcan las distancias referidas en leguas y kilómetros.

El 13 de mayo de 1851 se publica la que se considera la primera ley de carreteras propiamente tal.

Esta ley va a hacer una primera clasificación de las carreteras en:

- **Carreteras generales.** *Son todas las carreteras que se dirigen desde Madrid a las capitales de provincia, a departamentos de marina, a las aduanas de gran movimiento mercantil habilitadas para el comercio extranjero. Los ramales que partiendo de una general conduzcan a alguno de los puntos anteriores, formarán parte de la misma carretera.*
- **Carreteras transversales.** *Son las que cortan o enlazan a dos o más carreteras generales pasando por alguna de las capitales de provincia o centro de mayor población y tráfico, así del interior como del litoral de la península.*
- **Carreteras provinciales.** *Son las: que enlazan una carretera general con una transversal, las que partiendo de una carretera general o de una transversal terminan en un punto de producción o exportación, las que ponen en comunicación directa dos o más provincias y, por último, las que en las provincias insulares de Baleares y Canarias pongan en comunicación a la capital con otros puertos marítimos o a dos o más puntos de producción o de exportación entre sí.*
- **Carreteras locales.** *Son aquéllas que algunos pueblos interesados de una o más provincias promueven y ejecutan asociados para un objeto de utilidad común.*

Las carreteras generales y sus ramales serán costeadas por el Gobierno.

Las carreteras transversales serán costeadas por el Gobierno, en más de un tercio y en menos de la mitad de su presupuesto, y por las provincias en cuyo territorio se construyan, el resto hasta completar el presupuesto.

Las carreteras provinciales por las provincias y las locales por los pueblos promotores.

Un aspecto que destacar de la ley de 1851 es que el artículo 19 obliga al Gobierno a publicar cada cuatro meses un doble estado en el que se manifieste las cantidades invertidas en carreteras a que se destinen fondos del Estado y el señalamiento que se haga de cantidades para las mismas carreteras. Igual obligación tendrán los Gobernadores de provincia respecto de las carreteras provinciales.

Esta obligación recogida en la ley viene a ser el origen de las Memorias de Obras Públicas, la primera de las cuales es la anteriormente citada.

En el cuadro resumen del estado general de las carreteras, estas aparecen ya clasificadas según la Ley.

La Memoria se acompañaba de dos grandes mapas, uno con el itinerario de las carreteras de España en construcción o previstas y otro con el de los ferrocarriles. Extraída la parte de Extremadura, se puede ver en el siguiente mapa [*Fig. 6*].

1.- Las carreteras en Extremadura

La Memoria, en lo que respecta a las carreteras de Extremadura, detalla cuales fueron las primeras carreteras de Extremadura, su situación en 1856 y las previsiones para el futuro inmediato.

En lo que respecta a Los Santos de Maimona, podemos comprobar que dos de las cuatro carreteras generales consideradas en esta Memoria discurrían por ella.

- Badajoz a Sevilla
- Mérida a Los Santos de Maimona

La carretera de Badajoz a Sevilla se incluiría, como veremos posteriormente, en la de Castilleja de la Cuesta a Badajoz. Esta, a su vez en 1940, pasaría a formar parte de la N-630, en su tramo entre Sevilla y Los Santos de Maimona, y de la N-432, entre Badajoz y Los Santos.

En la provincia de Badajoz tenía una longitud proyectada de 134,84 km, de los cuales 20,61 km (15 %) estaban concluidos, 16,71 km (12 %) estaba en construcción y quedaban pendientes 97,52 km (73 %).

La Memoria indica que se ignoraban los antecedentes de esta carretera y que se encontraba habilitada toda ella, aunque no como carretera propiamente tal en los tramos no construidos. Se atendía su conservación con la cantidad de 60.000 reales de vellón mensuales.

Nada más se decía de esta carretera ni podemos conocer qué tramos estaban ya construidos en 1856.

Por su parte, la carretera entre Mérida y Los Santos, clasificada como general, es en sí misma una anomalía, pues no cumple ninguna de las condiciones para ser considerada como tal. Si acaso, al enlazar dos generales, podría considerarse como transversal.

Posteriormente se integró en la carretera de San Juan del Puerto (Huelva) a Cáceres y en 1940 en la N-630, precisamente en todo tramo considerado, de Mérida a Los Santos de Maimona.

Puede considerarse parte del inicialmente previsto eje Vigo-Huelva, del cual, como veremos posteriormente, formaba parte la de Salamanca a Cáceres, clasificada más apropiadamente como transversal.

La Memoria de 1856 indica que, de los 60,29 km proyectados, tenía construidos 21,73 km,

Con todos los datos de la Memoria, podemos dibujar cómo era la red de las primeras carreteras, propiamente tales, de Extremadura. Es el origen de la red de carreteras tal y como la conocemos actualmente [Fig. 7].

- En rojo, Madrid a Badajoz.
- En verde, Badajoz a Sevilla.
- En azul, Mérida a Los Santos.
- En amarillo, Trujillo a Cáceres.
- En violeta, Salamanca a Cáceres.

En ella podemos apreciar la importancia de Los Santos de Maimona como entrada sur de Extremadura.

La siguiente memoria que se publicó fue la correspondiente al fin del primer semestre de 1859, que retomaba la historia de las carreteras españolas justo donde la había dejado la anterior de 1856. El periodo temporal que abarca son los años 1857, 1858 y el primer semestre de 1859, y al igual que ella, hace referencia tanto a las carreteras, como a los ferrocarriles, aprovechamiento de aguas, puertos, obras marítimas, telégrafos y construcciones civiles.

La historia de las carreteras, incluida en la citada Memoria, comienza haciendo mención importante a la aprobación de la que sería la segunda ley de carreteras de España, la Ley de Carreteras de 22 de julio de 1857.

Ley que venía a sustituir a la primera de 1851 y que según la Memoria de 1859 fue "*mal interpretada por algunos y duramente combatida por otros*". La consecuencia fue que prácticamente no se pudo poner en vigor y su modificación se consideraba inevitable, lo cual "*ha impedido la formación del reglamento correspondiente*".

La primera novedad era la división de los caminos en **vías de servicio público** y **vías de servicio particular** y establece unas reglas para la construcción de estas últimas, que define como las que, sirviendo para la explotación de minas, canteras y montes, para la comunicación de

establecimientos industriales o de otra clase cualquiera, o para el servicio de edificios, haciendas o propiedades particulares, pasen por terrenos que no sean propiedad del que construye el camino, por lo que requerirán autorización del Gobierno.

A su vez, las carreteras de servicio público se dividirán, según su importancia y utilidad, en carreteras de primer, segundo y tercer orden, clasificación que perdurará hasta la reclasificación del Plan Peña en 1940 en carreteras nacionales, comarcales y locales.

