

EL FERROCARRIL TALAVERA DE LA REINA – VILLANUEVA DE LA SERENA. UN SUEÑO IRREALIZABLE

Cipriano Juárez Sánchez- Rubio
Universidad de Alicante

Objetivo

Este trabajo tiene como objetivos: Conocer y estudiar los potenciales recursos económicos y técnicos del ferrocarril como medio de transporte, analizar las ventajas de su capacidad e integración en las vías comerciales y económicas, establecer un diagnóstico de los condicionantes del medio físico, de las actividades productivas y del potencial demográfico como valorar el resultado de la acción pública mediante las inversiones realizadas frente a las programadas, el tiempo contemplado en la ejecución de la obra frente al período de extensión y la repercusión en el territorio de la no puesta en funcionamiento del eje viario. Se trata de estimar la importancia económica, social y de relación humana proporcionada por la infraestructura ferroviaria entre la Vegas del Tajo(Talavera de la Reina),la penillanura de las comarcas de La Jara (Toledo) y Las Villuercas (Cáceres) y las Vegas Altas del Guadiana(Villanueva de la Serena).Un proyecto de construcción de red de transporte y comunicaciones, esencial para el desarrollo castellano-manchego y extremeño, que nunca ha llegado a funcionar, a pesar de la remesa económica asignada en el Plan de obras, colonización, industrialización y electrificación de la provincia de Badajoz,1952-1964, para el acondicionamiento del ferrocarril Zafra-Huelva y la terminación del de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena.

1.- La necesidad de un conocimiento profundo del territorio como requisito ineludible para intervenir sobre él

1.1.- Los obstáculos físicos, las actividades económicas y la población como condicionantes de la puesta en valor del trazado ferroviario

El territorio es el receptor de todos los procesos naturales y sociales. Conocer el territorio para actuar sobre él voluntariamente es una necesidad desde el ámbito del Estado, interesado en mejorar las condiciones de vida de su población. Su intervención significa adecuar el territorio a las exigencias de la población a través de las instancias políticas, sociales y económicas.

El ferrocarril desde su génesis es considerado un factor de crecimiento económico y un instrumento efectivo contra el atraso relativo, respecto a las economías avanzadas¹. La

¹ El autor agradece a Tomas Martínez Vara el interés en la realización del trabajo como los consejos, las sugerencias recibidas, los datos facilitados y su disposición constante. A Francisco de los Cobos Artega por la ayuda desinteresada prestada en las fuentes, documentos enviados y su condescendencia. A Angel Sánchez Pardo por la realización de los gráficos del trabajo.

creación y puesta en funcionamiento de esta nueva infraestructura viaria, escribía Marcoartu en 1853,” hará crecer la población, se desarrollará la economía y se colmarán los veneros de la riqueza pública”. La riqueza del territorio castellano-manchego, esencialmente agrícola-ganadero, y del extremeño, ganadero-agrícola e industrial (minas de Logrosán) dependía tanto del establecimiento del ferrocarril como del aprovechamiento y empleo de las aguas al fomento de las actividades productivas. La reducción del coste del transporte, el aumento del volumen de mercancías capaz de trasladar, la disminución del tiempo de viaje (accesibilidad) y la ampliación e integración en circuitos interregionales posibilitaban su expansión. En consecuencia, las inversiones en los sistemas ferroviarios se justifican con base a su impacto positivo tanto en el espacio geográfico que relaciona como en las conexiones con otros centros económicos alejados.

El trazado de la línea de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena y el resto de los ejes viarios conformados desde la implantación del ferrocarril tenían como condición previa la demostración tanto de las posibilidades físicas y económicas del proyecto como de su utilidad pública e industrial. La confirmación estadística de este trazado obligaba, por la Real Orden de 31 de octubre de 1844, a la elaboración de la Memoria descriptiva del anteproyecto donde se incluía el objetivo del ferrocarril y su utilidad. También, se aportaba una información geológica y geográfica del terreno en la que se hace referencia a la geomorfología, la hidrografía, tipo de poblamiento y los productos agrícolas-ganaderos e industriales de la zona. Un documento valioso e importantísimo pero no estimado por la geografía española, a pesar de la gran cantidad de descripciones y datos territoriales de todo tipo que aquellas contienen.

El análisis del trazado es pura geografía física en lo que concierne a los accidentes naturales y sus características (Fig. nº1). También su modificación mediante las obras a realizar por el hombre, al introducir una huella profunda a lo largo, ancho e incluso en altura (viaductos). El conocimiento de la geografía estimula a los estudiosos con el objetivo de corregirla para mejorar las relaciones humanas y económicas. En realidad, los ingenieros que realizan el proyecto ferroviario trabajan sobre la base de que su trazado y ejecución supone un auténtico progreso, en su conjunto, para los municipios beneficiados por la línea de ferrocarril.

