

LA REVOLUCIÓN DE LAS COMUNICACIONES DEL SIGLO XIX: EL FERROCARRIL EN LOS SANTOS DE MAIMONA

José Antonio Torquemada Daza
(Investigador independiente)

Resumen: Telégrafo, teléfono y ferrocarril revolucionaron las comunicaciones en el siglo XIX, hasta el punto de que sin ellos no se puede explicar la historia de este siglo. Centrándonos en el ferrocarril, un cruce de carreteras de la importancia de Los Santos de Maimona no podía quedar al margen de tan novedoso medio de comunicación que, aunque llegó tarde a Extremadura con respecto a otras zonas de España, supuso un cambio extraordinario en la concepción de los tradicionales mercados y sirvió para crear desigualdades entre unos pueblos y otros por el hecho de tener o no tener tren. Este trabajo se centra en vicisitudes para la creación de las líneas del sur de Badajoz y su llegada a Los Santos, y en la red de comunicaciones ferroviarias que se fue formando en su entorno.

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. 15-40
ISBN: 978-84-09-02849-8

El 19 de noviembre de 1837 se inauguró el que fuera el

primer ferrocarril español, la línea de La Habana a Güines, en Cuba, para el transporte de productos agrícolas. Once años después se puso en funcionamiento la línea Barcelona-Mataró, primer ferrocarril en la Península, y en 1851 el ferrocarril de Madrid a Aranjuez. Todas ellas supusieron el inicio de la gran revolución en los transportes del siglo XIX.

La de Madrid fue el comienzo de la concepción radial de nuestros ferrocarriles, pues esos 49 kilómetros hasta Aranjuez servirían, a la postre, para unir la capital del reino con ciudades tan alejadas entre sí como Valencia, Almería, Cádiz, Huelva, Badajoz o Lisboa. Más aún, los 149

kilómetros entre Madrid y Alcázar de San Juan continúan hoy sirviendo a este mismo fin como principal línea de ancho ibérico.



Extremadura: de Norte a Sur y de Este a Oeste

Pero esta revolución del transporte tardaría décadas en llegar a Extremadura, pues no fue hasta 1866 cuando se completó la línea de Madrid a Badajoz, no como un fin en sí misma, sino como paso obligatorio entre Madrid y Lisboa y como medio para llevar hasta el centro de la Península los carbones de la cuenca de Belmez, al norte de Córdoba, propósito que ya planteara en 1845 el ingeniero inglés D. Francisco Giles tratando de unir Andalucía y Extremadura con un ferrocarril tirado por caballerías, para el transporte del carbón, utilizando el camino real de Extremadura a Sevilla.

Ese año se aprobó también la construcción de otro ferrocarril desde Mérida a Sevilla, con la que los productores extremeños buscaban una salida para sus productos agropecuarios que les permitiera competir en los mercados a precios razonables. Hasta entonces, los productos del entorno de

Los Santos, principalmente cereales, legumbres, vinos y aceite, no se vendían más allá de Sevilla, Huelva o las comarcas fronterizas de Portugal.

El ferrocarril ofrecía la posibilidad de poner en Madrid y el resto de la Península estos géneros en apenas unas horas o, a lo sumo, en pocos días, lo que abría la posibilidad a nuevos cultivos y a establecer una industria agroalimentaria inexistente hasta la fecha, con excepción de las fábricas harineras o molinos de aceite que servían a mercados locales o comarcales, por cuanto que el coste de los portes hacía imposible competir en plazas lejanas.

Este tipo de transportes se venía haciendo preferentemente en carretas tiradas por caballerías que, como mucho, cubrían una distancia de unos cien kilómetros diarios. Una recua de mulas podía aumentar la velocidad, pero con menor carga por animal, lo que aún suponía un mayor coste.

En cuanto al tráfico de personas, a lo largo de la carretera de Badajoz a Sevilla había establecido, aunque no de manera continua, un servicio de diligencias con parada en Los Santos, donde se cruzaban las carreteras de Badajoz a Castilleja de la Cuesta (Sevilla) y de Cáceres a San Juan del Puerto (Huelva).

Este cruce de carreteras motivó que aquí se centralizara el servicio postal de esta parte de Extremadura, con las líneas Badajoz-Los Santos (63 kilómetros que debían recorrerse a caballo en algo más de 10 horas, incluyendo los cambios de postas), Mérida-Los Santos (55 kilómetros en 8 horas), Los Santos-Santa Olalla (66 kilómetros en 10 horas) y Santa Olalla-Sevilla (72 kilómetros en 10 horas).

A ese tráfico de viajeros, correo y productos agrícolas, habría que unir el de minerales, pues los estudios geológicos de esos años hablaban de la existencia de la cuenca carbonífera de Los Santos como suministradora de combustible para las locomotoras y que habría de servirse del ferrocarril para poner en el mercado los carbones que se extrajeran de las minas de esta población, además de las de Villagarcía, Casas de Reina y Fuente del Arco.

Así las cosas, el ferrocarril estaba llamado a revolucionar los transportes y, sobre todo, la economía de la región. En concreto, la línea de

Mérida a Sevilla sería parte de un ambicioso proyecto que debería regenerar la Vía de la Plata y la actividad económica de las provincias del oeste de España, conectando los principales puertos del norte con los del sur.

En 1846 una compañía inglesa, la *Compañía del Camino de Hierro Central de España*, buscaba en Extremadura capitales para invertir en la construcción de un ferrocarril de Madrid a Badajoz con un ramal desde Mérida a Sevilla, manifestando que la parte más interesante del proyecto era este ramal, una zona en la que el trigo carecía de valor por falta de caminos y había inmensas porciones de terreno abandonadas y sin cultivo por no ser necesario para el consumo de sus habitantes, dando por hecho que una vez que se construyera la línea se roturarían nuevas tierras y se aprovecharían las baldías¹. Hablaba también de la exportación de las maderas de los bosques de alcornoques y encinas extremeños y que el rendimiento para los inversores habría de ser superior al 15%.

Con un proyecto parecido al anterior y oponiéndose a que la principal línea de Extremadura fuera la Ciudad Real-Badajoz-Lisboa, una comisión parlamentaria aprobó en 1856 un dictamen² que planteaba los enormes beneficios económicos que podría proporcionar la línea de Madrid a Lisboa por Toledo y Cáceres, unida a otra transversal desde Salamanca a Sevilla, indicando que de este modo las provincias de Toledo, Cáceres, Badajoz, Sevilla, Huelva, Salamanca y Ávila quedarían favorecidas por ser productoras de carnes, lanas, cereales, aceites vinos, sedas, frutas, etc., que se limitaban al consumo interno por el alto coste de los trasportes.