Serán carreteras de primer orden:

- *Las que se dirijan desde Madrid a las capitales de provincia, departamentos de Marina y puntos en que haya establecidas aduanas marítimas, habilitadas para el comercio general de importación y exportación.*
- *Los ramales, que partiendo de un ferrocarril o de una carretera de primer orden, conduzcan a alguno de los puntos designados en el párrafo anterior.*
- *Las que enlacen dos o más ferrocarriles pasando por un pueblo cuyo vecindario no baje de 15.000 almas.*
- *Las que unan dos o más carreteras de primer orden, pasando por alguna capital de provincia o centro de gran población o tráfico, así del interior como del litoral de la península, siempre que su vecindario exceda de 20.000 almas.*

Serán carreteras de segundo orden:

- *Las que pongan en comunicación dos capitales de provincia.*
- *Las que enlacen un ferrocarril con una carretera de primer orden.*
- *Las que, partiendo de un ferrocarril o de una carretera de primer orden, terminen en un pueblo que sea capital de partido o que tenga una población mayor de 10.000 almas.*
- *Las que, en las Islas Baleares y Canarias, pongan en comunicación a la capital con otros puntos marítimos o a dos o más centros de producción o de exportación entre sí.*

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

Otro aspecto para destacar es que en la citada ley se indicaba que se procedería a realizar *un plan general de carreteras, en el que, teniendo en cuenta el sistema de ferrocarriles que se está ejecutando y debe completarse en adelante y los caminos hoy construidos y en curso de construcción, y atendiendo a las necesidades de las diferentes provincias, se distribuyan convenientemente las tres clases de carreteras que reconoce esta ley.*

En noviembre de 1857 se publican diferentes circulares en la Gaceta de Madrid con instrucciones para la elaboración del citado plan de carreteras.

Una mala interpretación de la ley por parte de los pueblos y provincias se concretó en el convencimiento de pueblos y provincias de que el Estado se iba a hacer cargo en lo sucesivo de la construcción y conservación de todos los caminos y el peligro inminente de que, por efecto del mismo, quedasen completamente desatendidos los que hasta entonces habían sido costeados o conservados, en todo o en parte, con fondos municipales o provinciales. Esto obligó a dictar la Real Orden de 28 de noviembre de 1857, para que se incluyesen en los presupuestos de las provincias y de los pueblos sumas de dinero que se destinasen a dichos caminos.

La Instrucción de 23 de febrero de 1857 desarrolló la Real Orden de 18 de diciembre de 1856, por la que se mandó que se midiesen y señalasen las carreteras radiales, tomando como punto de partida la Puerta del Sol de Madrid y se adoptó el sistema métrico decimal en ellas, que vimos anteriormente.

La citada Instrucción de desarrollo tenía en cuenta no solo a las denominadas radiales, sino que lo extendía a las que ella llamaba carreteras generales, 12 en total.

Esta Instrucción fijaba, en su segundo artículo, el origen de la medición de las carreteras en la losa que se colocó en la Puerta del Sol. Actualmente en el lugar citado podemos ver la siguiente placa [Fig. 8].

En lo que respecta a las carreteras de Extremadura venía indicada como la nº 8 la carretera de Madrid a Badajoz. Todavía no había aparecido el número cinco por ningún lado.

La Instrucción también definía cómo debía ser la medición desde la Puerta del Sol, lo que fijaba los itinerarios de las carreteras por Madrid.

Para la de Badajoz establecía que su itinerario era por las calles Mayor y de Esparteros, Plazuela de Santa Cruz, calles Imperial y de Latoneros, Puerta cerrada y calle de Segovia a la puerta del mismo nombre.

En la misma Instrucción se indicaban los postes que se debería colocar para marcar los kilómetros, los miramétricos y los de límite de provincia. Aunque se indicaba que los modelos se acompañaban a la orden, en la Gaceta de Madrid no se incluían. En todo caso establecía que eran de madera y algunas prescripciones para su colocación y fijación.

En 1858 se dictaron las convenientes disposiciones para que los ingenieros remitieran memorias descriptivas de los trabajos hechos en el año anterior. Con los datos de las mismas se ha elaborado la Memoria de Obras Públicas que estamos analizando.

Esta ingente cantidad de datos obligó a la necesidad de realizar una nomenclatura de las carreteras para evitar la confusión de los mismos.

Las principales bases de la nomenclatura eran:

1. Denominar cada carretera por solo los nombres de sus puntos extremos.
2. Numerar las líneas con arreglo a un principio fijo que señala a cada una un lugar determinado en el cuadro general.

El principio adoptado fue

empezar la numeración por la carretera de Madrid a Irún y seguirla de izquierda a derecha por las demás que, partiendo de la corte, van a terminar a las fronteras o puertos, continuando después por las carreteras que empalman con la primera, luego por las que entroncan con la segunda y así sucesivamente" [Fig. 9].

A la carretera radial de Badajoz se le asignó el número cinco, origen de la N-V y de la A-5.

2.- Los Santos de Maimona, nudo de itinerarios en el sur de Extremadura

Hemos visto hasta aquí cómo fue el nacimiento de las carreteras en España, con las primeras legislaciones y los primeros planes generales de carreteras.

Todo esto fue conformando la localidad de Los Santos de Maimona como un importante nudo de itinerarios. Así podemos constatarlos en los mapas que se fueron elaborando.

Así puede verse en el mapa de carreteras de 1894, en el que puede apreciarse la localidad en la intersección de las dos grandes carreteras que vienen desde el sur: la de San Juan del Puerto a Cáceres y la Cuesta de Castillejo a Badajoz, las dos carreteras que marcarán el devenir de la localidad [Fig. 10]

En la planimetría de 1901 podemos también constatar el importante nudo de carreteras en el que se había convertido Los Santos de Maimona [Fig. 11].

En la planimetría además podemos ver otro medio de comunicación ya construido que iba también a marcar el pasado de la localidad, el ferrocarril.

3.- El ferrocarril en Los Santos de Maimona

El ferrocarril iba a ser el medio de transporte prioritario en la segunda mitad del siglo XIX, construyéndose prácticamente la totalidad de las líneas en esa época [Fig. 12].

Contaremos brevemente la historia del ferrocarril en Los Santos de Maimona. Para hacernos una idea no tenemos más que fijarnos en el siguiente mapa de 1948 con los ferrocarriles de la zona.

La primera línea construida va a ser la Mérida a Sevilla (Los Rosales), cuyo primer tramo entre la primera localidad y Zafra se inaugura en 1879.

Aunque inicialmente el trazado original de la línea iba a discurrir de Los Santos de Maimona hacia Llerena, el que finalmente se construye incluiría una gran variante hacia el oeste para pasar por Zafra.

El desarrollo posterior de los ferrocarriles en la zona tomó a esta última localidad como el centro de todas las líneas de la zona tal y como podemos ver en citado mapa de 1948.

El siguiente tramo construido, entre Zafra y Llerena, sería inaugurado en el año siguiente, en 1880.

La siguiente gran línea de la zona sería la Zafra a Huelva, para dar salida al mar a todos los productos mineros de la sierra norte de Huelva. Esta línea se concluiría con el tramo Zafra-Valdemusa, inaugurado en 1889.

Con estas dos líneas se concluyen las comunicaciones ferroviarias de Los Santos de Maimona del siglo XIX.

Posteriormente, en 1936 se inicia la construcción de la línea Zafra a Évora, pero que solo se iba a materializar en el tramo entre Zafra y Jerez de los Caballeros. Aunque más a allá de esta última localidad, y hasta Villanueva del Fresno, se iban a continuar los trabajos, nunca se finalizaron y la línea no paso de Jerez de los Caballeros.

El esquema ferroviario quedaría como podemos ver en la siguiente composición [*Fig. 13*].

En verde la línea Mérida a Sevilla (Los Rosales) con el gran desvío hacia el oeste para poder llegar a la localidad de Zafra.

En esta última localidad, en amarillo y desde una estación cercana pero aparte, podemos ver el inicio, o final, de la línea que comunicaría Zafra con Huelva.

En rosa, partiendo de la misma estación, se inicia el trazado de la inacabada línea Zafra a Évora que solo se completaría hasta Jerez de los Caballeros.

Y con esto finalizamos la descripción de las líneas de ferrocarril de la zona que prácticamente no iban a experimentar más variaciones a lo largo de su historia hasta la actualidad.

