

01

EXTREMADURA EN LA  
PUGNA DEL CONTROL  
FERROVIARIO EN EL  
SUDOESTE PENINSULAR

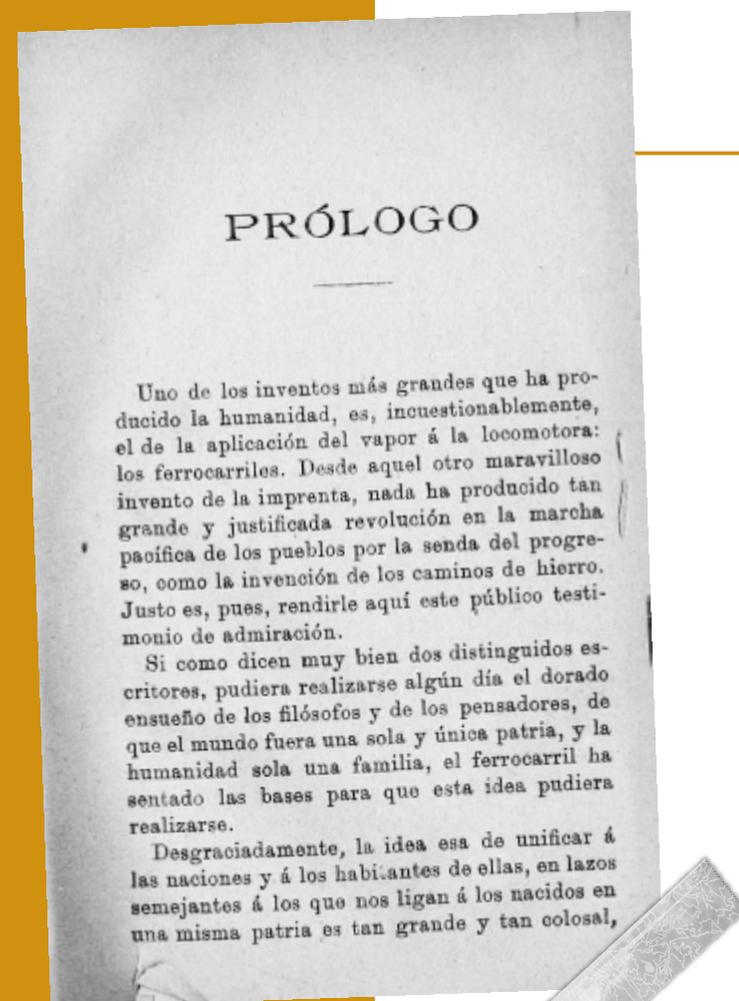
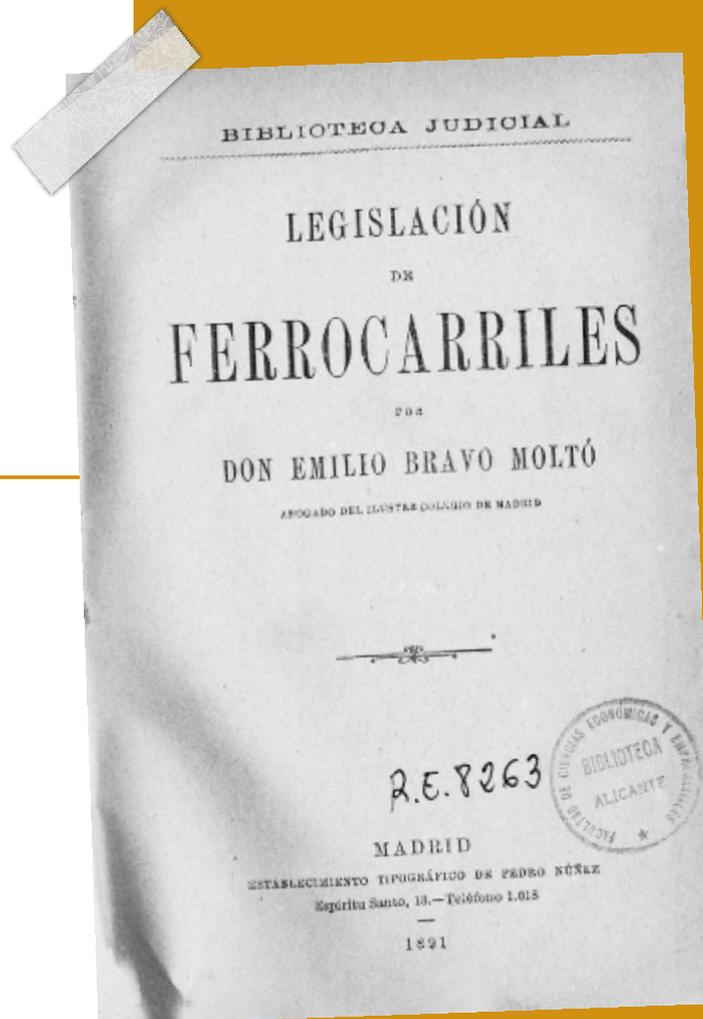


