

# FERROCARRILES CENTENARIOS EL DE LA LINEA DE BADAJOZ

Por FRANCISCO WAIS

Ingeniero de Caminas, Canales y Puertos

Seguían terminándose, hace un siglo, grandes líneas de nuestra red ferroviaria, y no fue el de 1866 el año menos favorecido en ver cómo los ferrocarriles se extendían por España. En el mes de julio circularon los trenes por primera vez entre Alar y Santander, por el norte. Poco más tarde, en septiembre, y tendiendo al sur, se cerraban las obras del Manzanares a Córdoba, que permitía la continuidad en toda la gran línea de Andalucía; ya se podría viajar entonces todo seguido desde Madrid a Sevilla y a Cádiz, también a Málaga. Por último, en noviembre, se da fin al ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, que puede revestir la categoría de internacional porque llega a la frontera portuguesa. Por este motivo tiene más relieve su inauguración, y da lugar, incluso, a que pocos días después de pasar los trenes a Portugal por primera vez, haga también un viaje a la nación vecina la Reina Isabel II. Por eso nos vamos a detener especialmente en este ferrocarril de la baja Extremadura.

Por cierto que este viaje real puede evocar otro de setenta años antes, realizado en condiciones bien distintas, cuando por los caminos ordinarios eran las carrozas, carros y galeras los vehículos de transporte. No faltarían en 1866 algunas personas muy viejas que pudieran recordar aquel viaje lejano de Carlos IV, de mucha duración, por diversas provincias, la de Badajoz una de ellas. Fue por el año 1796, y tuvo por objeto cumplir un voto que la Reina María Cristina había hecho de visitar en Sevilla el cuerpo del Santo Rey Don Fernando, si su hijo, el Príncipe de Asturias, recobraba la salud que había perdido. Salieron de San Lorenzo de El Escorial el 3 de enero, dirigiéndose a Casarrubios, pueblo de labranza con dos parroquias, la de San Andrés y la de Santa María, y allí pernoctaron. En sucesivas jornadas siguieron a Talavera de la Reina, Navalmoral de la Mata, Trujillo, Miajadas y Mérida, donde estuvieron seis días, saliendo el 18, bien temprano, para llegar a Badajoz a mediodía. Quince días habían pasado hasta que entraron en esta

capital, en la que se entrevistaron con los Príncipes del Brasil, que desde Portugal habían acudido. Pasaron nuestros Reyes muchos días en Badajoz, siendo huéspedes de Godoy, que ante sus paisanos haría gala del favor del monarca. Después, el viaje continuó hacia Andalucía, con un rodeo para el regreso, que se efectuó llegando a Aranjuez, otro de los sitios reales, el 22 de marzo.

Por este tiempo, las vías de comunicación estaban bajo la autoridad de una Dirección de Correos y Caminos, de la Secretaría de Estado, de la que saldrían recomendaciones y órdenes a los pueblos para que sus hombres empleasen pico y pala en acondicionar las rutas que seguirían los Reyes, a los que acompañaban sus hijos, con anticipo de la considerable impedimenta que una expedición de esa categoría determinaba. Pero en 1866, setenta años después, la situación había cambiado radicalmente, y, por de pronto, el ferrocarril derrotaba a la carretera, de escaso desarrollo aún, sin embargo. Formando parte del Gobierno constitucional, existía, ese año 66 del siglo pasado, el Ministerio de Fomento, con un Cuerpo de Ingenieros de Caminos que, desde 1839, crecía con sucesivas promociones salidas de la Escuela. Y, por su parte, los ferrocarriles, que contaban ya con cerca de cinco mil kilómetros de extensión, seguían creciendo. De Madrid partía la línea de Alicante, completa, y que, por tierras de la Mancha, tierras de vino y molinos de viento, tocaba en Alcázar de San Juan desde junio de 1854. Desde Alcázar desviaba el ferrocarril a Ciudad Real, terminado en 1861. Todo esto era lo existente cuando, en este mismo año 61, comenzaron los trabajos de construcción del Ciudad Real a Badajoz.