Entre los diversos factores que condicionan las relaciones de los diferentes territorios destacan el relieve y su disposición (obstáculo físico), la población y los intercambios económicos. Las acciones a desarrollar por el ferrocarril estaban orientadas en función de la existencia en el territorio de unos problemas y conflictos a los que se debería dar solución. En este sentido, el proyecto de eje viario debía considerar al grupo humano residente en los municipios del trazado, su configuración socioeconómica y los centros urbanos en que se aloja la población. También, las actividades productivas que conforman los espacios rurales tanto de base agraria como las industriales y de servicios. Se trata de conformar un análisis y un diagnóstico de los diferentes elementos sobre la base de las debilidades o amenazas que soporta el trazado del ferrocarril frente a las fortalezas agro-ganaderas e industriales y las oportunidades de los ámbitos espaciales. Es la manera de detectar los problemas y ofertar una adecuada respuesta mediante la propuesta de intervención del ferrocarril.

A nuestro entender, el más importante de los condicionantes por su carácter de obstáculo es el relieve, su disposición en el trazado y la dureza del roquedo. Es el impedimento físico que ofrece más dificultad para la realización de la obra y rentabilidad de las inversiones. El relieve del territorio entre Talavera de la Reina (370 m.s.n.m) y Villanueva de la Serena (294 m.s.n.m) se resuelve mediante tres unidades morfológicas: Vegas de Tajo, penillanura paleozoica de La Jara (Toledo) y Las Villuercas (Cáceres) con sus respectivas sierras y montañas y las Vegas Altas del Guadiana.

La vega del Tajo se ensancha en Talavera de la Reina, a favor de la confluencia entre el colector principal y el río Alberche, dando lugar a una fecunda huerta aprovechada por cultivos de hortalizas, forrajeras, maíz y otras variedades demandadas para conservas e industrias agroalimentarias como de árboles frutales. Este espacio geográfico está favorecido por su topografía llana, gran fertilidad de los suelos y capacidad comercial. También por su situación en los cruces de caminos procedentes de las ricas zonas agrícolas y ganaderas inmediatas. Esas favorables condiciones del medio natural convierten al municipio de Talavera de la Reina en un ámbito de relación de gran efecto impulsor y prestación de servicios a la comunidad, en el contacto de dos economías y regiones históricas, que es lugar de paso obligado hacia Madrid: principal centro de comunicación, de mercado y de decisión económica del país.

La segunda unidad está formada por la penillanura de las comarcas de La Jara y de Las Villuercas y los relieves de los Montes de Toledo. Es el territorio más extenso y complicado para la cristalización del proyecto ferroviario. La comarca de La Jara (Toledo) se fragmenta en dos zonas diferentes por sus aspectos geomorfológicos y litológicos. En su sector polar y en contacto con las vegas del Tajo se desarrollan los terrenos sedimentarios de topografía suave y de gran fertilidad mientras que en el centro y sur de la comarca se desarrolla la penillanura paleozoica formada por pizarras y cuarcitas. Se pasa de una zona rica de vega y regadíos a un paisaje más agreste dominado por olivares, encinas y ganadería extensiva. La penillanura se eleva hasta los 650 metros mientras las sierras (Sevilleja) se interrumpen por pasillos que permiten la comunicación. Su mayor dificultad radicaba tanto en la construcción del viaducto sobre el río Tajo como en su orografía.

El paso a Extremadura se instala sobre los farallones rectilíneos de dirección NO-SE de la sierra de Altamira, franqueable por el collado del Puerto de San Vicente (807 m.s.n.m) y Puerto del Rey, no sin dificultad. La penillanura de Las Villuercas es una superficie desarrollada entre los 450-550 de altitud y bien delimitada con respecto a sus relieves serranos, por encima de los 1000 metros. La comarca atesora el mejor relieve apalachense de la Península Ibérica confirmado mediante la ordenación alterna y paralela de anticlinales y sinclinales cuyos cordeles cuarcíticos terminan por superar los 1600 metros, dejando entre sí valles largos y estrechos ocupados por pizarras (Fig. nº 1) Estas unidades ordenadas de este a oeste son: sierra de Altamira (anticlinal), sinclinal del río Guadarranque (verdadero Despeñaperro de Extremadura), anticlinal de la sierra del Hospital del Obispo, sinclinal del río Jalgüela (río que viene de una cumbre), anticlinal de Guadalupe, sinclinal del Guadalupejo etc. Es la zona más difícil y costosa de construir por las montañas y ríos que atraviesa (Guadarranque, Jalgüela, Guadalupejo etc) como por las cotas a salvar, entre 600 y 1400 metros sobre el nivel del mar.