**Legislación de ferrocarriles**

Autor: *Emilio Bravo Moltó*

Publicación de 1891

Biblioteca Judicial



# EXTREMADURA

## en la pugna por el control ferroviario del sudoeste peninsular

*Carlos Guasch*

A pesar de que la construcción y puesta en servicio de su primer tramo de línea férrea no tuvo lugar hasta 1863, los iniciales planteamientos para unir Extremadura con otros territorios peninsulares se pusieron ya sobre la mesa en épocas realmente tempranas de nuestra trayectoria ferroviaria. Tanto la configuración geográfica del sudoeste español como sus diferentes realidades socio-económicas llevaban a considerar para Extremadura dos posibilidades esenciales. Una, la de una salida meridional hacia el mar para dar salida a sus productos. Otra, la de una conexión de carácter internacional que, atravesando la frontera, alcanzara la capital portuguesa, toda vez que contara con Madrid como punto de partida.

Aunque con anterioridad a la inauguración de nuestro primer ferrocarril peninsular entre Barcelona y Mataró ya habían tenido lugar por parte de facultativos británicos diversos estudios al respecto, los diferentes proyectos planteados y estudiados en relación a suelo extremeño durante la década de 1840, y casi toda la de 1850, se verían inicialmente frustrados a causa del

recurrente problema de la falta de financiación. Tan sólo el proyecto destinado a unir Ciudad Real con Badajoz lograría materializarse, convirtiéndose en la primera línea férrea inaugurada en Extremadura.

La línea de Badajoz respondía al definitivo intento de enlazar la capital española con Lisboa, después de que en 1855 los gobiernos de ambos países hubieran acordado que la conexión ferroviaria hispano-portuguesa que debía unir Madrid con Lisboa tuviera lugar a través de Ciudad Real, Mérida y la capital pacense. Así, y tras los diferentes fracasos anteriores, José Fornes obtenía en diciembre de 1859 la concesión que daría lugar a la línea, al amparo de la R.O. de 27 de abril anterior que la autorizaba. Esta tenía lugar con arreglo al pliego de condiciones aprobado por la de 15 de febrero de 1856. En marzo de 1861 tenía lugar la formal constitución de la empresa, la cual se constituía bajo la denominación de Compañía del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y cuya dirección efectiva quedaba en manos de José Canalejas Casas.

El primer trayecto de esta línea abierto a la explotación lo sería por el lado portugués, donde la construcción corría a cargo de José de Salamanca. Tras la inauguración de las secciones Lisboa-Santarém y Santarém-Crato, en agosto de 1863 quedaba también abierto el tramo entre esta última localidad y Elvas. La inauguración del enlace transfronterizo y la entrada en servicio de la línea hasta Badajoz tendría que esperar todavía hasta el siguiente mes de septiembre, a causa de no estar concluido el asentamiento de la vía. La inauguración de este último tramo vendría a constituir, tanto para España como para Portugal, la apertura de su primer enlace ferroviario de carácter internacional, suponiendo un nuevo paso en el establecimiento de una línea que acabaría uniendo las capitales de ambos países. Tras la entrada en servicio de los demás tramos y al objeto de solemnizar la puesta en servicio de la totalidad del trayecto, en noviembre de 1866 tendrían lugar una serie de actos que contarían con la presencia de altos representantes de ambos gobiernos. En el mes de diciembre siguiente, la reina Isabel II, acompañada del presidente del gobierno, Ramón María Narváez, recorrería la línea camino del vecino país.