La comisión buscaba favorecer los intereses de los ricos partidos de tierra de Barros de la provincia de Badajoz, y proporcionarles, como a las dos provincias de Extremadura, la salida natural para sus cereales, que es Sevilla.

Desoyendo esta propuesta, apenas un mes después se aprobó definitivamente el trazado Madrid-Ciudad Real-Badajoz-Lisboa, reconociendo, como mal

¹ BARRANTES, Vicente: *Aparato Bibliográfico para la Historia de Extremadura. Tomo Tercero*, Madrid, Establecimiento Tipográfico de Pedro Núñez, 1877, págs. 251-254.

² Documento Parlamentario “*Dictamen de la Comisión sobre la proposición de Ley para la construcción de un ferrocarril desde Madrid a la frontera de Portugal y a Sevilla, por Toledo, Cáceres y Mérida*”. Aprobado en el Palacio de las Cortes el 22 de abril de 1856.

menor, que deberían aprobarse, con subvención estatal, las líneas de Cáceres a Mérida y de Mérida a Sevilla, que quedarían supeditadas a la primacía de la línea de Madrid a Lisboa³.

En 1857 se autorizó a la *Compañía General de Crédito en España* a que hiciera los estudios del ferrocarril de Mérida a Sevilla y, en apoyo de esta línea, en Cáceres se constituyó por entonces la *Junta del Ferrocarril Extremeño-Castellano*⁴, que insistía en la idea del gran eje que uniera norte y sur de la península siguiendo la Vía de la Plata y criticaba también la construcción de la línea de Madrid a Lisboa por Badajoz, manifestando la prioridad por una línea férrea Bético-Extremeño-Castellana.

Ignorando tales propuestas y tomando como base los proyectos de Francisco Coello⁵, comenzó a estudiarse por donde debía entrar el ferrocarril a la provincia de Badajoz desde Ciudad Real, camino de Lisboa, trazando un primer boceto de los ferrocarriles de esta zona: desde Ciudad Real a la cuenca carbonífera de Belmez y, pasando por Fuente Obejuna y Granja de Torrehermosa, llegaría hasta Mérida, con diversas variantes, siendo la más próxima a Los Santos una que iría desde Hornachos a Almendralejo y, subiría por la Vía de la Plata.

No obstante, puesto que la finalidad de la línea era llegar a Badajoz, Coello proponía cruzar la provincia con una diagonal, desde Granja de Torrehermosa, pasando por Azuaga, Berlanga, Ahillones, Llerena, Higuera, Valencia de las Torres, Hinojosa del Valle, Puebla del Prior, Almendralejo, Aceuchal, Corte de Peleas y La Albuera.

Ninguno de estos trazados llegó a materializarse, pero daban ya idea de los muchos proyectos que se harían durante décadas para tejer una red ferroviaria en el sur de Extremadura.

³ *La Época*, 24-5-1856.

⁴ LIBERAL Y CABRERA, Francisco: *Breve reseña sobre los ferro-carriles proyectados en las provincias de Extremadura*, Cáceres, Imprenta de los Sres. Bello, hermano y socio, 1861.

⁵ COELLO Y QUESADA, Francisco: *Proyecto de las Líneas Generales de Navegación y de Ferro-Carriles en la Península Española*, Madrid, Imprenta de Tomás Núñez Amor, 1855, págs. 348-357.

Informe sobre el Plan General de Ferrocarriles de España, emitido por la Junta de Estadística en 1865.

Coello examinó también algunos proyectos para unir Mérida con Sevilla: Censuraba el de José Soler de Mena, de 1854, por Alange y el río Matachel hasta Berlanga y, desde allí, a Guadalcanal. También criticó la concesión provisional hecha a D. José Campana, que pasaría por Alange, Puebla del Prior, Usagre, Bienvenida, Villagarcía, Llerena, Trasierra y Puebla del Maestre, siguiendo por el río Viar hasta Cantillana.

Por contra, era favorable al trazado propuesto por D. Eusebio Page, que pasaría por Almendralejo, Villafranca de los Barros, Ribera del Fresno, Usagre, Villagarcía, Llerena, Guadalcanal, Cazalla, El Pedroso y Villanueva, llegando al Guadalquivir en Tocina, donde empalmaría con la línea proyectada de Córdoba a Sevilla.

Un nudo ferroviario para el sur de Badajoz

Puesto que la decisión de que la principal línea de Extremadura fuera la Madrid-Ciudad Real-Mérida-Badajoz-Lisboa ya estaba tomada por el Gobierno, Coello pretendió un nudo de comunicaciones ferroviarias en el sur de Extremadura, que debería establecerse en alguna de las estaciones de la línea transversal de Mérida a Sevilla.

Para Fuente del Arco reservaba la conexión con las minas de carbón de Belmez, pasando por Granja de Torrehermosa, Azuaga, Berlanga y Valverde de Llerena, rechazando que llegara también la línea procedente de Huelva, por lo que habría de crearse un segundo nudo ferroviario de mayor importancia más al norte, ya fuera en Zafra o, preferentemente, en Los Santos.

El Informe sobre el Plan General de Ferrocarriles proponía un trazado desde Huelva pasando por Riotinto, Higuera de la Sierra, Aracena, Arroyomolinos de León, Cabeza de Vaca, Calera de León, Fuente de Cantos, Calzadilla de los Barros, Medina de las Torres, Puebla de Sancho Pérez y Zafra, empalmando en Los Santos con la línea de Mérida.

Al mismo tiempo, se estudiaba una línea que debía llegar a la frontera portuguesa por el sur de Badajoz, desde Los Santos hasta Évora, pasando por Feria, Santa Marta, Almendral, Alconchel, Villanueva del Fresno, Mourao y

Reguengos de Monsaraz. Pero el informe discrepaba de este recorrido, indicando que el empalme con el eje Mérida-Sevilla sería más recomendable en Almendralejo, añadiendo que si se quería conectar en Los Santos, la línea debería ir más al sur, pasando por Zafra, Burguillos, Jerez de los Caballeros y Zahínos.