La tercera y última de las grandes unidades del trayecto de la línea de ferrocarril es las Vegas Altas del Guadiana desarrollada sobre los 280 metros de altitud. Sus caracteres fisiográficos, relieve, tipos de suelos y posibilidades de enmiendas han permitido llevar acabo sobre ella una verdadera revolución agro-pecuaria con repercusión económica, social, generación de empleo y aumento de la población. En consecuencia, un relieve que no plantea inconvenientes por su dificultad física y ofrece posibilidades de ser vencida por la acción humana.

Respecto a la población, el número de habitantes de los municipios del eje ferroviario aumenta considerablemente entre 1930-1950. En Talavera de la Reina se pasa de 14876 a 21728 habitantes. En La Jara, la población total censada en 1950 es de casi 40.000 habitantes mientras en Las Villuercas supera ligeramente esta cantidad, 40.283 habitantes. Esta tendencia se interrumpe en las comarcas de la penillanura y sierras pero no en las ciudades origen y fin del trazado ferroviario. En Villanueva de la Serena se pasa de 14857 a 20812 habitantes en 1960 y a 20573 en 1970 cuando el ferrocarril proyectado está cancelado. Población beneficiada por la realización del ferrocarril que aumenta considerablemente cuando se toma en consideración de Don Benito, 26295 habitantes en 1970(a tres Km de distancia) al ser considerado como conurbación de Villanueva de la Serena. En Talavera de la Reina la población de 1970 asciende a 46412 habitantes.

Este reparto desigual de la población sobre el territorio y su dinámica es debido, en primer lugar, al efecto de atracción que ejerce Talavera de la Reina como principal centro comercial y de servicios de su comarca, de La Jara, del sector oriental de Las Villuercas, del Campo de Arañuelo(Navalmoral de la Mata) y de los municipios de la provincia de Avila ubicados al sur del Sistema Central (Arenas de San Pedro).Un proceso que no tiene correspondencia en las comarcas de La Jara y las Villuercas porque la población censada en 1970 es sólo del 62% en La Jara y del 67% en Las Villuercas, el 67%. Es decir, cada vez la población censada es menor y más vieja (senil). Una amenaza demográfica confirmada estadísticamente que hacía poco rentable el proyecto de ferrocarril. Debilidad en el tráfico de personas acrecentada por la distancia entre la ubicación de algunas estaciones y su distancia a sus respectivos centros urbanos.

La base productiva agropecuaria dominante se concentraba en la explotación del suelo de secano mediante el policultivo mediterráneo de cereal, olivo y vid. Una agricultura de baja rentabilidad y elevada irregularidad productiva excepto donde el regadío corrige estas deficiencias con paralelo beneficio económico y social. Las vegas del Tajo y del Guadiana como el sector más septentrional de La Jara están ocupadas por terrenos sedimentarios de topografía suave y pendientes que varían del 0,5 al 1% de desnivel. Los suelos son de gran fertilidad y están aprovechados mediante regadío. Esta transformación permite aumentar los rendimientos unitarios y una intensificación de las producciones, en especial aquellas en las que se ha previsto un incremento de la demanda interior y exterior. Aportación económica del regadío a nivel de explotaciones agrarias confirmada mediante el valor de la producción (seis veces más que una hectárea de secano), la generación de renta(cuatro veces superior), la creación de empleo directo (entre tres y cuatro veces el correspondiente al secano),la fijación de la población en el medio rural y la industrialización de productos agrícolas como: hortalizas, tomate, frutales(pera y melocotón), arroz y maíz y los de

preferente aprovechamiento ganaderos: forrajeras, maíz forrajero, alfalfa, etc. Un factor de considerable importancia en la ordenación del territorio rural y en la vertebración del territorio.

La vocación ganadera de La Jara y Las Villuercas tienen en el secano de la dehesa, espacio inmediato a la zona de regadío, el complemento adecuado para aprovechar sus producciones forrajeras, alfalfa y pastizales. Es el dominio de los terrenos utilizados por la ganadería extensiva lanar, caprina, bovino etc, como de lo forestal y agrícola. Un sistema productivo que comporta la necesidad de concentrar las explotaciones sobre fincas superiores a 100 hectáreas en contra de las teorías difundidas sobre el latifundio. La dehesa es una explotación humana creada sobre un suelo pobre y bajo un clima hostil. Su rentabilidad económica es baja y poco propensa a la generación de empleo. Por ello, la respuesta económica dada por sus habitantes ha sido la emigración frente al modelo productivo agrario de las zonas de regadío. Una dinámica que no se ha podido cambiar.