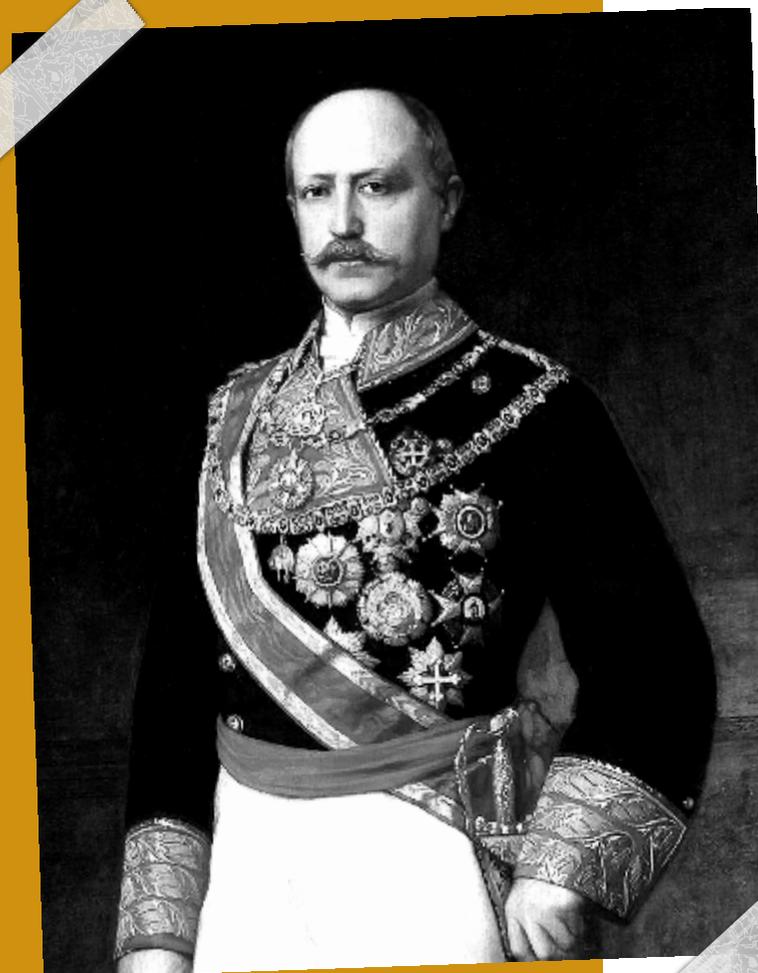
Así, pues, en las postrimerías de 1866, quedaba en pleno régimen de explotación este nuevo eje ferroviario que permitía la conexión de Extremadura con Madrid (a través de Ciudad Real) y con Lisboa. Cáceres había quedado al margen del trazado finalmente elegido, el cual trascendía claves y planteamientos regionales para atender una necesidad de carácter mucho más amplio. A pesar de que los productos extremeños seguían sin contar con la salida marítima anhelada por muchos agentes locales, el novedoso y prometedor medio de transporte había dejado finalmente de ser algo ajeno a la región extremeña.

Por lo que se refiere a la explotación de la línea y a sus rendimientos económicos, estos fueron inicialmente muy modestos debido a su débil tráfico. Todo ello mientras se agudizaba la crisis económica, se deterioraba el clima político y entraba en servicio el ramal entre Almorchón y Belmez. Autorizada la concesión de este nuevo tramo en enero de 1864 y adjudicada en abril siguiente a Eugenio Abella, este la había transferido a la empresa, que había iniciado las obras de construcción. Fruto de ello, la denominación social de la misma había pasado a ser la de Compañía del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las Minas de Carbón de Belmez.

Lo que cabía ver a partir de entonces era el papel que iba a jugar el nuevo eje ferroviario y las expectativas creadas en torno a la actividad minera de la cuenca belmezana dentro del proceso general de extensión y configuración definitiva de nuestra red ferroviaria. En un dinámico escenario condicionado permanentemente por aspectos políticos y financieros, poco tardaría la línea extremeña en adquirir cierto protagonismo en el marco de la lucha librada entre los diferentes grupos de presión por el control de trazados y áreas de influencia. En este caso, de Extremadura y de Andalucía occidental. No obstante, los acontecimientos políticos vividos a partir de 1868 y el inicio del denominado Sexenio Democrático dieron lugar a una acusada parálisis en materia ferroviaria. La inestabilidad institucional y las incertidumbres derivadas de la misma aconsejaron posponer toda decisión de importancia. Sólo la llegada de la Restauración y el fin de la 3ª guerra Carlista vinieron a ofrecer un nuevo escenario a cuyo amparo intentar la concreción de nuevas opciones de futuro.

El devenir de la línea extremeña iba a verse fuertemente condicionado por una realidad de hondo calado. Obedecía ésta a los intentos de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA) para hacerse con el control de recorridos y tráfico en el mediodía peninsular. No hay que perder de vista que la empresa llevaba tiempo luchando denodadamente por establecer tanto una conexión con la vecina Francia como una salida al mar a través de algún puerto de nuestra costa meridional. En este sentido y respecto al primer punto, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España se le había impuesto rotundamente al inaugurar, en 1864, el enlace internacional Irún-Hendaya.