4.- Evolución de las carreteras en las inmediaciones de Los Santos de Maimona

Hemos visto cómo estaban construidas las carreteras que pasaban por la localidad. Con orígenes en Sevilla y Huelva, ambas se cruzaban antes de seguir sus trazados hacia el norte hasta Badajoz y Cáceres.

En el esquema adjunto [*Fig. 14*] podemos ver en rojo el trazado de la carretera entre Cuesta de Castilleja (Sevilla) y Badajoz y en violeta el de la carretera San Juan del Puerto (Huelva) a Cáceres.

Era en la localidad de Los Santos de Maimona donde se producía la confluencia de ambas, viniendo desde el sur, para divergir posteriormente hacia el norte.

Esto se verificaba, además, mediante un tramo común antes de entrar en Los Santos, según lo que hoy es la avenida de la Constitución.

Este esquema de carreteras vendría a ser la verdadera entrada sur de Extremadura.

En la siguiente foto aérea del vuelo americano de 1956 podemos ver cómo dicha avenida era en realidad un tramo de carretera con los característicos árboles a su vera [*Fig. 15*].

Esta especial configuración la iría perdiendo con los años una vez se fue urbanizando dicho tramo de carretera.

5.- Las casillas de peones camineros

En la segunda mitad del siglo XIX se construyeron además las casillas de peones camineros destinadas a dar cobijo a los trabajadores encargados de la conservación de las carreteras.

Cada peón caminero tenía asignado un tramo de carretera, inicialmente una legua, unos cinco kilómetros y medio. Cuatro o cinco tramos contiguos formaban una sección que estaba a cargo de un capataz.

El Reglamento de 1909 para la organización y servicio de los peones camineros y capataces, fijó las obligaciones de ambos.

En el caso de los capataces, sus obligaciones eran:

1. *Recibir las órdenes para los peones camineros de su sección y cuidar de que se cumplan.*
2. *Dirigir los trabajos de las cuadrillas y trabajar alternativamente en una u otra, para enseñar a los peones el modo de hacer todas las operaciones de que se hallen encargados y estimularles al cumplimiento de su deber.*
3. *Recorrer la sección de su cargo semanalmente y todas las demás veces que se lo ordene su jefe inmediato o lo exijan circunstancias extraordinarias del servicio.*
4. *Dar parte por escrito a dicho jefe de las faltas que cometan los peones y de todo cuanto ocurra en la sección de que se halle encargado.*
5. *Formar las listas de haberes de los peones camineros y de los jornales que devenguen los auxiliares.*
6. *Cuidar de las herramientas, materiales, útiles, prendas de vestuario y demás efectos del servicio que existan en poder de los peones de su sección, procurando el buen uso y conservación de los mismos.*

Las obligaciones del peón caminero, como guarda y encargado de los trabajos de conservación de la carretera, eran:

1. *Permanecer en el camino todos los días del año, desde que salga el sol hasta que se ponga.*
2. *Recorrer todo su trozo, para reconocer el estado del camino, de sus obras de fábrica, paseos y arbolados y de los repuestos de materiales.*
3. *Prevenir los daños que ocasionan los transeúntes en el camino, advirtiéndoles lo dispuesto en las ordenanzas o Reglamentos de policía, y denunciar a los contraventores.*

4. *Ejecutar los trabajos de conservación que sus jefes le ordenen, bien sea por tarea o en otra forma, sin más descanso que las horas señaladas para almuerzo, comida y merienda.*
5. *Cuidar de las herramientas, materiales, útiles, prendas de vestuario y demás efectos del servicio que existan en su poder, procurando su buen uso y conservación.*
6. *Obedecer al jefe de la cuadrilla, como a su jefe inmediato, en cuanto le prevenga relativo al servicio público.*

De acuerdo con la cláusula 3, el peón caminero, al ser considerado como una fuerza de orden público, debía de ir uniformado.

El uniforme de los peones capataces y camineros constará: de pantalón y chaqueta de paño pardo, con el cuello, vueltas, solapas y vivos de color carmesí; botín de cuero, ante o paño negro; chaleco de paño azul claro; sombrero redondo, de fieltro blanco, con funda de hule para los días lluviosos, en el que llevarán la escarapela nacional al costado, y una chapa de metal en el frente con el número de los kilómetros y la leyenda peón caminero; los botones serán de metal amarillo, con la misma leyenda. En verano podrán reemplazar estas prendas por otras análogas de lienzo crudo; para el trabajo usarán un mandil corto de cuero, dividido en dos pedazos, cuyos extremos se atarán con correas por debajo de la rodilla.

En 1888 se les permitió llevar un sombrero de paja.

En 1852, el ministro de Fomento emite una circular para informar sobre la Real Orden de Isabel II para la construcción de casillas de los peones camineros. Así se lo comunicaba al Director General:

Ilmo. Sr.: La Reina (Q. D. G.) se ha dignado resolver que se proceda a la construcción de las casillas de los peones camineros en todas las carreteras generales, sobre la base, por punto general, de que deberá tener cada una vivienda para dos, adoptando el sistema de construcción más sencillo y económico posible, y que, al efecto, esa Dirección general proponga el plan general, así de la distribución y situación de las casillas como de los planos correspondientes, sus presupuestos y sistema que habrá de seguirse en su ejecución, sin perjuicio de que manifieste al mismo tiempo el aumento de coste que podrá tener el mismo plan en el caso de que se hiciera extensivo a las carreteras ya declaradas o clasificadas en gran comunicación transversal.

En consecuencia, se envió una circular en la que resolvía e informaba:

1. *Que en cuanto al proyecto de casillas de todo el Distrito, se disponga que, sobre las bases mencionadas, se formen tantos modelos como lo exijan los diferentes supuestos a que se presten las circunstancias locales para su más económica construcción, sin exceptuar el empleo de adobes donde no hubiere otros materiales.*
2. *Que en cuanto a la distribución de casillas respecto de cada carretera, se adopte la regla de colocar la correspondiente a cada legua hacia el centro de ella; pero si coincidiese dicho paraje con algún pueblo, se podrá excusar la casilla correspondiente.*
3. *Que también deberá tenerse en cuenta, para la oportuna situación de las casillas, la proximidad de agua cuando se pueda conciliar esta circunstancia con las demás que se han mencionado, y, caso contrario, se propondrá la apertura de un pozo.*
4. *Que con arreglo a las advertencias precedentes, se extienda para cada carretera una relación, con el número de casillas y situación que han de tener, y su presupuesto, con arreglo al adjunto modelo.*
5. *Que se formen, respecto de cada proyecto de casilla, los pliegos de condiciones facultativas y, por separado, la Memoria general, en que se manifieste cuanto conduzca a la más pronta y ordenada ejecución de todas las del Distrito.*
6. *Que se proceda, con la mayor actividad, en la redacción de los proyectos y noticias que se han expresado, a fin de que se remitan sin falta a esta Dirección general para el 1 de mayo próximo los de las carreteras generales.*
7. *Concluidos que estén estos trabajos, se procederá a formalizar los correspondientes a las carreteras ya declaradas transversales de gran comunicación.*

Del recibo de esta circular y de quedar enterado me dará V. aviso, así como de las dudas que le ocurran para su puntual cumplimiento. Dios guarde a V. muchos años. Madrid, 26 de febrero de 1852. Juan Subercase. Sr. Ingeniero Jefe.

Como se indicaba en la circular, las casillas se diseñaron con la mayor economía de medios, sin tener en cuenta la componente estética y se prescindió de todo tipo de decoración.

La función de la casilla no era otra que la de dar un cobijo adecuado a las familias de los peones camineros.