Aún hubo otro proyecto de línea que no se trató en los informes de Francisco Coello, la de Los Santos a Badajoz, a la que más adelante se hará referencia.

En definitiva, los informes y estudios oficiales no acababan de decidir ni el trazado definitivo de las líneas ni donde se ubicaría el gran nudo ferroviario del sur de Extremadura. Descartado Fuente del Arco, se postulaban para ello Zafra, Almendralejo y Los Santos. Las presiones económicas y los posicionamientos políticos resolverían finalmente la cuestión de por donde habrían de pasar la línea norte-sur, las líneas a Huelva y Badajoz, además del eje este-oeste, y en qué población habrían de cruzarse todas ellas.

Como cruce de carreteras, Los Santos de Maimona cumplía todos los requisitos y casi todos los proyectos avalaban su estación como de paso (Mérida-Sevilla) o fin de línea (casos de los ferrocarriles a Huelva, Évora o Badajoz).

Se planteaba también cómo financiar estos ferrocarriles, pues las subvenciones estatales se consideraban insuficientes para afrontar la obras de unas líneas de gran longitud por comarcas con baja densidad de población, por lo que ya en 1852 el Ministerio de Fomento solicitó que los municipios y las Diputaciones de Cáceres y Badajoz cooperasen en la construcción de las líneas de ferrocarriles en las que estuvieran interesadas, proponiendo a los ayuntamientos que vendieran sus bienes de propios, preferentemente las fincas comunales, y el dinero obtenido lo invirtieran en títulos de las compañías ferroviarias.

En 1855 la Ley de desamortización de Pascual Madoz declaró la venta obligatoria de los bienes propios y comunes de los municipios. El 20% del producto de esa venta sería para el Gobierno y el 80% restante para los pueblos, que estaban obligados a invertirlo en títulos de deuda pública al 3%

de interés, con una serie de excepciones, una de las cuales era que ese 80% se podría destinar a financiar las obras del ferrocarril.

Siguiendo estas directrices y el proceder de la mayoría de los ayuntamientos de Badajoz, el de Los Santos de Maimona ofreció en 1863 hasta un millón de pesetas para la construcción de la línea de Mérida a Sevilla. En pugna con otras localidades por el trazado que habría de seguir la línea, fue, con mucha diferencia, el municipio que ofreció una mayor inversión, seguido de Ribera del Fresno (625.000 pesetas) y Maguilla (474.914 pesetas). Otros pueblos del entorno, como Almendralejo, Zafra y Villafranca, ofrecieron 300.000, 225.000 y 30.000 pesetas, respectivamente⁶.

Primeras concesiones y primeras controversias

No era el transporte de productos agropecuarios el que hacía prever la rentabilidad de un ferrocarril, sino el de minerales, por lo que era más probable la construcción de una línea que uniera los yacimientos del sur de Badajoz y de la sierra onubense con Huelva, desde donde se exportaban los minerales.

El 30 de julio de 1859 se había autorizado un ferrocarril de Badajoz al Puerto de Huelva, pasando por Fregenal, y un Real Decreto del 23 de noviembre de 1859 otorgaba la concesión definitiva de un ferrocarril desde las minas de cobre de Buitrón, en la provincia de Huelva, a empalmar con la línea general de Mérida a Sevilla *en un punto cualquiera de ella o en el mismo Mérida*. Este ferrocarril sería continuación del que unos meses antes se había aprobado desde Buitrón hasta Huelva.

Sin embargo, estaba ya decidida la prioridad de un ferrocarril Bético-Extremeño hasta Sevilla, aunque tampoco faltaron estudios, como el de D. Luis Alejandro Bache, de una línea directa de Badajoz a Sevilla. Fue un caso exótico, pues la mayoría trataron una línea de Mérida a Sevilla, aunque con diversas variantes. Roberto Kith⁷ estudió que la línea siguiera el trazado de la carretera desde Mérida por Villafranca, Los Santos y Fuente de Cantos,

⁶ *La Crónica*, 28-3-1881.

⁷ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 13-7-1856, págs. 183-184.

donde se desviaba a Segura de León y Arroyomolinos, Guillena y La Algaba, hasta Sevilla.

Las reales órdenes de 9 de septiembre de 1862 y 12 de enero de 1863 aprobaban sendos proyectos del ingeniero Víctor Rapín que tomaban como base el que años antes propuso D. Eusebio Page, planeando una línea desde Mérida, por Calamonte, Torremegía, Almendralejo y Llerena, pasando por las cercanías de Ribera del Fresno. Pero el propio autor opinaba que, para servir a los grandes pueblos, era mejor su segunda propuesta, pasando por Calamonte, Almendralejo, Villafranca, Los Santos, Llerena, Guadalcanal, El Pedroso, las minas de carbón de Villanueva y Tocina.

De conformidad con este proyecto de Rapín, salió a subasta la concesión del ferrocarril de Mérida a Sevilla, sin estación en Zafra, cuyo Ayuntamiento trató de modificar el trazado y establecer una estación, contando con el apoyo de los pueblos de los partidos judiciales de Fregenal de la Sierra y Jerez de los Caballeros.

Esas gestiones dieron lugar a un durísimo enfrentamiento con Los Santos por ver dónde habría de ponerse la estación y, en definitiva, cual habría de ser el futuro gran nudo de comunicaciones del sur de Extremadura.

Los Santos veía peligrar el enlace ferroviario que hasta entonces daba casi por seguro en sus inmediaciones, y en un comunicado⁸ exponía los agravios que, en materia de comunicaciones, se estaban cometiendo desde hacía años, tales como el establecimiento en Zafra de un administrador de correos con un sueldo muy superior, a pesar de que para el tráfico postal la administración de Los Santos era la de mayor importancia, pues era el punto de conexión de la correspondencia de Extremadura con Andalucía.

Se daban quejas de que en Zafra se estableció el puesto de la Guardia Civil, que según ley debía situarse en los pueblos de carreteras, y así se había hecho en toda la carretera de Sevilla a Badajoz menos en Los Santos. Denunciaba también que la estación telegráfica se hubiera puesto en Zafra, cuando las demás entre Badajoz y Sevilla estaban también a lo largo de la carretera, en Monesterio y El Ronquillo.

⁸ *La Época*, 10-6-1863.