Tras el enfrentamiento entre ambas compañías se hallaban intereses económicos muy concretos. No puede ignorarse que MZA respondía desde el primer momento a los intereses del grupo Rothschild, financieros de origen judío con gran presencia en toda Europa. Intereses articulados en gran parte a través de la Sociedad Española Mercantil e Industrial (SEMI). Tras la ambiciosa operación para la integración bajo una sola administración de las líneas de Alicante y de Zaragoza, en el contexto de su propia constitución como compañía ferroviaria en 1856, MZA parecía llamada a lograr el control de importantes ejes transversales con los que gozar de una decisiva presencia en el conjunto del territorio peninsular. Sin embargo, la irrupción en España de los hermanos Emile e Isaac Pereire y de su Crédito Mobiliario Español (CME), antagonista de la SEMI y respaldado de Norte, había venido a perturbar toda previsión y a iniciar un duro y prolongado enfrentamiento por el dominio del panorama ferroviario español.



**Francisco Serrano Domínguez**

El general Serrano  
fue el último presidente de la I República.  
Museo del Prado

Complicada a corto plazo la posibilidad de acceso a Francia, a lo que no podía renunciar MZA era a sus intentos de penetración en Andalucía. Bien al contrario, resultaba necesario continuar la línea emprendida tras el empeño puesto en su día, en reñida operación frente a otros postores, para lograr la adjudicación de la línea entre Manzanares y Córdoba en 1860. Tras las obras de construcción y la inauguración de varios tramos (el último el que unía Vilches con Córdoba), la línea se había abierto en toda su extensión en 1866. Coincidiendo, precisamente, con el agravamiento de la crisis, la empresa había hecho llegar sus locomotoras a la capital cordobesa, manteniendo intactas sus posibilidades de futuro respecto a su expansión en territorio andaluz.

La expresada ralentización de los asuntos ferroviarios durante el convulso período 1868-1874 había dado la oportunidad a MZA de sanear su situación empresarial, notablemente quebrantada como consecuencia, entre otras cosas, de los desmedidos esfuerzos inversores. En este sentido cabe señalar que el sobrecoste medio derivado de la construcción de sus líneas se acercaba al 50%. A la superación de tan delicada situación no había sido ajena la percepción de los auxilios económicos del Estado tras los acuerdos alcanzados entre el Gobierno y los Rothschild respecto al tema de la deuda pública. Con todo ello, MZA encaraba 1875 desde la más firme determinación a la hora de intentar consolidar su expansión en suelo andaluz. Así, aquel mismo año adquiriría la línea de Córdoba a Sevilla, completando con ello el eje ferroviario entre Madrid y la capital hispalense.

Sería en ese contexto en el que la línea extremeña se convertiría en un importante factor estratégico dentro de los planteamientos de futuro de MZA. La mala situación económica de la Compañía del Ferrocarril de Ciudad Real a



**James de Rothschild**

Los intereses de la familia Rothschild determinaron gran parte de la configuración final de la red ferroviaria española.  
Archivo Rothschild



Badajoz y a las Minas de Carbón de Belmez, venía llevando a ésta a buscar cauces de superación de la misma. En este sentido, no hay que perder de vista que el hecho de no disponer de un acceso directo a Madrid gravitaba enormemente sobre la rentabilidad de la explotación, dado que toda relación con la capital pasaba por la utilización de la línea de MZA entre Madrid y Ciudad Real. No hace falta señalar la preocupación con la que esta última veía la intención de la empresa de dotarse de un tramo propio hasta la capital madrileña, atendida la amenaza que constituía para el tráfico afluente a su citada línea a través de la estación de Manzanares.

Pero si preocupante era para MZA esta posibilidad, la cual intentaría impedir a nivel político con gran ahínco, más lo eran aún los movimientos que tenían lugar en el entorno financiero-industrial vinculado a Jorge Loring. Éste, en compañía de los también malagueños Tomás Heredia y Manuel Larios, se