Su ubicación estaba junto a la carretera para facilitar la atención continuada al tramo asignado. En general estaban aisladas y fuera de las poblaciones. En un lugar alto y despejado desde el cual se pudiese visualizar de la manera más amplia posible el tramo asignado. Debía tener agua abundante tanto para la higiene de los mismos como para mantener el arbolado alrededor de la casilla para hacer más agradable la estancia en ella en las épocas estivales. También su ubicación podía estar influida por otros motivos como un paso peligroso o desfiladero.

Los primeros modelos oficiales eran viviendas individuales con una superficie edificada de 79,67 m² y un pequeño huerto o jardín de 27,90 m².

Después, en 1859, se apostó por el modelo de casillas pareadas, no solo para evitar el aislamiento sino también para minimizar el costo de la obra. Se redujo la superficie de construcción a 109,05 m², ya que se disponía como zonas comunes el vestíbulo y el huerto, que se incrementó a 68,97 m² para las dos familias [Fig. 16].

En el patio de la casa se instaló un pozo y el excusado y el peón también podía guardar la leña y sus herramientas de trabajo [Fig. 17].

Era obligado que el peón residiese en su casilla, con su familia, si la tenía.

Como se ha dicho, distanciadas entre ellas una legua, algo más de cinco kilómetros y medio, lo que andaba un hombre en una hora, llegó a haber cuatro casillas de peones camineros en la zona, de las cuales tres todavía se conservan en diferentes grados de conservación.

Mientras que la existente en la Avenida de la Constitución, ampliada con edificaciones anexas, todavía sirve como almacén para el Ministerio de Fomento [Fig. 18], de otras dos solo se conservan las ruinas al pie de la carretera, una en la N-630 camino de Mérida [Fig. 19] y otra camino de Badajoz [Fig. 20], y de la cuarta, al sur de Los Santos de Maimona, en la carretera a Sevilla, ya no queda ningún vestigio.

6.- Las primeras carreteras

Las carreteras de la época tenían un ancho que no llegaba a los cinco metros y estaban formadas por un firme compuesto por macadam, que no era más que piedra partida que se clavaba en una base arenosa, adecuado para el tráfico que discurrían entonces por ellas.

A las soluciones bituminosas todavía le quedaban mucho tiempo para que llegaran a la carretera [Fig. 21].

El trazado no era muy generoso y todavía puede verse las grandes obras de fábrica de la época, como la existente en el antiguo trazado sobre la Rivera del Robledillo [Fig. 22].

La situación de las carreteras que discurrían por Los Santos de Maimona prácticamente no iba a sufrir ninguna modificación en sus trazados hasta bien avanzado el siglo XX.

Con la finalización de la Guerra Civil y la redacción del Plan General de Obras Públicas de 1940 se iba a producir una serie de cambios que iban a alejar las carreteras de la localidad

7.- Plan General de Obras Públicas de 1940

La concreción de este plan, también conocido como Plan Peña por el ministro de obras públicas que lo promulgó, iba a traer consigo la reclasificación de las carreteras nacionales. No solo se cambiaron la categoría de las carreteras, siendo a partir de entonces nacionales, comarcales y locales, sino que también se iba a modificar su denominación y sus claves [Fig. 23].

Así, las carreteras nacionales que discurrirían por Los Santos iban a ser:

- La N-630, de Gijón a Sevilla, que se formaría por el trazado al norte de la localidad de la San Juan del Puerto (Huelva) a Cáceres, y el sur de la de Cuesta de Castilleja (Sevilla) a Badajoz.
- La N-432, de Badajoz a Granada, formada por el trazado al norte de la Cuesta de Castilleja (Sevilla) a Badajoz, y la carretera con destino a Llerena.
- La N-435R, como un ramal de la N-435, de Badajoz a Huelva, entre Los Santos de Maimona y Fregenal de la Sierra.

Todas estas carreteras podemos verlas en el siguiente esquema [Fig. 24], estando marcado el trazado de la N-630 en rojo, el de la N-432 en amarillo y el de la N-435R en violeta.

Un aspecto para destacar es que ahora el tramo común de la N-630 y la N-432 tenía ahora más longitud que el que hemos visto anteriormente.

En esta época, el trazado de las carreteras nacionales discurría por Los Santos de Maimona, pero no iba a tardar mucho en cambiar dicha situación. El Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas de 1950 lo iba a modificar todo y, lo más importante, iba a dejar a Los Santos de Maimona sin la consideración de puerta de entrada de las carreteras nacionales al sur de Extremadura.

8.- Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas, 1950

Este plan, como su nombre indica, perseguía una mejora en las carreteras nacionales y que en Extremadura se iba a concretar en actuaciones en la carretera nacional radial N-V, de Madrid a Badajoz, y en la N-630, de Gijón a Sevilla.

Las actuaciones del Plan de Modernización iban a tener como principal carretera de actuación a la N-630 en la localidad de Los Santos de Maimona.

Básicamente se persiguen dos objetivos:

1. Eliminar los dos pasos a nivel con el ferrocarril de las carreteras nacionales existentes en las inmediaciones.
2. Sacar el trazado del interior de Los Santos de Maimona, cuya estrechez hacía necesaria tal actuación.

En la imagen adjunta [*Fig. 25*] están marcados los dos pasos a nivel con el ferrocarril, que podemos ver en verde, al norte y al sur de la localidad.

Para solucionar estos dos cuellos de botella se proyecta una variante al este de la línea del ferrocarril, alejando el trazado de la N-630 de Los Santos de Maimona.

Esta sencilla solución que resolvía de manera muy eficiente dicha problemática agravaba otra y era que alejaba de una buena conexión a la N-630 con las otras, N-432 y la N-435R.

Para solventar este segundo problema se construye un nuevo tramo que partiendo cerca de la casilla de peones camineros existente en la actual avenida de la Constitución conectaba con la nueva variante con un nuevo paso a diferente nivel con el ferrocarril.

En el siguiente esquema [Fig. 26] podemos ver la nueva configuración de las carreteras nacionales.

En azul la variante de la N-630 al este de la línea de ferrocarril Mérida – Sevilla (Los Rosales).

En amarillo, la prolongación de la N-435R busca el nuevo trazado de la N-630 que obligó a la construcción de un nuevo puente de hormigón en masa sobre la Rivera de Robledillo [Fig. 27] y un nuevo paso superior sobre el ferrocarril [Fig. 28]. Ambas estructuras todavía existen en la actualidad y forman parte de la EX-101.

Estos dos cambios de trazado iban a mejorar, indudablemente la circulación rodada por las carreteras nacionales, pero también iba a alejar definitivamente a estas de la propia localidad de Los Santos de Maimona.

Con estas obras, la estructura de las carreteras nacionales iba a quedar de la siguiente manera [Fig. 29]:

En rojo, el trazado de la N-630, ya definitivamente apartada de Los Santos de Maimona, con el ferrocarril como formidable obstáculo.

En violeta, la N-435R que la bordeará por el sur.

En verde, el antiguo trazado ya abandonado de la N-630.

La N-432 todavía discurrirá por Los Santos de Maimona, como podemos ver en azul claro y en naranja, en su tramo inicialmente compartido con la N-630.

Como se ha señalado, el tramo verde, abandonado, se desafectó y se convirtió en una calle de Los Santos de Maimona.

Quedó, en la práctica, como una cápsula del tiempo en la que podremos ver cómo eran las primeras carreteras construidas. El firme es el original al que solo se ha añadido un riego asfáltico [*Fig. 30*].

Además, quedó cortada al tráfico en su paso a nivel con el ferrocarril [*Fig. 31*].

Ya solo la antigua casilla de ferrocarril que vigilaba el antiguo paso a nivel queda como testigo de lo que fue una importante carretera [*Fig. 32*].