Se criticaban, además, las gestiones para lograr la modificación del trazado para que la vía férrea pasara por Zafra, alegando cuestiones topográficas y que el aumento de longitud haría aumentar la subvención por haber más kilómetros de vía. Se negaba que se pusiera estación en Zafra y no en Los Santos, y, con durísimas descalificaciones, resaltaba la negativa a la modificación del trazado manifestada por pueblos como Almendralejo, Fuente del Maestre, Santa Marta o Ribera del Fresno.

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

En poco menos de dos semanas llegó la réplica de Zafra⁹, manifestando, entre otras cosas, que ambas estaciones serían compatibles y manteniendo que muchos vecinos habían suscrito y ratificado cerca de un millón de reales para invertir en títulos del ferrocarril de Mérida a Sevilla, mientras que Los Santos aún no había certificado nada, a pesar de la oferta que había hecho.

Desde Mérida a Sevilla

En plena disputa acerca de si en Zafra habría o no estación, el 11 de junio de 1863 se otorgó la concesión de la línea a D. Luis Guilhou, gerente de la *Compañía de los Ferrocarriles de Sevilla a Jerez y Cádiz*, a la que en noviembre traspasó la concesión, con el trazado ya conocido: *Arrancará de Mérida y se dirigirá por Calamonte, Almendralejo, Villafranca, Los Santos, Llerena, Guadalcanal, Pedroso y las minas de Villanueva, a empalmar en la estación de Tocina con el de Córdoba a Sevilla.*

La concesión no fue del gusto de los inversores, que retiraron su apoyo a la empresa, la cual, tratando de conseguir el favor del Ayuntamiento de Badajoz y algunos otros municipios, insinuó una modificación de la línea manifestando que desde Los Santos o Zafra podría dirigirse a Badajoz, y desde aquí a Cáceres; una propuesta que no hizo sino provocar airadas críticas en Almendralejo y Mérida.

⁹ *La Época*, 23-6-1863.

La compañía instó otras modificaciones en el trazado, una de las cuales era que desde Villafranca la línea iría directamente a Zafra sin pasar por Los Santos, una reforma que se vio respaldada en el mes de noviembre de 1864, cuando el zafrense D. Nicolás Hurtado y Moreno fue elegido diputado en Cortes y, como vicepresidente también de la Compañía del Ferrocarril de Sevilla a Jerez y Cádiz, promovió la estación en Zafra y defendió en el Congreso el cambio del trazado.

El 10 de septiembre de 1865 el Ayuntamiento de Almendralejo dirigió una carta a Isabel II demandando la construcción definitiva de la línea y manifestándole que los escasos trabajos de movimiento de tierras que se hacían en Villafranca se estaban ejecutando fuera del trazado aprobado, en dirección a Zafra¹⁰, y siete días después el Ayuntamiento de Los Santos hacía lo propio con otra carta¹¹ dirigida también a la Reina en la que criticaba las gestiones para desviar la línea, manifestándole su oposición al cambio de trazado, con el que solo se pretendía favorecer las que consideraba “injustas e ilegales” pretensiones de Zafra, merced a la intervención de D. Nicolás Hurtado.

Finalmente y en vista de la continua paralización de los trabajos, se declaró la caducidad de la concesión, por lo que el 24 de marzo de 1869 se concedió la línea a D. Manuel Pastor y Landero, que ejecutaría las obras sin subvención del Estado y sin derecho a expropiación forzosa.

El 10 de enero de 1870 Pastor y Landero constituyó la *Empresa del Ferrocarril de Mérida a Sevilla*, a la que transfirió la concesión, comenzando la construcción de más de 50 kilómetros en muy dispersos lugares, lo que le permitió colocar entre los pueblos las obligaciones hipotecarias que iba emitiendo para financiar las obras. La compañía ofrecía un interés del 6% pagadero puntualmente, mientras que el Estado solo pagaba un 3% por sus títulos de deuda pública y con bastante retraso, por lo que los municipios preferían invertir en títulos de la compañía del Mérida-Sevilla, que se comprometía también a acercar la línea todo lo posible a los pueblos.

El 1 de mayo de 1870 se abrieron al tráfico los 12 kilómetros desde la estación de Tocina hasta las minas de carbón de Villanueva del Río, y en el

¹⁰ *Crónica de Badajoz*, 23-9-1865.

¹¹ *Crónica de Badajoz*, 28-9-1865.

mes de agosto D. Vicente Barrantes, representante de la compañía en Badajoz, inició una campaña para captar inversores en Villafranca, Almendralejo, Los Santos, Zafra, Santa Marta y Fregenal.

A pesar de ello, la falta de capitales no tardó en manifestarse. Por Decreto de 28 de junio de 1872 se facultaba a Pastor a utilizar el derecho de expropiación forzosa, con la expresa condición de que, *partiendo de Mérida, la línea se dirija por Calamonte, Almendralejo, Villafranca, Los Santos, Llerena, Guadalcanal, Pedroso y las Minas de Villanueva a empalmar con el ferro-carril de Córdoba a Sevilla en la estación de Tocina*. Meses después, la Ley de 15 de noviembre de 1872, establecía el derecho a percibir una subvención del Estado de 60.000 pesetas por kilómetro.

La misma subvención de 60.000 pesetas por kilómetro se aprobó para una línea *de Zafra por las minas de Riotinto a Huelva*, por lo que el nudo ferroviario debería establecerse en Zafra, pero contradecía al decreto de expropiación forzosa, que establecía el trazado directo desde Los Santos hasta Llerena.

Pastor solicitó una prórroga para la terminación de las obras y para la presentación de un nuevo proyecto con una serie de reformas en el trazado, incluyendo estaciones en Zafra y Los Santos, por lo que seguía sin aclararse la situación, aumentando la incertidumbre cuando el 16 de junio de 1874 se otorgó a D. Miguel Gómez González la concesión de un ferrocarril desde Los Santos a Badajoz, pasando por Fuente del Maestre, Feria, La Parra, La Morera, Santa Marta, Almendral y las proximidades de Olivenza.

Gómez, que era el contratista de las obras del ferrocarril entre Almendralejo y Los Santos, tenía el apoyo de industriales y capitalistas extremeños, y pretendía que los ayuntamientos financiaran las obras, afirmando que, como nudo ferroviario, Los Santos debería adquirir una importancia similar a la de Medina del Campo en los ferrocarriles del Norte¹².