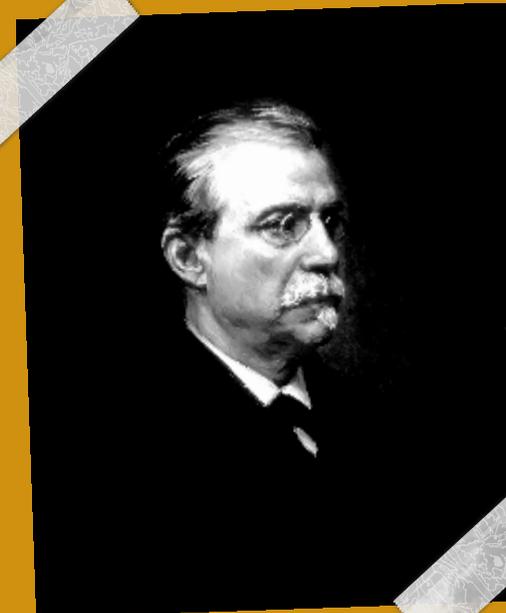
#### **Estación de Ciudad Real**

Desde la estación de Ciudad Real partió el nuevo trazado destinado a situar Madrid como cabecera de la línea de Badajoz.  
Biblioteca Nacional

hallaban vinculados desde años atrás, como propietarios o como constructores, a diversas líneas férreas andaluzas. Sin embargo, lo que no había sido hasta entonces más que una actuación presidida por puntuales deseos de rentabilidad en base a tramos ferroviarios concretos empezaba a tener un cierto carácter estratégico. La intención de Loring en aquel momento era la de racionalizar las iniciativas, avanzando hacia la constitución de una verdadera red ferroviaria andaluza que, necesariamente, debía afectar a la realidad ferroviaria extremeña.

No es de extrañar que el contexto considerado resultara poco tranquilizador para MZA que, tras los esfuerzos económicos realizados, corría el riesgo de ver cerrada repentinamente su expansión en Andalucía. Ciertamente, si se tenían en cuenta los elementos políticos y financieros que concurrían en el particular, los temores no eran injustificados. El escenario venía definido, entre otros factores, por la relación de Loring con Joaquín de la Gándara, socio suyo en varias de las iniciativas andaluzas, además de destacado miembro de la empresa titular del CRB. Por su parte, Canalejas, hombre fuerte de dicha compañía, compartía cargo de consejero en el Banco Hipotecario de España, además de con Loring, con el también malagueño Antonio Cánovas. Ni más ni menos, a la sazón presidente del Gobierno. Las relaciones entre el citado Banco, la Société Générale y el Banque de Paris et des Pays-Bas (Paribas) conformaban un ámbito de influencia financiera no sólo ligado a la empresa del ferrocarril de Badajoz sino claramente antagónico a los Rothschild en el terreno de las finanzas públicas.

Era comprensible que tales realidades llevaran a MZA al temor de que el Gobierno concediera el tramo directo entre Ciudad Real y Madrid, así como al



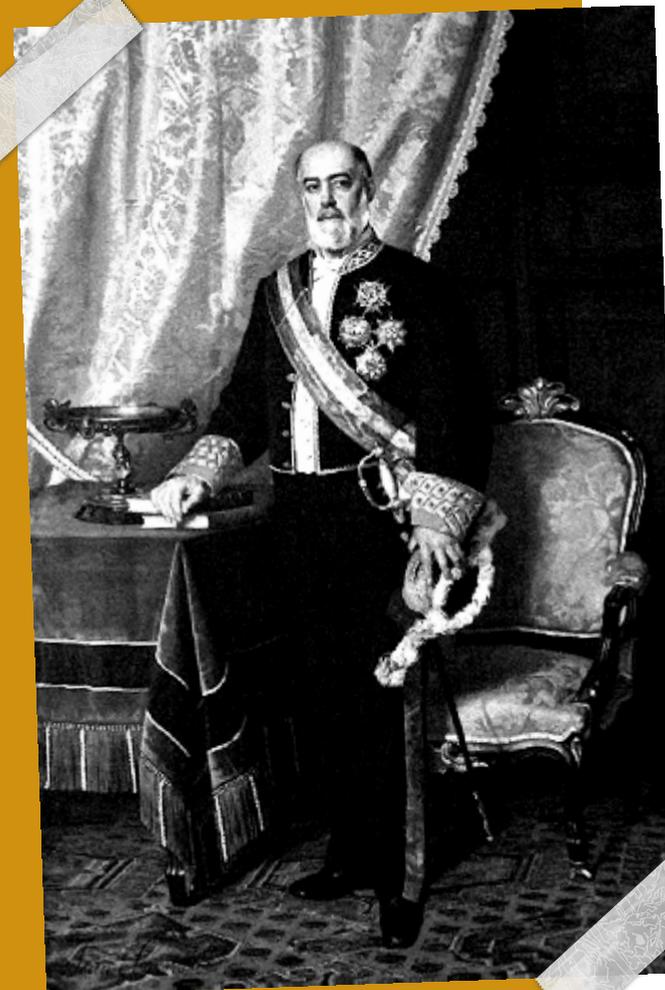
**Antonio Cánovas del Castillo**

El apoyo del influyente malagueño resultó decisivo para el entorno financiero contrapuesto a los Rothschild que auspició la creación de la Cía. de los Ferrocarriles Andaluces.  
Biblioteca Nacional