A mediados de los cincuenta se desvía completamente la N-432 de Los Santos de Maimona y se hace pasar por Zafra.

El nuevo esquema viario podemos verlo a continuación [*Fig. 33*].

- En rojo, el trazado de la N-630.
- En amarillo, el nuevo trazado desviado de la N-432 por Zafra.
- En violeta, el de la N-435R.
- En verde claro, azul claro y naranja, el trazado antiguo de la N-432 que se reclasificarán como carreteras locales BA-904 (verde claro), BA-910 (azul claro) y N-630a (naranja), como tramo antiguo.

Todas carreteras de titularidad del Ministerio de Obras Públicas.

Este esquema se mantendrá hasta el año 1984 en el que se producen las transferencias de carreteras del Estado a la recién constituida Comunidad Autónoma de Extremadura.

9.- Etapa Constitucional, 1984

En esta nueva etapa, el Ministerio de Fomento conservará las titularidades de las carreteras nacionales N-630 y N-432, transfiriendo a la Junta de Extremadura la N-435R, que, aunque era de categoría nacional, como todo su itinerario discurría en territorio extremeño, la hacía transferible, y así como todas las carreteras comarcales y locales.

Sin embargo, iba a mantener el antiguo trazado común de la N-630 y N-432 al sur de la casilla de peones camineros de la avenida de la Constitución.

A todos estos cambios iba a sumarse, a finales del siglo pasado, la construcción de la Autovía Ruta de la Plata, conversión de la N-630 en autovía en un trazado completamente nuevo y más al este de la variante que se construyó en el Plan de Modernización.

Este nuevo esquema podemos verlo a continuación [*Fig. 34*].

Con las transferencias y la construcción de la autovía quedó prácticamente completada la eliminación de las travesías de las carreteras nacionales en Los Santos de Maimona y, conforme a los modernos criterios de diseño de carreteras de más capacidad, la práctica descatalogación de la localidad como la entrada sur de Extremadura, verificándose ahora esta mediante los nuevos viales sin tramos urbanos.

Con ello llegamos a la actual disposición de las carreteras en las inmediaciones de Los Santos de Maimona y Zafra [*Figs. 35 y 36*].

10.- ¿Qué nos deparará el futuro?

Posiblemente este proceso de eliminación de tramos urbanos de las carreteras se mantendrá en el futuro, con la supresión de la travesía de la Zafra de la N-432 mediante la construcción de una variante por el este.

Variante que ya está proyectada y será llevada a cabo por el Ministerio en un futuro más o menos cercano.

De igual manera, aunque a más largo plazo, se convertirá la N-432 en autovía, aunque el trazado definitivo de esta todavía no está claro.

Por parte de la Junta de Extremadura estaba prevista la conversión en autovía de la N-435R, hoy EX-101, que partiendo de la A-66 al sur de Zafra, comunicará esta autovía con la N-435 o la autovía en que se convierta en Jerez de los Caballeros. Sin embargo, esta obra, caso de llevarse a cabo, será a más largo plazo.

11.- Conclusiones

Hemos visto la evolución de las carreteras y el ferrocarril en la zona de Los Santos de Maimona desde el siglo XIX, una época en la que era la puerta sur de las comunicaciones con Extremadura.

Mientras que en las líneas de ferrocarril que se construyeron en la segunda mitad del siglo XIX prácticamente nada ha variado e incluso podemos felicitarnos en esta época de cierre de infraestructuras, no puede decirse lo mismo en las infraestructuras de carreteras que ha experimentado una gran evolución, tanto en su trazado como en sus condiciones de tráfico.

Un desarrollo muy dinámico que no solo se concreta en la mejora de las infraestructuras de carreteras, sino que se produce una variación de los trazados en la que se busca, además de una mayor seguridad en el tráfico, una independización de los mismos de las travesías urbanas que harán que las carreteras nacionales poco a poco vayan abandonando la localidad de Los Santos de Maimona como un triste tributo al progreso de las comunicaciones.

Una evolución que se ha verificado en muchas otras partes de Extremadura, pero que en Los Santos de Maimona puede considerarse como paradigmático.

Bibliografía

Alzola, P. (1979). *Historia de las obras públicas en España*. Madrid: Ediciones Turner.

Arévalo Hernandez, Emilio Manuel.

Blog: <https://lascarreterasdeextremadura.blogspot.com>

Betancourt, A. (1869). *Noticia del estado actual de los caminos y canales de España, causas de sus atrasos y defectos, y medios de remediarlos en adelante*. 1803. *Revista de Obras Públicas*, 68.

García Faria, P. (1919). *Las carreteras españolas*. *Revista de obras públicas*, 295.

Laborde, A. L. (1816). *Itinerario descriptivo de las provincias de España: y de sus islas y posesiones en el Mediterráneo; con una sucinta idea de su situación geográfica, población, historia civil y natural, agricultura, comercio, industria, hombres célebres, carácter y costum*.

López, S. (1818). *Nueva guía de caminos*. Madrid: Imprenta de la viuda de Aznar.

Ortueta Hiberath, E. d. (2000). *Modelos de casilla de peones camineros*. *Actas del Tercer Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, (págs. 733-742). Sevilla.

Uriol Salcedo, J. I. (2001). *Historia de los caminos de España*. Volumen I. *Hasta el siglo XIX*. Madrid: Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos.

Uriol Salcedo, J. I. (1992). *Historia de los caminos de España*. Volumen II. *Siglos XIX y XX*. Madrid: Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos.

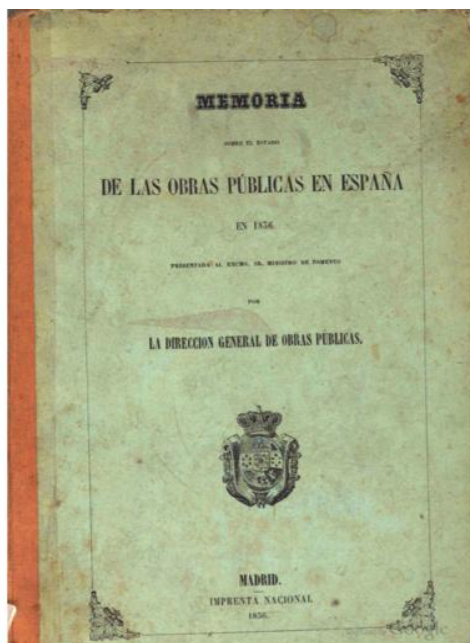
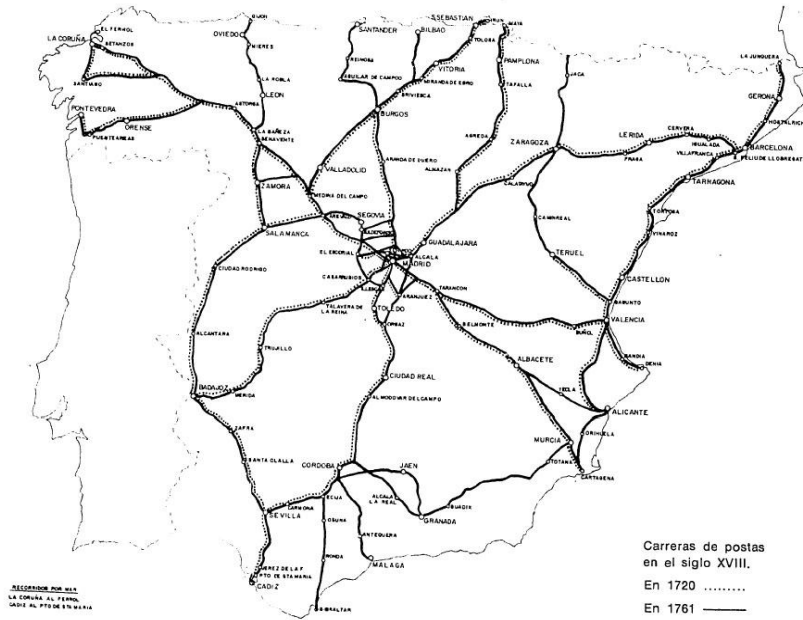


Fig. 1: "Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en 1856".