Unos días después, el 23 de junio de 1874 se inauguraron los 34 kilómetros desde Villanueva del Río hasta El Pedroso, y el 3 de septiembre el Gobierno aprobó el proyecto definitivo, con estaciones en Zafra y Los

¹² *La Época*, 4-7-1874.

Santos. Fue entonces cuando este Ayuntamiento materializó su oferta de invertir en obligaciones hipotecarias, aunque apenas fueron 37.000 pesetas, muy lejos del millón que había ofrecido trece años antes¹³.

Con el proyecto definitivo se incrementaron los trabajos, aunque no con el ritmo que pretendían los municipios, acumulándose numerosos retrasos por los problemas originados por desacuerdos entre empresarios, como el sucedido entre D. Saturnino Martínez y D. Miguel Gómez, contratistas de las obras, frente a los subcontratistas D. José Cerrato y D. Antonio Mayorgue, en la ejecución de los trabajos de explanación y obras de fábrica en el término municipal de Los Santos, un conflicto que, tras la intervención del Alcalde, el Gobernador civil y la autoridad judicial, hubo de resolverse por un Real Decreto de 20 de febrero de 1877, de la Presidencia del Consejo de Ministros.

Con la compañía casi en quiebra, el 17 de junio de 1879, Pastor y Landero abrió al tráfico los 65 kilómetros correspondientes al tramo de Mérida a Zafra, aunque no estaban aún construidas ni la estación de Zafra ni la de Los Santos.

Ni siquiera el Gobierno creía en la viabilidad de esta apertura, pues apenas un mes antes se había publicado por la Dirección General de Correos y Telégrafos la subasta para la conducción diaria del correo entre Mérida y Los Santos¹⁴, obligando al contratista a llevar a caballo la correspondencia y debiendo invertir ocho horas en este itinerario, lo que pone de manifiesto la desconfianza en el tránsito normal de los trenes y en que estos invirtieran menos tiempo que los caballos.

El 20 de abril de 1880 se abrieron al tráfico los 43 kilómetros de Zafra a Llerena, pero quedaba pendiente la parte más complicada, desde Llerena hasta El Pedroso, unas obras para las que la compañía solicitó una cuarta prórroga en abril de 1880¹⁵. No acceder a tal solicitud hubiera supuesto la ruina total de la obra y la pérdida de los derechos de los 75 pueblos que

¹³ Datos extraídos de *La Crónica*, 13-12-1880 y del Archivo Histórico de la Villa de Los Santos de Maimona: Registro de Actas de Sesiones. Sesión de 11 de mayo de 1884.

¹⁴ *Gaceta de Madrid*, 21-5-1879.

¹⁵ Tres prórrogas se habían concedido hasta entonces: el 19 de febrero de 1875, el 5 de enero de 1877 y el 30 de julio de 1878.

habían invertido en títulos de la compañía, por lo que fueron muchos los que la apoyaron, como la Diputación de Badajoz y la mayoría de los ayuntamientos de la provincia, representados por el abogado D. Juan Uña y Gómez, defensor también de los intereses del Ayuntamiento de Los Santos.

Concedida la prórroga por Ley del 7 de junio de 1880, se estableció la venta del ferrocarril y no tardó en llegar un acuerdo provisional con MZA, con el que no estuvieron conformes algunos inversores y acreedores, que constituyeron la Compañía de los Ferrocarriles Extremeños, a la que Pastor transfirió la concesión del Mérida-Sevilla, a pesar del rechazo de muchos ayuntamientos.

El Ayuntamiento de Los Santos¹⁶ fue uno de los contrarios a este traspaso y, tratando de solucionar el conflicto, Juan Uña medió entre ayuntamientos, Diputación y compañías, hasta que el 30 de junio de 1881 se firmó un acuerdo por el que MZA sería propietaria de la línea y la compañía extremeña se encargaría de ejecutar las obras.

Con la adquisición del Mérida-Sevilla, MZA completaba sus líneas del sur de España, pues era propietaria también de la de Ciudad Real a Badajoz, de la Madrid-Córdoba-Sevilla-Huelva y de la Mérida-Cáceres. La compañía manifestaba las grandes posibilidades de desarrollo en el tráfico de la línea Mérida-Sevilla por su producción de cereales, de ganados y abundantes minerales, aludiendo en concreto a los trigos de la Tierra de Barros¹⁷.

El 15 de junio de 1882 se concedió una nueva prórroga para la terminación de las obras y es entonces cuando se ultima la construcción de las estaciones de Los Santos, Zafra y Llerena. Tras la concesión de la sexta prórroga, el 15 de enero de 1885, MZA abrió a la explotación los casi 205 kilómetros desde Mérida a Tocina. Casi once horas tardaba el único tren diario en recorrer el trayecto completo de Mérida a Sevilla, estableciéndose además un tren mixto que solo hacía el trayecto entre Mérida y Llerena.

¹⁶ AHVLSM. Registro de Actas de Sesiones. Sesión de 8 de abril de 1881.

¹⁷ Compañía de los Ferro-Carriles de Madrid a Zaragoza y Alicante. Memoria presentada por el Consejo de Administración a la Junta General de señores accionistas celebrada el 21 de mayo de 1882. *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 6-8-1882, págs. 505-507 y 13-8-1882, págs. 519-521.

Unos meses antes, el 12 de abril de 1884, se había abierto el ferrocarril de Mérida a Cáceres, y desde el 20 de octubre de 1881 ya funcionaba el de Cáceres a Plasencia, con lo que cuarenta años después de haberse planteado, se culminaba el anhelo de construir un ferrocarril transversal de norte a sur de Extremadura, si bien faltaban algunos años para completar la línea desde el Cantábrico hasta el Atlántico, pues quedaban por construir los 347 kilómetros de Plasencia a Astorga.

Un problema más doméstico era el de la situación en la que habían quedado algunos de los caminos que fueron cortados por la vía férrea. El ferrocarril había traído la modernidad arrasando las tradicionales vías de comunicación¹⁸.

El 28 de noviembre de 1883 se trató en el Ayuntamiento de Los Santos la interrupción del camino de La Carrasca, uno de los principales de la población, al que se había cambiado la dirección y estrechado hasta el punto de que hacía imposible el tránsito de carruajes. Como quiera que la ocupación del camino se había hecho arbitrariamente por la compañía del Mérida-Sevilla, se instaba a iniciar acciones para reparar el daño.