convencimiento de la existencia de un acuerdo secreto para constituir una nueva gran compañía ferroviaria (que en breve sería la de los Ferrocarriles Andaluces) mediante la que unir, bajo la presidencia de Cánovas y en una sola administración, las líneas de Loring y sus socios con la de Badajoz. El soporte financiero a tan ambiciosa iniciativa por parte del Crédit Foncier de France y el citado Paribas parecía asegurado, soporte que se creía se intentaría hacer extensivo a las necesidades gubernamentales en materia de deuda pública.

Serían precisamente los intereses contrapuestos en el ámbito de las finanzas públicas (donde el peso de los Rothschild ante los sucesivos gobiernos seguiría siendo innegable) los que complicarían la concesión de la línea directa entre Ciudad Real y Madrid. A pesar de tales complicaciones, y del retraso sub-siguiente, los temores de MZA se verían finalmente confirmados. A finales de 1876 se otorgaba a la compañía de la línea de Badajoz, no sólo el trazado que facultaba su acceso directo a Madrid sino también el ramal de Aljucén a Cáceres, que venía a ampliar notablemente sus expectativas de futuro.

Para acabar de sembrar la más profunda inquietud en MZA, Loring y sus socios se afanaban en disponer de un nuevo trazado (entre Puente Genil y Linares) que viniera a conectar el futuro entramado de sus líneas con la cuenca minera de Linares y La Carolina, además de con la capital jienense. De hacerse realidad el planteamiento, la red ideada por Loring no sólo alcanzaría una capital de provincia más sino que pasaría a contar con los tráficos generados por la actividad extractiva de aquella cuenca. Si MZA, con la compra de la línea de Córdoba a Sevilla, había logrado hacerse con las Minas de la Reunión, en el esquema de futuro que parecía dibujarse en torno a la iniciativa de Loring la nueva compañía podía contar no con una sino con diversas cuencas mineras



**Martín Belda y Mencía del Barrio**

El papel del marqués de Cabra en los avatares de la línea de Badajoz fue de importancia. Museo Aguilar y Eslava

conectadas entre sí por las distintas líneas objeto de fusión. Una de ellas la de Belmez, a través del ramal de Almorchón. Sin duda, el control de los diversos yacimientos constituía uno de los factores esenciales asociados a la pugna por el dominio del escenario ferroviario del sudoeste español.

En ese comprometido contexto, el siguiente movimiento de MZA fue el de intentar hacerse con la línea entre Sevilla y Huelva. Tras el éxito de las negociaciones, la compañía pasó con ello a dotarse de un acceso al mar en la costa andaluza, destruyendo así el monopolio del que hasta entonces gozaban Loring y sus socios, a través del control de los accesos a los puertos de Cádiz y Málaga. Si todo lo demás acababa fallando, la compañía siempre podría centrar todos sus esfuerzos en potenciar los tráficos del gran eje Madrid-Córdoba-Sevilla-Huelva.

Dado que el escenario dibujado hasta aquel momento no era de la importancia deseada, MZA estudió la posibilidad de vincular a su red alguna nueva cuenca minera que viniera a conjurar el predominio que podía llegar a alcanzar la red controlada por Loring. Entre las diversas opciones barajadas estaba la de hacerse con la cuenca de Puertollano, en manos de elementos próximos al entorno de los Rothschild. Con ello, la hegemonía de los tráficos de carbón dejaría de estar vinculada, al menos de forma tan señalada, a la cuenca de Belmez y a la línea de Badajoz. La salida de la producción extractiva se planteaba en este caso mediante la construcción de un nuevo ramal entre Puertollano y el punto más a propósito del tramo entre Manzanares y Córdoba (Santa Cruz). No cabía duda de que el golpe que todo ello podía suponer para otro tráfico de carbón era importante.