• • •

De la línea de Ciudad Real a Badajoz no era en esa ocasión la primera vez que se hablaba. Había formado parte de una amplia concesión otorgada en 1856 a los capitalistas franceses que, representando al Grand Central de

su país, intervinieron en la creación de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, y quisieron extender sus actividades a los de Andalucía, obteniendo esta concesión en la que iban comprendidos, además de la línea de Andalucía, varios ramales, como este de Badajoz. El esfuerzo en este sentido fue efímero, pues el Grand Central se unió a otra compañía francesa, y el privilegio quedó abandonado, sólo con el realce histórico que le dio la categoría de los que habían sido concesionarios de esa partida de líneas. Entre ellos figuraba el Duque Augusto de Morny, hijo natural de la Reina Hortensia y del Conde Flahaut, uno de los Mariscales de Napoleón; y, también, el Conde de Le Hon, embajador de Bélgica en París, y marido de la Condesa Fanny, de gran belleza, y, con Morny, una de las figuras más destacadas en la alta sociedad en el mundo de los tiempos de Luis Felipe y del segundo Imperio.

Todo esto de la concesión de 1856 a dichos señores y a otros, era cosa pasada cuando en 1859 empieza el proceso que había de llevar, efectivamente, a la construcción del Ciudad Real a Córdoba. Obtiene entonces nuevo privilegio, y sólo para esta línea, un señor, D. José Fornis, que abriga el propósito, como tantas otras personas en condiciones parecidas, de encontrar capitalistas que tomen de su parte la empresa de la construcción y explotación. No le es fácil, y la tentativa dura dos años, pues siendo la fecha de la concesión la de 19 de diciembre de 1859, es de 26 de marzo de 1861 la de constitución de sociedad, que se llama "Compañía del ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz". Intervienen en ella elementos españoles y franceses, que colocan en la Presidencia del Consejo a persona representativa de la política y el foro, de tanta categoría como la de don Alejandro Mon. De la Dirección se encarga un ingeniero español, formado en Lieja y que había hecho sus primeros trabajos ferroviarios ligado a la persona ilustre de D. José Salamanca. Se llama D. José Canalejas y Casas, y en unas oficinas, establecidas en la Plaza del Angel de Madrid, monta la administración del negocio, que queda también regido por un Comité que los franceses establecen en París, Place Vendôme. Y la construcción comienza.

En su primera parte, a partir de Ciudad Real, el camino encuentra terreno fácil, por el campo de Calatrava. No se requieren grandes obras,

y el tendido del raíl, que es del tipo Vignol, se podrá hacer sin inconvenientes. Luego, la línea bordea la Sierra de Alcudía y el perfil se hace movido, con pendientes y rampas, hasta llegar a Almorchón, que son causa de que esta sección quede para lo último. Pasado Almorchón se entra en tierras de La Serena, y por ellas el trazado puede discurrir más suave hasta Badajoz. Pero no sin tener que admitir alguna obra importante como la del puente sobre el Guadiana, uno de los mayores de los ferrocarriles españoles. Es un puente bajo, que se desdobra en once tramos de no gran luz, salvados por vigas metálicas de celosía múltiple, que en su origen fueron de hierro. Hoy son de hormigón, análogamente dispuestas. También es importante el puente metálico de Alcudía, éste de mayor altura, que un día se hizo célebre, ya en explotación la línea, cuando intencionadamente se hizo descarrilar sobre él un tren mixto, cuyos vehículos cayeron al río, provocando muchos muertos y heridos. Esto fue en 1884, mucho después de la construcción de la línea.

Esta construcción se llevó, en general, con bastante actividad, pues el tiempo de su desarrollo resultó de unos cinco años, para 338 kilómetros, no de los más rápidos, pero tampoco de los más lentos. Se fue terminando por trozos que entraban en explotación, y el último, el de Veredas a Almorchón, tuvo su fin en noviembre de 1866. El día 22 de ese mes se celebró el acontecimiento con el viaje de dos Ministros del Gobierno español, los de Estado y Fomento, que en Badajoz se encontraron con tres del Gobierno portugués, que desde Lisboa se habían desplazado. Hubo banquete, que ofreció la Compañía del ferrocarril, con los consiguientes discursos y, luego, otros agasajos. Pero la fiesta mayor tuvo lugar a los pocos días, con motivo del viaje de los Reyes.

• • •

El viaje de la Reina se realizó por etapas. No fueron tantas, naturalmente, como las del realizado setenta años antes por Carlos IV. Sólo dos, y con el objeto de saludar y ser vista por los pueblos del recorrido. La primera, a Ciudad Real, saliendo de Madrid en la noche del día 10 de diciembre y con llegada a la capital manchega en la mañana del día siguiente. Fue un recorrido nocturno accidentado, por lo que ocurrió al paso por Daimiel. Debía detenerse en la estación diez minutos, y el pueblo esperaba an-

caso el tren real, al que precedía en su circulación una máquina exploradora. Apenas apuntaba el día y una espesa niebla hacía la visibilidad más escasa. Fuera por esto, o distracción del maquinista de la exploradora, el caso es que entró velozmente en la estación sin detenerse, atropellando a la multitud allí congregada. Hubo muertos y heridos, consternación general, y el consiguiente expediente de rigor, que marca una fecha en cuanto a la protección de viajes con esa responsabilidad, pues al poco tiempo se publicó una circular que prohibía la explotación de la vía con una locomotora, sustituyendo este procedimiento de vigilancia por el de previo y estrecho reconocimiento del camino por abundante personal responsable.