Unos días después, el 2 de diciembre se insistía en ello y el Ayuntamiento daba cuenta a los vecinos de las gestiones que se estaban haciendo referidas al incumplimiento por la compañía ferroviaria de la obligación de instalar pasos a nivel en los cruces con los caminos, en particular, en el camino viejo de Los Santos a Villafranca de los Barros y en Las Dehesillas, cortado por un desmonte de la vía. También se trataba de la construcción de una caseta de paso a nivel en el camino de La Nava.

Estos asuntos habían sido tratados ya en el contrato firmado entre la compañía ferroviaria y el Ayuntamiento el 2 de agosto de 1879, nombrándose ahora una comisión para exigir el cumplimiento de lo pactado, por los numerosos problemas que se estaban acarreado a los vecinos.

Finalmente, el 13 de marzo de 1884 la comisión creada al efecto daba cuenta de su entrevista con el Director de la compañía del Mérida-Sevilla y

¹⁸ AHVLSM. Registro de Actas de Sesiones. Sesiones de 28 de noviembre y 2 de diciembre de 1883, y 13 de marzo de 1884.

de que ésta se proponía resolver los cortes de la vía en los caminos de Las Dehesillas y La Encomienda.

La conexión con el Atlántico

Ya se estaba haciendo por entonces otra de las líneas del sur de Extremadura, que habría de darle en Huelva salida directa a uno de los puertos del Atlántico. La construcción de este ferrocarril estuvo avalada por el capital inglés de las minas de Riotinto y apenas transcurrieron ocho años entre la concesión definitiva y su apertura. A pesar de ello, tampoco se vio exenta de polémicas y distintos proyectos, como los que preveían conexiones con la Mérida-Sevilla en Fuente del Arco o en Los Santos, además de Zafra.

Una vez decidido que en Zafra habría estación del Mérida-Sevilla y anticipándose a la compañía inglesa *The Buitron and Huelva Railway and Mineral Company*, propietaria de las minas de Buitrón, el 4 de junio de 1878 D. Guillermo Sundheim obtuvo la autorización para estudiar un ferrocarril que *partiendo de Huelva enlace en Zafra con la línea de Mérida a Sevilla*. Sundheim era uno de los promotores del desarrollo de la provincia de Huelva y contribuyó a la creación de la *Riotinto Limited Company*, la más grande de cuantas multinacionales mineras se establecieron en España.

La compañía de Buitrón estuvo pleiteando varios años contra Sundheim por llevar adelante su proyecto¹⁹, aunque finalmente, el 20 de agosto de 1881 se otorgó a Sundheim la concesión del ferrocarril de Zafra a Huelva, con estaciones *en Zafra, Medina de las Torres, Valencia del Ventoso, Fregenal de la Sierra, Cumbres Mayores, La Nava y Galaroza, Cortegana y Almonaster, Valdelamusa, La Zarza, Calañas, Gibraleón y Huelva*.

¹⁹ *Instancia que D. Diego Bull y West, ingeniero y director gerente del ferro-carril del Buitrón á la ría de San Juan del Puerto dirige á los gobernadores civiles de Huelva y Badajoz. Exponiendo los fundamentos que existen para que dichas autoridades, las Diputaciones Provinciales, las Juntas de Agricultura y la Consultiva de Caminos, emitan su dictamen, oponiéndose a la concesión del Ferrocarril de Zafra a Huelva que pretende Don Guillermo Sundheim, Huelva, Imprenta de la Sra. Viuda de Gálvez e Hijos, 9-12-1879.*

El 25 de enero de 1884 se constituyó la Compañía del ferrocarril de Zafra a Huelva, que dividió las obras en dos secciones, de Zafra a Valdelamusa (112 kilómetros), y de Valdelamusa a Huelva, cuyos 73 kilómetros, los más rentables, se abrieron al tráfico el 23 de julio de 1886.

Las obras de la otra sección, que requirió de 18 viaductos y otros tantos túneles, finalizaron el 9 de octubre de 1888 e inmediatamente se programó el viaje inaugural, que tendría lugar entre los días 1 al 6 de noviembre, minuciosamente planeado, con recepciones y fastos en todos los pueblos por los que pasaba la comitiva, a mayor gloria de Cánovas del Castillo, que se turnaba con Sagasta en la Presidencia del Gobierno y en la presidencia del Consejo de Administración de la Compañía del Zafra-Huelva.

La prensa nacional²⁰, narró el periplo desde Madrid hasta Huelva, con enviados especiales viajando en el mismo tren. De los fastos de bienvenida que se organizaron en Los Santos se decía que el tren con la comitiva era esperado en la estación por seis o siete mil personas, siendo recibidos con flores por el párroco y la corporación municipal en pleno. La estación estaba profusamente iluminada con faroles a la veneciana y luces de bengala.

El 7 de abril de 1890 la compañía obtuvo también la autorización para una línea desde Valencia del Ventoso hasta Belmez, que atravesaría el sur de la provincia de Badajoz, pero la pugna con la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya se decantó del lado de esta, que construyó su línea de vía métrica de Fuente del Arco a Peñarroya en 1895.

Un ferrocarril hacia Portugal

Con la línea a Huelva aún no había concluido la red ferroviaria de la zona. Faltaba un ferrocarril que habría de atravesar el sur de la provincia en dirección a Portugal, un territorio que exigía que cualquier acuerdo estuviera supervisado por militares españoles y portugueses. No se olvide la existencia de un conflicto territorial desde siglos atrás y que la localidad de Olivenza fue ocupada por España en 1801 durante la Guerra de las Naranjas, estableciéndose la línea fronteriza en el Guadiana con la firma del Tratado de Badajoz. El Congreso de Viena de 1815 anuló ese tratado a petición de

²⁰ *La Monarquía* y *La Época*, de Madrid, y *La Dinastía*, de Barcelona.

Portugal, pero nunca se acordó una frontera definitiva, por lo que, todavía hoy, se considera zona de conflicto por algunos organismos internacionales.

Como ya se adelantó, el informe de 1865 analizó el acuerdo de una comisión de ingenieros portugueses y españoles para establecer una vía de Los Santos a Évora, pasando por Fera, Santa Marta, Almendral, Alconchel, Villanueva del Fresno, Mourao y Reguengos de Monsaraz. También se comentaron las reticencias a este trazado, advirtiendo que sería más adecuada la conexión con la línea de Mérida a Sevilla en Almendralejo, y proponiendo enlazar en Los Santos con una línea más al sur, hasta Villanueva del Fresno, pasando por Zafra, Burguillos, Jerez de los Caballeros y Zahínos.