En consecuencia, los desequilibrios comarcales en población, renta, crecimiento económico etc, no existieron en época pasada porque la base productiva agro-ganadera estaba fundamentada sobre el aprovechamiento del suelo mediante secano. Solamente el municipio de Logrosán (Cáceres) conoció durante algunas décadas un período de mejora económica debido a la explotación minera de fosfatos y volframio (mayor diversificación productiva) que se veía condicionada por las malas comunicaciones. Una debilidad o amenaza constante que se pensaba solucionar con el proyecto ferroviario aprobado en el Plan de Ferrocarriles de 1926. En cualquier caso, los desequilibrios no eran tan evidentes como lo han sido después de 1960.

El balance de los condicionantes físicos pone de manifiesto las dificultades de la orografía, la adversa disposición del relieve y la dureza de los materiales. No obstante, estos factores no son capaces de explicar totalmente la falta de realización del proyecto ferroviario. Los caracteres humanos como el peso ejercido por la historia (las coyunturas económicas, el proceso bélico de 1936-39, las políticas de desarrollo etc.) y los procesos socioeconómicos (falta de desarrollo industrial, la competencia con otros medios de comunicación, las relaciones comerciales, etc) tienen, a nuestro entender, una importancia tan decisiva como aquellas o más. Por ello, es necesario analizar los factores físicos y humanos que más han contribuido a que el eje viario aprobado no fuera puesto en valor.

2.- El proyecto de ferrocarril de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena. Etapas, objetivos y resultados

2.1.- Una solución útil para impulsar la explotación minera y el comercio de productos agrarios

El transporte es un proceso productivo que consiste en trasladar mercancías y personas de un lugar a otro. La infraestructura de transporte modifica las condiciones de accesibilidad y constituye un elemento clave en la política de desarrollo regional. Estas modifican el marco territorial al producir una reducción de las distancias y concentración del espacio. Se hace el ferrocarril por su utilidad pública, independientemente de su producto directo

(demostración financiera) al ser un elemento vertebrador del territorio. Por tanto, no existe argumento posible contra la planificación de un eje viario eficaz tendente a mejorar la condición económica y social de los espacios geográficos que atraviesa. Tampoco se necesita ser un gran conocedor de las escasas vías de comunicación existentes entre Extremadura y Castilla La Mancha para entender su necesidad como factor fundamental de mejora y modernización agraria, industrial, de servicios y relación humana. Ya lo decía el conde Guadalhorce: “los ferrocarriles bien orientados y trazados dan expansión a riquezas atrofiadas y vigor económico a las explotaciones mineras e industriales, creando vida, cultura y progreso”.

En adecuada correspondencia con este pensamiento la Gaceta de Madrid de seis de marzo de 1926 hacía público el “Plan preferente de ferrocarriles de urgente construcción”, también conocido como Plan Guadalhorce, donde se inscribe la línea desde Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena que mejoraba tanto la oferta de trabajo como relanzaba el proyecto constructivo ferroviario. La memoria del proyecto especificaba que mediante la nueva vía de 168 kilómetros sería potenciado el comercio en un amplio territorio perteneciente a las provincias de Toledo, Ciudad Real, Cáceres y Badajoz al movilizarse con facilidad los productos de los lugares y en particular los fosfatos de Logrosán². La justificación del eje viario se apoyaba por “atravesar, según una diagonal, el gran cuadrilátero que resulta entre las líneas de Cáceres y Badajoz, dentro del cual ha quedado completamente incomunicada una comarca muy extensa en la que se halla comprendida, entre otras, la importante zona minera de Logrosán”(Fig. nº 2). En consecuencia, se daba una solución satisfactoria a los permanentes deseos y aspiraciones regionales ya denunciadas en los proyectos contemplados en la Ley de Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de 1909. Proyecto ferroviario del cual se puede decir todo lo que se quiera menos que se trataba de una obra gratuita e innecesaria.

Esta puesta en valor era una necesidad ya denunciada por M. de Unamuno, en: “Por tierras de Portugal y España”. En su viaje a Guadalupe, desde Puerto de San Vicente, lindero entre las provincias de Toledo y Cáceres (Alía), el tramo que nunca se ha acometido, “se realiza, a través de una montañas bravías y fragosas (Peña Amarilla)” cruzadas por una falla transversal sobre la que monta una carretera de tierra para confirmar que: “la España pintoresca y legendaria sería mucho mejor conocida que lo es(Guadalupe),si tuviéramos otros caminos y vías de comunicación”. El monasterio de Guadalupe es uno de los santuarios más representativos de España, centro religioso de todo el mundo necesitado de otro medio de comunicación impulsor de su desarrollo turístico como factor de crecimiento económico.