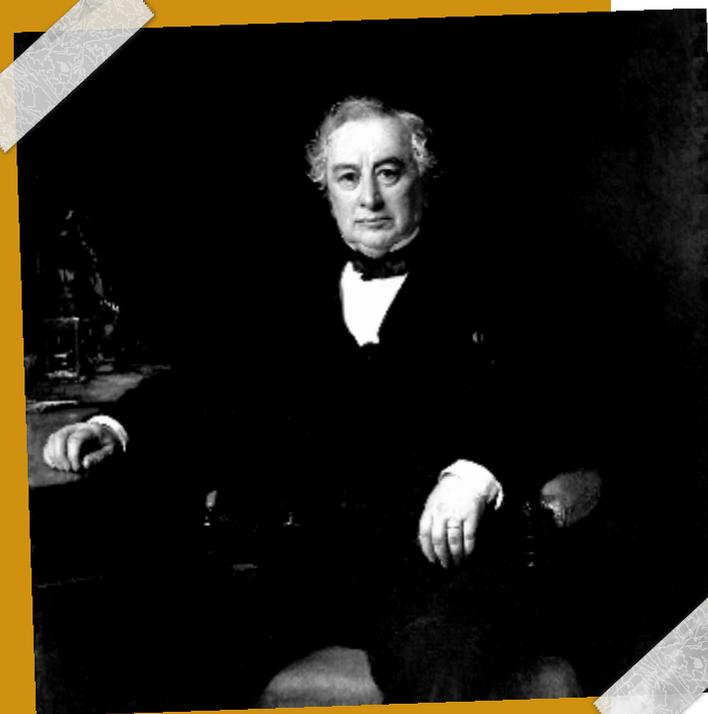
#### **Puerto de Sevilla**

La ciudad de Sevilla y su puerto fueron siempre claves en la disputa por el control de las líneas de Andalucía y Extremadura.  
Biblioteca Nacional

Fue en este contexto en el que la apuesta de futuro de Loring y sus socios se concretó en la constitución de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. En mayo de 1877 se formalizaba ésta en Madrid, fijando sede en Málaga y pasando a formar parte de su primer consejo de administración quienes habían conducido el proceso hasta aquel momento. Hombres señalados, por otra parte, del Partido Conservador liderado por Antonio Cánovas, que presidiría más adelante la empresa. Así, figuraban en su composición Jorge Loring, Martín Larios, Francisco Silvela, Joaquín de la Gándara, etc. Entre otros, figuraban también en representación del soporte financiero francés, Abraham Salomon Camondo, así como Edmond Joubert y Lucien Villars.

La nueva empresa dio inicio, acto seguido, a un proceso de concentración de las diferentes líneas controladas hasta entonces por sus impulsores. La unión de éstas y de las que estaba previsto construir en base a las concesiones existentes debería conformar una red cercana a los 1.000 kilómetros de longitud. No obstante, la potencialidad de la misma no radicaba en tan notable extensión sino en los puntos clave cuya conexión aseguraba, lo que daba lugar a un entramado ferroviario capaz de consolidar o atraer unos tráficos en claro detrimento de los de MZA. El golpe final en este sentido se producía con la concesión por el Gobierno, poco después (julio de 1877), de la línea entre Puente Genil y Linares, lo que acababa de despertar todas las alarmas en la compañía controlada por los Rothschild. La tensión generada por la pugna en torno al control de la red ferroviaria del sudoeste peninsular alcanzaba su máxima expresión.

El año 1878 resultaría decisivo a la hora de despejar el futuro. Dos elementos tendrían su influencia en el devenir de aquel contexto. Por una parte, el