El pretendido ferrocarril de Los Santos a Badajoz proponía también un ramal hacia Évora, desde Alconchel, alegando para ello la falta de caminos y carreteras en las proximidades de la raya, afirmándose que la situación de las comunicaciones en esa zona era tan difícil que no era posible acercarse a la frontera sin ser contrabandista o arriero, y que de ese modo los productos del sur de la provincia llegarían al puerto de Lisboa ahorrándose el rodeo que daban por Mérida y Badajoz²¹.

D. Miguel Gómez, promotor de esta línea, volvió a obtener la concesión el 18 de abril de 1883, insistiendo en la idea de unir directamente Los Santos con Badajoz y una conexión con Évora, pues con excepción de la ciudad de Badajoz, toda la zona oeste y suroeste de la provincia había quedado al margen de las líneas de ferrocarril.

Esa falta de comunicaciones fue el motivo por el que la Diputación de Badajoz propuso como preferente la construcción de líneas en esa zona, idea ratificada el 26 de marzo de 1908 por la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, que aprobaba las líneas de Badajoz a Fregenal, pasando por Olivenza, Alconchel y Jerez de los Caballeros; de Zafra a Villanueva del Fresno por Jerez de los Caballeros, y de Almendralejo a Santa Marta. Por el contrario, la Ley rechazaba un ferrocarril hacia el Este, desde Zafra a la provincia de Toledo, pasando por Los Santos, Hornachos, Talarrubias y Herrera del Duque.

²¹ *La Época*, 4-7-1874.

El ferrocarril de Zafra a Villanueva terminaría a 8 kilómetros de la frontera y a 15 de Mourao. Con 85 kilómetros de longitud habría de tener gran importancia para el transporte de mercancías, estimándose un transporte anual de 12.000 reses vacunas, 60.000 de cerda, 5.000 toneladas de corcho y hasta 20.000 toneladas de cereales, aceites, etc. A ello habría que sumar el incremento de tráfico que produciría la conexión con Portugal.

Pero una línea que cruzara las comarcas del suroeste de Badajoz serviría sobre todo para dar salida a la creciente producción minera, por lo que a principios de 1911 se constituyó la *Compañía Minera Ferroviaria Extremeña*, cuyo objeto era la explotación de las minas de hierro de Burguillos del Cerro y construir el ferrocarril de Zafra a Villanueva del Fresno.

La Guerra Mundial acabó durante años con la minería de la zona, que no se recuperó hasta los años veinte, retomándose entonces la idea de construir la línea, por lo que tanto la Diputación de Badajoz como los ayuntamientos iniciaron campañas en este sentido, favorecidos por el hecho de que desde Sevilla se demandaba también una conexión directa con Lisboa con el fin de allegar visitantes a la Exposición Iberoamericana de 1929.

Para ello se pretendía el enlace internacional de Zafra con Évora, conectando Lisboa y Sevilla en menos de nueve horas, para lo que solo hacía falta construir 96 kilómetros en España y apenas 26 kilómetros en Portugal²², una vez que ya estaba construido el tramo de Évora a Reguengos de Monsaraz, inaugurado en abril de 1927.

En agosto de 1928 se aprobó el proyecto del ferrocarril de Zafra a Villanueva, con una subvención de 75.000 pesetas por kilómetro, y el 10 de diciembre de 1929 se constituyó la *Compañía del Ferrocarril de Zafra a Portugal*, que se hizo con la concesión.

Con un Decreto-Ley de 1 de abril de 1930, Portugal rechazaba la unión de Évora con Zafra, por lo que la línea dejaba de ser internacional y quedaba con mero interés regional. En esta situación, la falta de capitales amenazaba en noviembre de 1931 con la paralización de las obras, lo que se

²² *La Voz*, 26-2-1927.

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

En muy precarias condiciones y en plena Guerra Civil, el 21 de noviembre de 1936 se inauguró el tramo de Zafra a Jerez de Los Caballeros. En noviembre de 1952 se retomó la idea de concluir el ferrocarril hasta Villanueva del Fresno. El Consejo Económico Sindical de Badajoz pidió la inclusión de las obras en el Plan de Industrialización y Electrificación de la provincia, lo que permitió hacer las estaciones de Oliva de la Frontera y Villanueva del Fresno y algunas obras en el tramo de Jerez a Villanueva. Ejecutadas estas en un 75%, se solicitó que se incluyeran dentro del Plan Badajoz, pero a finales de los años cincuenta se dio por terminada la línea sin acabar su construcción hasta Villanueva.

A modo de conclusión

A la postre se pudo comprobar que el hecho de que el nudo ferroviario no se instalara en Los Santos y sí en Zafra, apenas a tres kilómetros, no fue demasiado trascendente, pues lo verdaderamente importante era la red de comunicaciones que se creó en el sur de Badajoz. Cuatro líneas, aunque sin una verdadera conexión comercial entre ellas: El eje Mérida-Sevilla, del que partían las de Zafra a Huelva, Zafra a Villanueva del Fresno y Fuente del Arco a Peñarroya; una red de ferrocarriles verdaderamente interesante a la que no se supo, o no se pudo sacar una rentabilidad económica y social.

Hay que recordar que pertenecieron a diferentes compañías y solo se unificaron en manos de RENFE en 1941. Cada una de ellas se diseñó para un tipo de transporte que nada tenía que ver con la otra. Basta observar el material que mayoritariamente se exigía en sus concesiones: La de Sevilla, 350 vagones para mercancías en general y para el transporte de productos agrícolas, principalmente cereales. La línea de Huelva contaba con 305 vagones dedicados al transporte de mineral. Y la de Villanueva, si bien parecía destinada al transporte mineral, solo contaba para ello con 20 vagones, frente a los 140 vagones jaula que se preveían para el transporte de ganado.

Hay que incidir también en lo tardío de su construcción con respecto a otras líneas del país. La de Mérida a Sevilla en 1885, aunque la Vía de La Plata desde Cádiz hasta Gijón no se concluyó hasta que el 21 de junio de 1896 se abrió oficialmente el ferrocarril de Plasencia a Astorga.