La estrategia, entendida como proceso económico, social y espacial dirigida a la repercusión en el tráfico de exportación de ganado, cereales, leguminosas, carbones vegetales, maderas etc y por la riqueza y abundancia de los fosfatos, fue objeto de análisis

² COBOS ARTEAGA, F. de los.- (2002) .- Minateda, Aldea Moret y Logrosán .Los primeros abonos minerales en España: causas de un problema de demanda.- Studia Académica, Volumen 13, pp. 9-65.-

por la compañía Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA)³ con balance satisfactorio. Las minas de Logrosán poseían depósitos inmensos (el filón Constanza produjo 90.000 toneladas de mineral, el 50% de la producción nacional entre 1917-1921 y con riqueza del 60 al 80 % en fosfato tricálcico) pero permanecían a la espera de dotar a la zona de un medio de transporte eficaz. Además, se involucró a una serie de agentes, de tal modo que los pueblos del entorno prometieron para el tren recursos financieros, cinco millones de pesetas, como acuerdos por unanimidad de la concesión gratuita de paso por los terrenos labrantíos de las zonas comunales y facilidad de expropiación por el Estado. Acciones encaminadas a favorecer la implantación del ferrocarril debido a los cuantiosos beneficios que este medio de locomoción debía generar para su población, la transformación socioeconómica y el progreso de relación de sus habitantes con otros territorios. Una zona abandonada y de muy difícil accesibilidad que se vería favorecida por la mejora de la tarifa de transporte de los productos agrícolas e industriales, frente al coste a lomo de animales y camiones.

La viabilidad del proyecto Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena favorecía tanto la competitividad de las actividades económicas del ámbito del eje como la reducción en 78 kilómetros la distancia entre Madrid y Villanueva de la Serena frente a la línea Madrid-Ciudad Real-Badajoz. También el nuevo trazado veía reducida su distancia con la ciudad de Huelva en 59 kilómetros frente al trazado Madrid- Alcázar de San Juan- Sevilla- Huelva (Fig. nº 2). Este eje conectaría Villanueva de la Serena con Mérida- Zafra y Huelva. Sería una vía de progreso y el eje natural más rápido de interconexión tanto entre Madrid y Lisboa como con el puerto de Huelva. Los dos puertos más importante, internacional y nacional, respectivamente, para la salida de los productos agrarios, ganaderos e industriales (fosfatos) de Extremadura. Un eje ferroviario que favorecía la actividad económica equilibrada mediante su conexión en Mérida con la Vía (Ruta) de la Plata (camino bueno y empedrado) integrado por Sevilla- Mérida- Cáceres- Salamanca- León- Gijón. Ventajas previsibles para el territorio extremeño que resultaban determinantes por la mayor seguridad del transporte y su relación con los puertos mencionados, el centro de España y otros núcleos urbanos de producción y consumo.

Por tanto, sin este potente eje ferroviario se ha comprometido tanto el futuro de las economías de los municipios de dicho corredor como las posibilidades de atracción de nuevas inversiones en estos territorios y la fijación de su población. Un sueño irrealizable no libre de objeciones serias ya que el gestor-director de la construcción de la línea de ferrocarril es el Estado. Era un proyecto de ferrocarril voluntarioso y, a nuestro entender, construido tarde por la miopía de los gobernantes ya que al retrasar la obra se han perdidos muchos beneficios y oportunidades por no poderse comercializar sus riquezas (fosfatos, productos agrarios etc). Factor retardatario del crecimiento económico, social y humano de la zona afectada que se acrecienta por la afectación del trazado (obstáculos físicos), la falta de voluntad política en su realización y la poca vocación de servicio ya que el proyecto se debía haber realizado en el tiempo marcado por la Administración. Un balance desigual de actuación sobre el espacio confirmado mediante la realización completa de la tercera

³ Fundación de los Ferrocarriles Españoles: D-0327-001. Expedientes relativos a estudios, informes y noticias sobre ferrocarriles en proyecto 68. Ferrocarril de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena (s.f.)

sección frente al tramo primero de la sección segunda (Puerto de San Vicente-Alía-Guadalupe) donde las obras se pararon en 1941 y nunca se volvieron a reanudar. Una actuación impropia de un Estado donde la capacidad de gestión ha sido nula frente al gasto irresponsable sin beneficio para los ciudadanos.