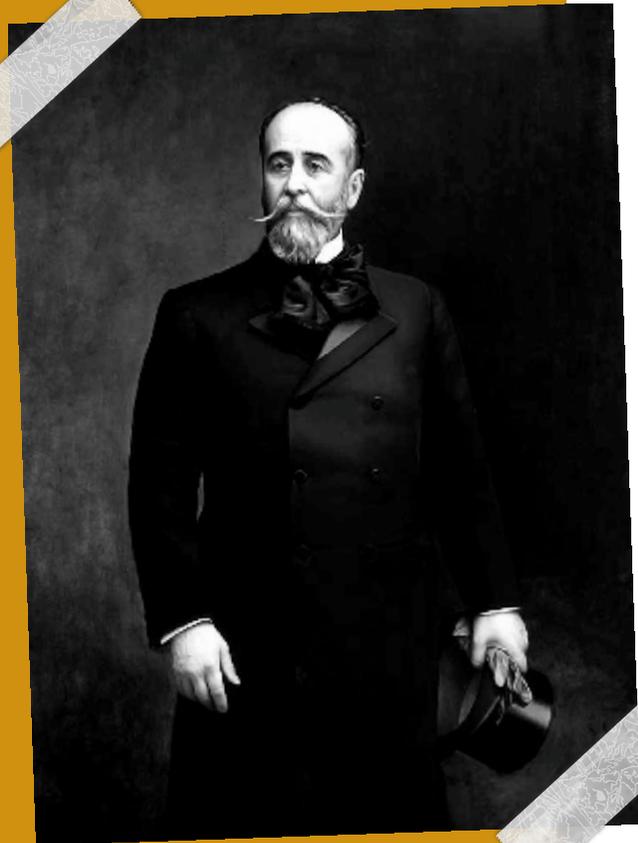
**Isaac Pereire**

Los hermanos Isaac y Émile Pereire protagonizaron durante años una dura pugna con la familia Rothschild por el dominio de las grandes líneas ferroviarias españolas.  
RMN-Grand Palais

decisivo intento de establecer la nueva línea férrea que acabaría uniendo Madrid con Cáceres y con la frontera portuguesa, proyecto tras el que encontraba el influyente Segismundo Moret. Esta línea tenía por objeto tanto lograr un enlace hispano-portugués mucho más corto que el que discurría por Badajoz como dar salida a la producción de las importantes minas cacereñas de fosfatos. Por otra, la errática trayectoria de línea en construcción entre Mérida y Sevilla (en manos de Manuel Pastor), llamada a conectar la línea de Badajoz con la de MZA mediante un trazado paralelo a la frontera portuguesa, que constituía un permanente elemento de incertidumbre capaz de distorsionar de forma significativa cualquier planteamiento.

Dada la situación MZA llegó a considerar, además de la compra de la línea de Badajoz, la del conjunto de la red de Andaluces. Con el control de una red ferroviaria de más de 1.500 kilómetros los Rothschild pasarían a controlar todo el sudoeste ferroviario peninsular, además de las diferentes cuencas mineras a él asociadas. Desaparecerían así las dudas e incertidumbres despertadas en el marco de la lucha por asegurar unos tráficos capaces de garantizar los necesarios rendimientos empresariales. Esa posibilidad, sin embargo, tenía tan elevado coste económico que pronto se reveló del todo desaconsejable. Especialmente tras la experiencia derivada de las dificultades vividas por la empresa a consecuencia de las desmedidas inversiones realizadas a principios de la década de 1860.

Descartada por MZA la compra de la totalidad de los trazados o concesiones en manos ajenas, se entregó a una hábil política destinada a hacerse con el control, únicamente, de las que resultaran imprescindibles para no quedar en una situación de inferioridad frente a la expansiva dinámica de Andaluces. Así,



**Segismundo Moret Prendergast**

El relevante político gaditano  
jugó un importante papel  
hacia finales de siglo en la configuración  
de las líneas férreas extremeñas.  
Congreso de los Diputados

---

a principios de 1879, lograba iniciar las negociaciones para la adquisición de la línea de Badajoz, cuya compañía entendía perdida su opción sobre la de Mérida a Sevilla en favor de MZA después de las negociaciones secretas desarrolladas en varios frentes por Manuel Pastor. Los propietarios de la primera línea extremeña, ante la amenaza de la nueva línea directa a Portugal por Cáceres, la imposibilidad definitiva de hacerse con una conexión portuaria en territorio español y los enormes costes derivados de la construcción de la línea directa entre Madrid y Ciudad Real, cuya posibilidad de rentabilización aparecía cada día más incierta, habían decidido rendirse y entregar su red (concesiones mineras incluidas) a la poderosa MZA.

Fruto de todo ello, y a pesar de las dificultades para la formalización de la compra de la línea de Mérida a Sevilla a consecuencia de las cargas financieras que arrastraba, entre 1880 y 1881 MZA logró definir un escenario en el sudoeste

peninsular que, sin ser el que había anhelado, consolidaba su presencia en la zona y evitaba la formación de un contrapoder como el que hubiera representado la reunión bajo una sola mano (la de Andaluces) de las líneas de Loring y sus socios, la de Badajoz (incluido ramal a las minas de Belmez), la de Mérida a Sevilla, así como, eventualmente, la directa de Cáceres a Portugal y la de Zafra a Huelva. Se aseguraba con ello el suficiente control sobre diferentes cuencas mineras de La Mancha, Andalucía septentrional y Extremadura, toda vez que garantizaba los tráficos de toda índole vinculados a las zonas servidas por la red ferroviaria tan duramente disputada. Con la situación estabilizada en el sur peninsular, MZA podía pasar a concentrar sus esfuerzos en la lucha contra su tradicional enemigo. Esto es; el financiado por el Crédito Mobiliario Español de sus compatriotas, los hermanos Pereire: la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.