La de Huelva se construyó en 1888, pero su tráfico fue en beneficio del puerto de Huelva, pues apenas generaba actividad en la parte extremeña, que sólo veía pasar los trenes con fosfatos de Logrosán, el plomo de las minas de Santa Marta y los hierros de Feria y Jerez de los Caballeros. Tampoco era muy elevado el tráfico de personas, pues en sus primeros 25 años tuvo una media de menos de seis viajeros diarios en la estación de Zafra.

La línea a Villanueva del Fresno solo llegó hasta Jerez de los Caballeros, y para ello hubo que esperar a 1936, cuando la carretera ya le estaba ganando la batalla al ferrocarril.

Se podría decir que la región no estaba preparada para el ferrocarril, que apenas había qué transportar y que la revolución en el transporte de productos agrícolas y ganaderos que se prometía quedó en nada, pero la realidad es que se entró en un círculo vicioso de difícil salida, pues en pocos años se pudo comprobar que el tráfico de estos productos no justificaba el establecimiento o la construcción de ferrocarriles en estas zonas del país, muy extensas, casi despobladas y prácticamente sin industrias.

La nula rentabilidad para las compañías propiciaba que, una vez construida la línea y defraudadas sus esperanzas, apenas dispusieran medios para solucionar el problema y no se implicaron en el transporte agropecuario. Buena prueba del atenuado interés en este tipo de portes es la queja de la Sociedad Económica de Amigos del País de Badajoz, denunciando la escasez del material para el transporte de estos productos, llegando a ser frecuente que algunas manadas de carneros o corderos esperaran semanas enteras a que les tocase el turno de embarque, sucediendo lo mismo con miles de sacos de granos detenidos en las estaciones.

Y no era este el principal problema con el que se toparon agricultores y ganaderos, pues las compañías buscaron la rentabilidad aumentando las tarifas, lo que fue el principal carro de batalla entre unos y otros.

El 16 de octubre de 1894, D. Eduardo Fernández, presidente de la Liga Agraria de Badajoz, se quejaba en el periódico *La Región Extremeña* de la carestía de los transportes, manifestando que: *De esta provincia se podría exportar trigo en abundancia si las tarifas no fuesen tan elevadas: estando el trigo a 28 y 29 reales fanega, ni se vende aquí ni se puede llevar a los mercados donde tiene precios más remunerados.* Instaba a las empresas ferroviarias a estudiar este asunto, pues con el desarrollo saldrían ganando los productores y las propias compañías, y solicitaba comunicaciones rápidas y cómodas desde Badajoz a Madrid, *porque en la Corte se conozcan no solamente los ganados, sino también sus vinos, sus aceites y sus frutas.*

Ciento veintitantos años después continúan parecidas demandas. Y es que, realmente, el problema de los transportes ferroviarios en Extremadura nunca acabó de solucionarse.

LÍNEA DE SEVILLA Á MÉRIDA

PRECIOS			ESTACIONES	HORAS		
1. clase	2. clase	3. clase		Mañana	Noche	
P. C.	P. C.	P. C.				
•	•	•	Sevilla	Salida.	5'50	•
•	•	•	Empalme		6'02	•
2'55	1'90	1'15	Brenes		6'25	•
4'05	3'05	1'85	Tocina (empalme)	{ Lleg.	6'43	•
4'30	3'20	2'•	Tocina (pueblo)	{ Sal.	6'18	10'31
4'70	3'50	2'25	Villanueva y Alcolea		6'58	10'41
•	•	•	La Reunión (apartadero)		7'08	10'56
5'35	3'95	2'50	Villanueva de las Minas		7'15	11'06
•	•	•	Minas del Guadalquivir (apartadero)		7'23	11'16
•	•	•	Arenillas		7'27	11'21
8'30	6'10	4'15	Pedroso		7'47	11'17
9'10	6'70	4'60	Fabrica del Pedroso		8'39	1'03
10'33	7'60	5'25	Cazalla		8'54	1'27
11'30	8'75	6'10	Alanís		9'21	2'07
13'90	9'05	6'95	Guadalcanal		9'50	3'01
15'05	11'10	7'80	Fuente del Arco		10'24	4'01
15'95	11'75	8'30	Casas y Reina		10'52	4'36
16'70	12'30	8'70	Llerena	{ Lleg.	11'05	4'56
•	•	•		{ Sal.	11'17	5'13
17'85	13'15	9'35	Villagarcía		11'22	5'31
19'10	14'05	10'•	Usagre y Bienvenida		11'30	5'52
20'•	14'70	10'50	Matanegra		11'57	6'14
21'70	15'95	11'45	Zafra		12'11	6'30
22'85	16'75	12'05	Los Santos		12'58	7'18
24'50	17'95	12'95	Villablanca de los Barros		1'17	7'41
26'25	19'25	13'90	Almendralejo		1'45	8'17
27'80	20'35	14'75	Torremejía		2'13	8'55
29'15	21'25	15'50	Calamonte		2'34	9'21
30'05	22'•	16'•	Mérida	Llegada.	2'54	9'47
					3'06	10'02

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

Figura 1. Horario de trenes y tarifas para viajeros de 1895

Bibliografía

BARRANTES, Vicente. *Aparato Bibliográfico para la Historia de Extremadura. Tomo Tercero*, Madrid, Establecimiento Tipográfico de Pedro Núñez, 1877.

COELLO y QUESADA, Francisco. *Proyecto de las Líneas Generales de Navegación y de Ferro-Carriles en la Península Española*, Madrid, Imprenta de Tomás Núñez Amor, 1855.

LIBERAL y CABRERA, Francisco. *Breve reseña sobre los ferrocarriles proyectados en las provincias de Extremadura*, Cáceres, Imprenta de los Sres. Bello, hermano y socio, 1861.

Publicaciones periódicas consultadas

Boletín Oficial de la Provincia, Badajoz. 1904

Boletín Oficial del Estado – Gaceta de Madrid, Madrid. 1840-1960

Crónica de Badajoz, Badajoz. 1864-1870

El Imparcial, Madrid. 1868-1927

Estadística Minera de España, Madrid. 1863-1956

Gaceta de los Caminos de Hierro, Madrid. 1856-1929

Gazeta dos Caminhos de Ferro, Lisboa. 1902-1936

La Correspondencia de España, Madrid. 1863-1882

La Crónica, Badajoz. 1870-1885

La Época, Madrid. 1852-1928

La Región Extremeña, Diario Republicano, Badajoz. 1894

La Voz, Madrid. 1927-1934

Revista de Obras Públicas, Madrid. 1854-1962