La necesidad de disponer de un transporte eficaz y de gran utilidad para impulsar el desarrollo territorial se plasma tanto por el acortamiento de la distancia con Madrid como por enlazar la importante fábrica de superfosfatos construida en Villanueva de la Serena con el núcleo productor de Logrosán. Un proyecto que chocaba contra el ferrocarril Almorchón-Talavera de la Reina que beneficiaba a los pueblos de la comarca badajocense (pacense) de la Siberia. Elección final del trazado (con parada oficial en Guadalupe) donde se conjugan la connivencia del Dictador y de los frailes de Guadalupe, como alguien se atrevería a apuntar recién acabada la Dictadura⁴.

El proyecto fue aprobado con los trámites oficialmente requeridos. La nueva línea se divide en tres secciones: la primera se extiende desde Calera y Chozas a Puerto de San Vicente (esta estación estaba ubicada en la provincia de Cáceres). La obra se inicia el ocho de marzo de 1930. La segunda sección se desarrolla desde la estación de Puerto de San Vicente (posteriormente fue descartada siendo sustituida por Guadarranque cuando se había realizado la explanación del terreno quedando aquella como cota de rasante actual) a Logrosán (Fig. nº3). La obra se inicia el cinco de marzo de 1930. La tercera arranca en Logrosán y finaliza en Villanueva de la Serena⁵. En esta sección la obra se inicia el 26 de septiembre de 1928. Los informes derivados del balance final del proyecto hacen coincidir a todos los estudios realizados en resaltar que sólo la sección tercera entró en funcionamiento con restricción exclusiva para transportar productos agrarios. El proyecto fue definitivamente cancelado mediante el decreto 4129/64, de 17 de diciembre de 1964. Sin embargo, conviene volver sobre esta obra no materializada porque interesa describir y explicar los factores e intereses que más han contribuido a su no realización en los años treinta (depresión económica, competencia con la carretera y la inestabilidad política y social de los cambios de régimen de 1930 y 1931) como la posibilidad de modificar su trazado sin alterar su cometido. Ha faltado flexibilidad en el planeamiento, capacidad de gestión, vocación de servicio, voluntad política, y se han dilapidado todas las inversiones realizadas sin beneficio para la sociedad. Un proyecto no libre de objeciones por su error en el trazado y persistencia en el tiempo, necesitado de un análisis cuidadoso.

La obra inacabada se ejecuta cronológicamente en dos etapas diferentes. La primera se extiende desde su aprobación en 1926 hasta su paralización definitiva en 1941 con la interrupción del proceso bélico de 1936-1939. El estado de la situación era diferente en cada una de las secciones. Las obras comenzaron a buen ritmo menos en la sección segunda (tramo Puerto de San Vicente-Logrosán). En 1936 la sección tercera (Logrosán- Villanueva

⁴ Gran Enciclopedia de Extremadura (1992).-Villanueva de la Serena. Edex, Tomo 10, p.176. Durante el mandato del Alcalde A. Miguel Romero, Primo de Rivera visitó dos veces la ciudad de Villanueva de la Serena para sendas inauguraciones.

⁵ ESTEVE, J.P (2008).- El Ferrocarril Madrid-Ciudad Real- Badajoz.- Monografías del Ferrocarril nº 25 . Ed. Lluís Prieto. Rubí (Barcelona),pp.-251-270.

de la Serena) tenía acabados todos los edificios de las estaciones y el 75 % de la explanación. No obstante, en el tramo primero de la sección segunda (Puerto de San Vicente-Alfá- Guadalupe) nunca se acometieron trabajos de importancia ni ha existido continuidad de obra. Un estado de la infraestructura viaria cuyo balance es muy diferente en el segundo tramo Guadalupe-Cañamero-Logrosán al confirmarse la realización de una parte considerable, entre el 80 y el 84 %, de la obra⁶. La sección tercera ha sido la única que llegó a pasar a RENFE en 1961.

Este proyecto ferroviario es la historia de un sueño irrealizable. El deseo, la esperanza y la impotencia de no ver realizado el proyecto de ferrocarril provoca un estado intelectual de tristeza que obliga a asumir pero no compartir lo inútil y patético de una parte su trazado. Se desea conocer y analizar si fue posible determinar las condiciones técnicas del trazado proyectado y aprobado por los ingenieros en su tiempo como su ejecución mediante una ligera modificación sin afectación a sus lugares de paso. Es decir, flexibilizar el planeamiento para no tener necesidad de enfrentarse con la adversa geografía física y su modificación mediante las obras a realizar (túneles largos y peligrosos) para no condicionar el trazado aprobado. Es una nueva forma más práctica y conveniente de poder realizar el eje viario aprobado y poder cumplir la función que tenía asignada en cualquiera de sus etapas de realización. Se trata de contemplar la posibilidad de realizar una propuesta que hubiera hecho posible poder cumplir los objetivos a conseguir.