La Reina y su séquito, entre el que figuraba, en primer lugar, el Jefe del Gobierno, que lo era a la sazón el General Narváez, pasaron la noche en Ciudad Real, donde hubo festejos lujosos. Continuaron de día el viaje a Badajoz, recibiendo las aclamaciones de los pueblos del camino, con las que también fue recibida la Reina en aquella capital, no menos obsequiosa que la de Ciudad Real. Después a Lisboa, en cuya estación esperaba el Rey portugués Don Luis, él sólo, ya que la Reina no estaba aún recuperada de reciente indisposición. Fueron directamente a la catedral, y, a seguido, al palacio de Ajuda; desde él la Reina Isabel II pasó a su alojamiento que lo tenía en el palacio de Belem.

Pasados estos días, el ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, entraba, a fines de 1866, en explotación normal. ¿Qué suerte le cupo en los años sucesivos? Los primeros fueron de dificultades económicas. El tráfico, modesto, no daba para mucho, cuando por contra los gastos extraordinarios de la construcción pesaban sobre la empresa. Pero la Compañía no se arredra y piensa en mayores gastos de construcción acometiendo la del ramal de Almorchón a Bélmez. Precisamente la escasez de tráfico aconseja el buscar otro nuevo, y las minas de Bélmez son para ello un atractivo grande, en aquellos tiempos en que el carbón es codiciado como fuente de energía, que es incluso la que alimenta al ferrocarril. La concesión de esa rama había sido otorgada a un señor, al cual se la compró la Compañía de Badajoz, en abril del 64, antes de dar fin al camino principal. La tenía como reserva, y no bien terminado el Ciudad Real a Badajoz se enfrentó con el de Almorchón a

Bélmez. La longitud de éste es escasa, 64 kilómetros, y se le da fin el 1 de abril de 1868.

Desde entonces, la Compañía pasa a llamarse del "Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a Bélmez", y sus apuros se agravan como consecuencia de las obras de este último camino. Se declara en suspensión de pagos, y la lucha con los acreedores termina el año 1871, mediante el correspondiente convenio. No dejaría de prestar su consejo y colaboración en las gestiones un nuevo secretario que el Consejo de Administración tenía, de reciente entrada. Era un joven abogado, hijo del Director y que por su talento y dotes profesionales prometía.

La Compañía, después del convenio con los acreedores y saneada su posición, tuvo años de estimables resultados, que le consintió pagar a sus acciones dividendos durante algunos años. Y no sólo eso, sino que dio un paso importante con la construcción del directo de Madrid a Ciudad Real, aspiración antigua. Sin ese ferrocarril, el viaje de Madrid a Badajoz tenía que hacerse dando el rodeo de Alcázar y Manzanares. Con él realizado, la circulación podría ser directa. La Compañía obtuvo la concesión en noviembre de 1876, y se dispuso a realizar las obras, que, efectivamente, llevó a cabo en un plazo breve, pues comenzadas bien avanzando el 77 se terminaron a principio de 1879. El 1 de mayo de este año tuvo lugar la inauguración.

Pero por esa fecha ya la independencia de la Compañía declinaba. Había sostenido competencia con la M.Z.A., disputando ambas por ciertos tráficos. Servían comarcas cuyos productos eran susceptibles de seguir direcciones que el juego de tarifas podían cambiar, y, lógicamente, de este forcejeo se pasó a un acuerdo que, siendo la de M.Z.A. más poderosa, consistió en que fuera la que llegara a absorber a la otra.

La unión quedó formalizada el 1 de julio de 1880. Representaba el alejamiento de las actividades ferroviarias de aquel joven abogado y Secretario del Consejo de la Compañía del ferrocarril de Badajoz a que antes hemos aludido, y al que otros caminos se le abrían para volar más alto; porque ese abogado era nada menos que D. José Canalejas y Méndez, el ilustre político que llegó a ser el gran hombre de estado que, por serlo, murió asesinado en noviembre de 1912.