Fig. 2: Mapa de los caminos según José Matías Escribano (1760).



NOVIEMBRE 1977

841

Fig. 3: Carretas de postas en el siglo XVIII.



Fig. 4: "Plan de Carreteras de 1761".



Fig. 5: "La Nueva Guía de Caminos" de Santiago López, 1812.



Fig. 6: Memorias de Obras Públicas, 1856, en donde aparece Extremadura.

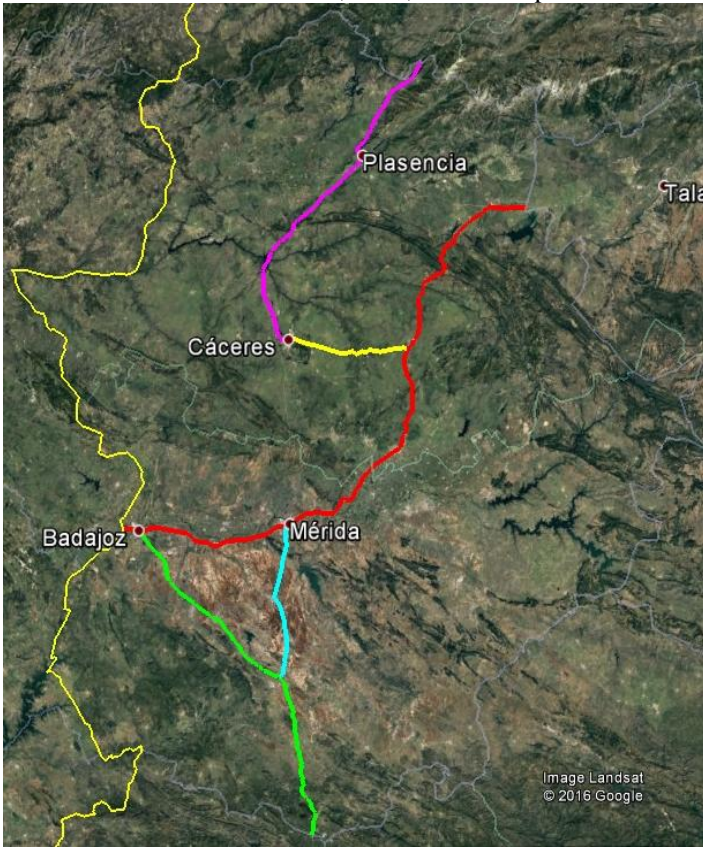


Fig. 7: Red de carreteras en Extremadura según la Memoria de Obras Públicas de 1856.



Fig. 8: Placa con el “Km. 0” colocada en la Puerta del Sol en Madrid.

- Carreteras radiales empezando por la de Irún y dando la vuelta alrededor de Madrid, marchando de izquierda a derecha.....
1. Madrid á Irún.
 2. Madrid á la Junquera.
 3. Madrid á Valencia.
 4. Madrid á Cádiz.
 5. Madrid á Badajoz.
 6. Madrid á la Coruña.

Fig. 9: Así fue cómo se asignaron los números a las seis carreteras radiales.



Fig. 10: Mapa de carreteras de 1894.

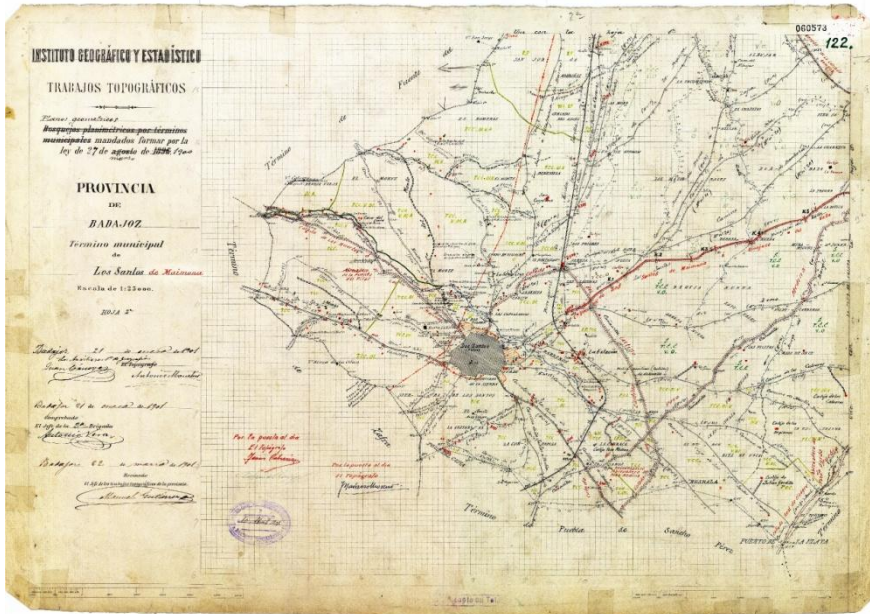


Fig. 11: Parte del término municipal de Los Santos en la Planimetría de 1901.

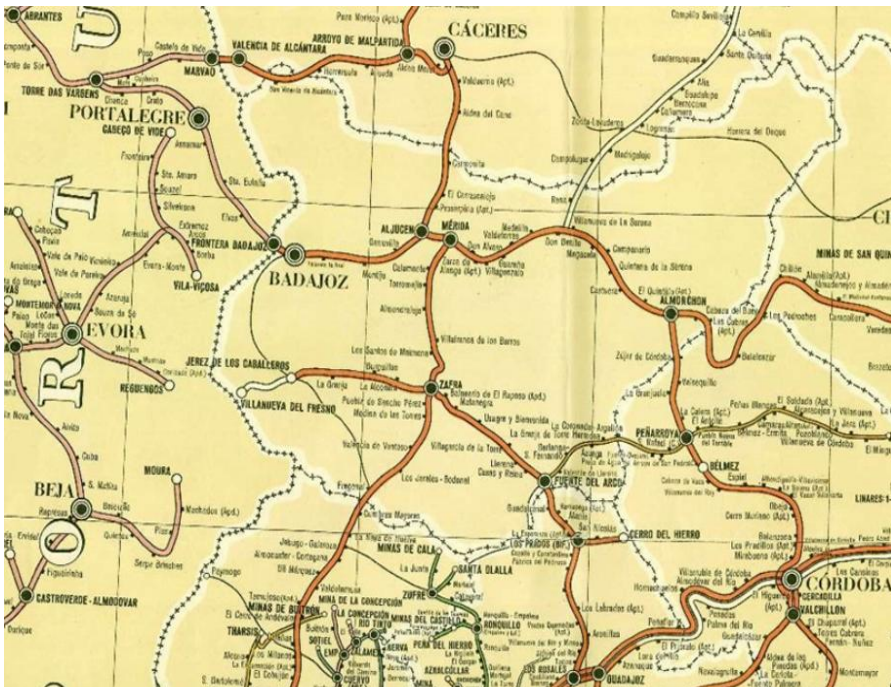


Fig. 12: Detalle de los ferrocarriles de España, 1948.