En 1932 Guadalhorce, ex ministro de Fomento a la sazón, hacía pública una nota⁷ “donde reconocía que todas las obras que se pusieron en ejecución tenían su proyecto aprobado pero que todos han de sufrir obligadas rectificaciones, que las realidades, accidentes y circunstancias imponen y sólo puede exigirse que el error no pase del 10 ó 12 por ciento”. En nombre de esta flexibilidad y consideración a las personas que contribuyen con su conocimiento a la realización de las obras aprobadas para mejorar la situación económica-social y de relación de los grupos humanos de los territorios, estimo que este ferrocarril se debería haber realizado en el tiempo marcado por la Administración del Estado (a pesar de la situación económica y política) con una alternativa en el trazado. En su defecto, en la segunda de sus etapas de 1952 a 1964 (Plan Badajoz), con su correspondiente modificación por el terreno de menor dificultad física.

El proyecto de la 2ª sección del Ferrocarril de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena, desde el Puerto de San Vicente a Logrosán, se adjudicó el 5 de octubre de 1929 a la S.A. “Construcciones Gamboa y Domingo” con baja del 23,45% sobre el presupuesto de contrata de 40.998.360,25 pesetas y un plazo de ejecución de cuatro años⁸, con arreglo al proyecto aprobado el 18 de marzo de 1929. La longitud de 52,75 Km está dividida en dos trozos. El primero de 24,60 Km y el segundo de 28,15 Km (Fig. nº3). Se dio comienzo a las obras el 5 de marzo de 1930 y por la escasez de consignación para esta clase de obras en

⁵<http://www.acampamos.com/comunidades/cast-mancha/aventura/vi...> También, Federación Castellano-Manchega de Amigos del Ferrocarril. Igualmente, ESTEVE, JP, op. citada.

⁷ Conde de Guadalhorce (1932).- Una nota del Conde de Guadalhorce.- Ferrocarriles y Tranvías, enero de 1932 pp.28-29.

⁸ Memoria del proyecto de la 2º sección del Ferrocarril de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena. AGA, Caja (4)102 26/21595.

aquel tiempo, el día 27 del mismo mes, el Contratista oficiaba haber reducido el número de obreros por la minoración de las consignaciones, al limitarse a una media mensual de 50.000 pesetas. Cantidad que varía significativamente tanto de forma anual como mensual hasta 1936 y que explica tanto la falta de estabilidad en las entregas monetarias como el escaso avance en las obras a realizar. La contrata se reanuda en 1940, pero se rescinde definitivamente por la Superioridad mediante la Orden Ministerial de 27 de enero de 1941, habiéndose producido algunas pequeñas variaciones en el trazado con ligeros escarceos (se suprime el seno que el proyecto contemplaba hacia en la estación de Guadalupe, nuevo estudio del viaducto sobre el Guadarranque, aumento del número de túneles hasta 24, etc). La Memoria elaborada para la rescisión de la contrata expone con gran detalle la situación de las obras y los importes de ejecución material del Proyecto aprobado como de las acciones ejecutadas (cuadro nº1). Estas supusieron un gran esfuerzo humano al tener que realizarse túneles y viaductos sin apenas poder disponer de una maquinaria potente. El trabajo realizado no guarda relación alguna con el tiempo marcado para la finalización de la sección segunda (cuatro años). Tampoco, entre el valor ejecutado en obras, 7,23 millones de pesetas y el presupuesto de ejecución 35,6 millones (el 20,28%). Un porcentaje que se desequilibra en mayor cuantía cuando el análisis se referencia a los trozos individuales de la sección. En el trozo primero (entre Puerto de San Vicente –Alía- Guadalupe) solo se invirtió el 5,37% de su ejecución material mientras este valor en el segundo trozo se eleva al 43,63% de lo proyectado. Se imponía, por tanto, una revisión total del presupuesto de terminación⁹ de la obra incrementado considerablemente por la evolución de la inflación. La mala situación económica que atravesaba el país condujo a la recesión de la obra contratada.