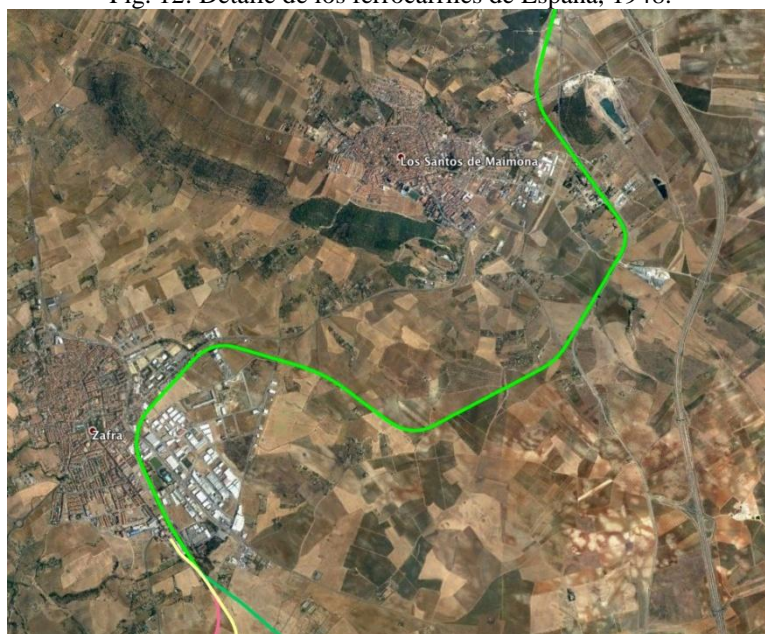


Fig. 13: Esquema del trazado ferroviario entre Los Santos y Zafra. Zona inferior (de izquierda a derecha) líneas a Jerez de los Caballeros, Huelva y Sevilla (Los Rosales).



Fig. 14: Trazado de carreteras que confluyen en Los Santos de Maimona, sus origen y dirección.



Fig. 15: Fotografía aérea del vuelo americano de 1956 donde vemos un tramo de carretera, hoy Avenida de la Constitución.

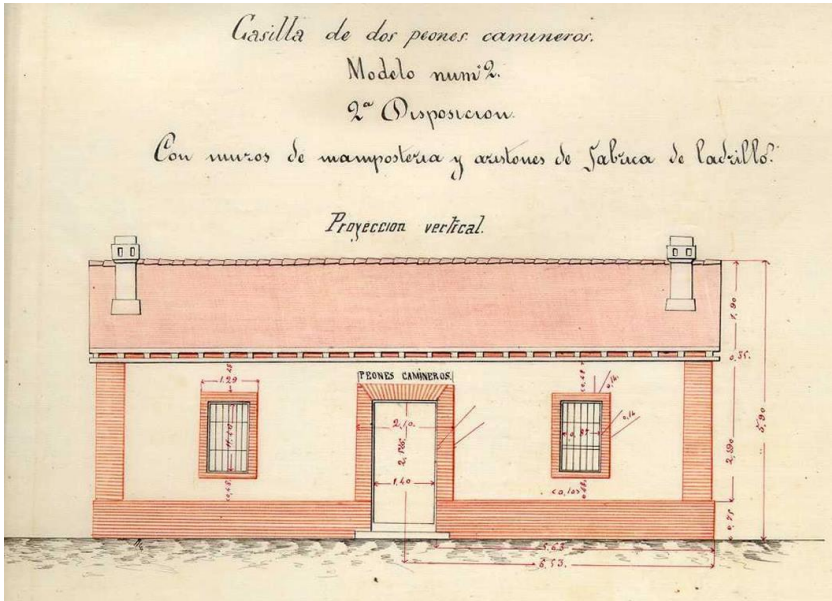


Fig. 16: Modelo de alzado de una casilla de peones cameneros de 1859.

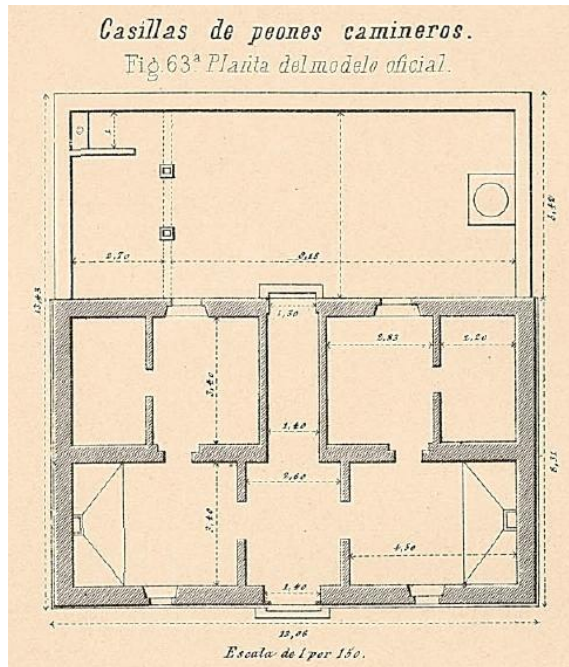


Fig. 17: Modelo de planta de una casilla de peones cameneros de 1859.



Fig. 18: Casilla de peones camineros al final de la Avenida de la Constitución.



Fig. 19: Casilla de peones camineros en la carretera N-630 en dirección a Mérida.



Fig. 20: Casilla de peones camineros en la carretera en dirección a Badajoz (junto a la Dehesa del Rincón).



Fig. 21: Antigua imagen del trazado a la entrada junto a la casilla de peones camineros en la actual Avenida de la Constitución.



Fig. 22: Majestuoso Puente de María Gordillo sobre la Rivera del Robledillo en la antigua carretera en dirección a Mérida.

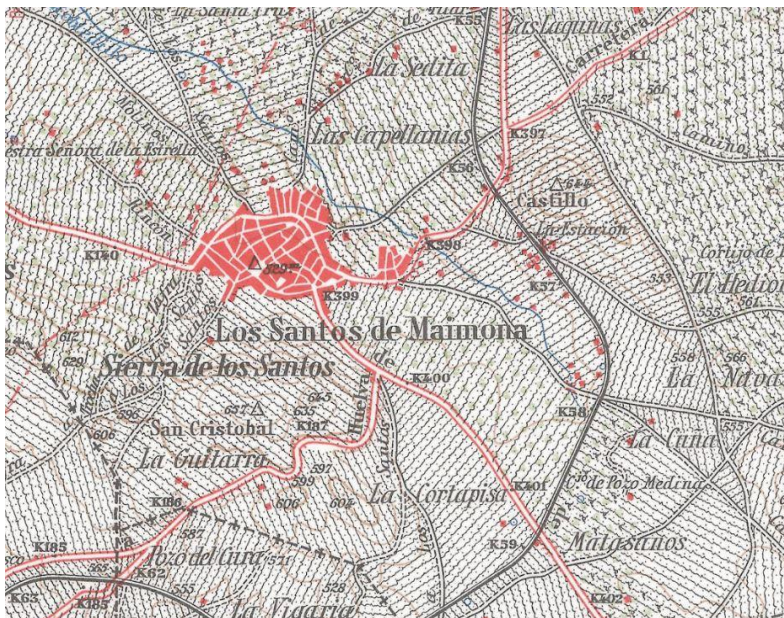


Fig. 23: Detalle del Mapa Geográfico Nacional de 1945 (hoja 854).



Fig. 24: Distribución de las distintas carreteras que confluían en Los Santos de Maimona, según el Plan General de Obras Públicas de 1940.



Fig. 25: Trazado del ferrocarril y pasos a nivel en el Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas de 1950.

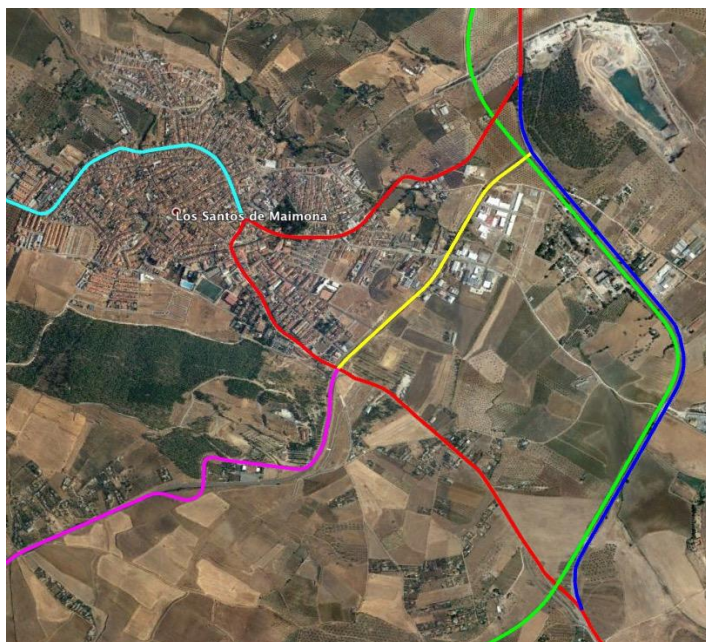


Fig. 26: Configuración de las carreteras nacionales a su paso por Los Santos.



Fig. 27: Puente de la prolongación de la carretera N-435R sobre la Rivera del Robledillo.



Fig. 28: Puente de la prolongación de la carretera N-435R sobre la línea férrea Mérida-Sevilla.



Fig. 29: Nueva estructura de las carreteras nacionales.



Fig. 30: Tramo abandonado de la antigua carretera N-630 al N.E. de Los Santos en dirección a Mérida. Aún se aprecia su firme primitivo.



Fig. 31: Antiguo paso a nivel de la abandonada carretera N-630 en dirección a Mérida, hoy cortado al tráfico.



Fig. 32: Antigua casilla de ferrocarril en la abandonada carretera N-630, hoy reutilizada como casa de campo.

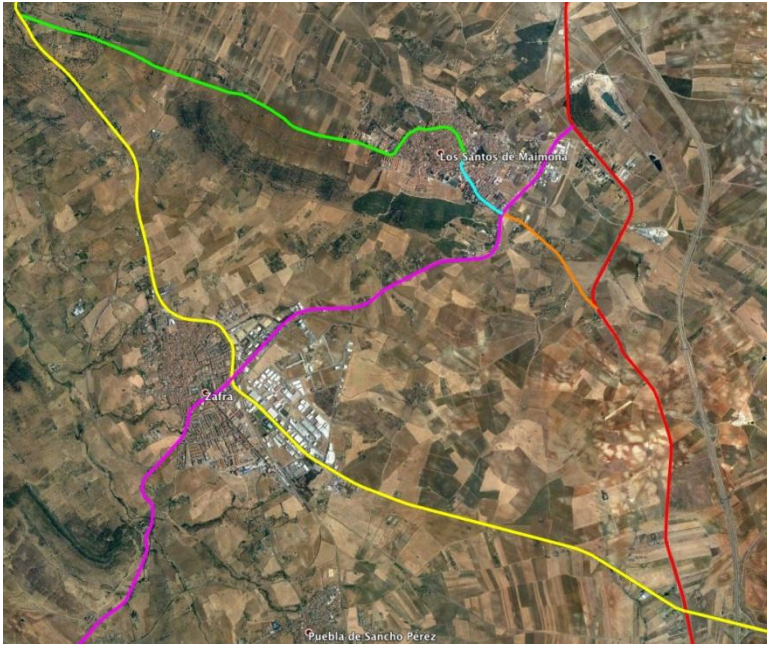


Fig. 33: Cambio del trazado de la carretera N-432 por Zafta y nueva distribución.

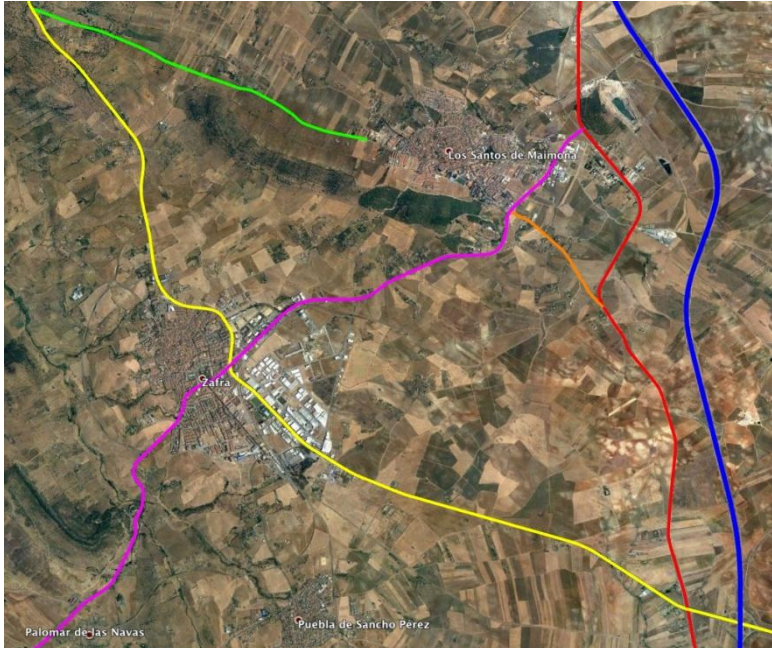


Fig. 34: Nueva configuración con la construcción de la Autovía A-66 Ruta de la Plata.

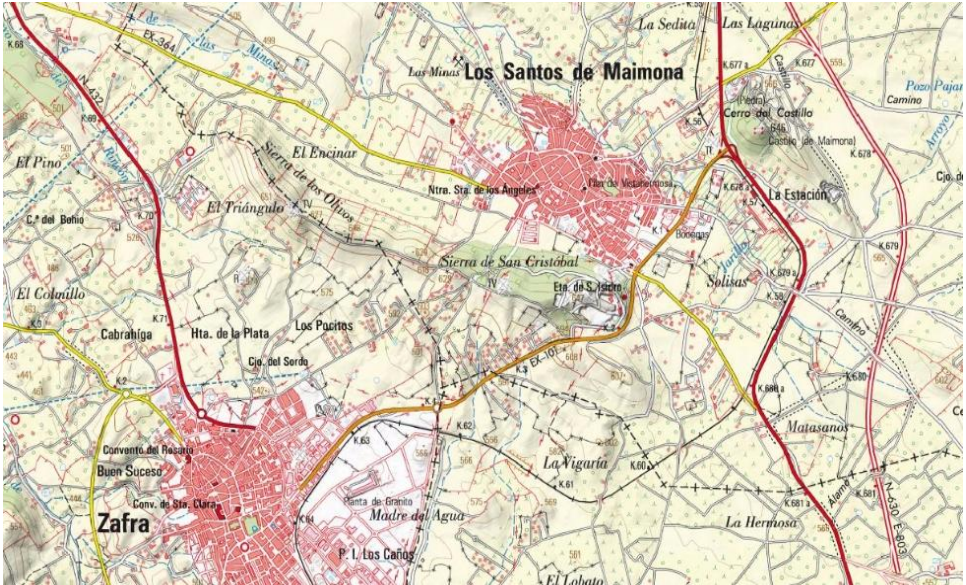


Fig. 35: Detalle del Mapa Topográfico Nacional.



Fig. 36: Autovía A-66 Ruta de la Plata a su paso por el paisaje de Los Santos de Maimona.