Por lo general, al ingeniero se le fijaban no sólo las cabeceras de la línea, sino una serie de puntos obligados de paso¹⁰. De este modo, en vez de orientar en ocasiones la línea por donde ofreciera menores dificultades, los comisionados debían limitarse a tratar de vencer los obstáculos que se oponían al trazado en una dirección prefijada de antemano¹¹. En este sentido, consideramos que no ha existido posibilidad técnica de cambio para vencer las dificultades impuesta por el relieve y su total realización. El trazado del eje viario del trozo Puerto de San Vicente-Alía- Guadalupe (Fig nº1) y la localización de algunas de sus estaciones con respecto a sus núcleos urbanos (Fig nº3) podrían haber sido objeto de modificación y supresión con paralelo beneficio en la reducción del gasto, sin dejar de cumplir el objetivo del ferrocarril. A la salida de la estación de Santa Quiteria, en las proximidades de Puerto del Rey (perteneciente al municipio de Alía) sale el camino vecinal que une estos dos lugares. Este discurre por los terrenos de Rañas de la Extremadura central de topografía suave que enlaza sin obstáculo montañoso alguno a dichos centros urbanos.

⁹ AGA Caja (4) 102 26/21596.

¹⁰ R.O.28-I-1852: Art.2. El Ministerio de Fomento queda facultado para designar los puntos de tránsito de estas líneas, conciliando la conveniencia de la Administración y del tráfico con la posibilidad facultativa.

¹¹ CORDERO, R y MENÉNDEZ, F(1978).- “El Estado de los Ferrocarriles” en ARTOLA, M: Los ferrocarriles en España. 1844-1943.- Servicios de Estudio del Banco de España. Madrid, pp. 203.

Cuadro nº1: Presupuesto General de Ejecución Material

| Trozo | Longitud Kilómetros | Beneficios Imprevisto Direc/Admi | Ejecución material | Obras Túneles Edificios | Porcentaje gastado |
|-------|------------------------|--|-----------------------|-------------------------------|-----------------------|
| 1º | 24,60 | 25.020.852 | 21.757.262 | 1.170.493 | 5,37 % |
| 2º | 28,15 | 15.977.508 | 13.893.485 | 6.061.854 | 43,63% |
| Total | 52,75 | 40.998.360 | 35.650.748 | 7.232.347 | 20,28% |

- 1.- El presupuesto de contrata asciende en 1928 a 40.998.360 pesetas
- 2.- El presupuesto de ejecución material en 1928 ascendía 35.650.748 pesetas.
- 3.- La valoración general de ejecución material en 1941 asciende a 7.232.748 pesetas.

Este es el tradicional camino seguido por la cañada ganadera entre Logrosán (Cáceres) y Anchuras (Ciudad Real) que pasa por las inmediaciones de Santa Quiteria (Toledo). El denominado "Camino Natural de las Villuercas"(Logrosán, Cañamero, Guadalupe y Alía) que se ha convertido en el proyecto de unión de las transformadas Vías Verdes de las Vegas del Gadiana, entre Villanueva de la Serena y Logrosán, y la Vía Verde de la Jara, entre Calera y Chozas y Santa Quiteria. Un trazado, que aprovecha la vía del tren abandonada desde Logrosán a Puerto Llano(Cañamero)con ramal hasta Guadalupe de 10 kilómetros, por la vieja vía férrea proyectada. Es decir, existía la posibilidad técnica (determinación del camino óptimo) de una ligera alternativa del trazado viario proyectado sin afectación a la localización de las estaciones de Alía y Guadalupe con sus respectivos centros urbanos. Una acción posible y encaminada a mejorar la accesibilidad a la comarca de Las Villuercas con repercusión favorable en su realización definitiva frente a la falta de flexibilidad en el trazado aprobado en 1926 que tampoco se plasmó en las acciones contempladas en el Plan Badajoz de 1952.

El trazado aprobado se debía haber modificado para eludir los obstáculos orográficos ya que la línea recta no es la más adecuada de seguir cuando se tienen que vencer fuertes relieves de forma continuada mediante largos y sucesivos túneles (el mayor de 2264 metros y sólo iniciados 102 metros como otro del la misma magnitud de 2010 metros con sólo trincheras, en el tramo Guadarranque –Alía) y viaductos como el del río Guadarranque, de 516 metros. Esta posible modificación técnica del proyecto inicial habría mejorado la

efectividad de los recursos asignados y el recorrido viario. Un factor decisivo en la construcción del ferrocarril como el escaso de interés prestado por la Administración agravado por la falta de correspondencia entre la localización de algunas estaciones y la distancia a sus núcleos urbanos (Puerto de San Vicente entre 6 y 8 Km, fuera de su comunidad autónoma, necesidad de superar un collado de 807 metros y por fin suprimida). En esta misma problemática está Berzocana, a 20 Km de su centro urbano, con un puerto por medio y de relación más fácil con Logrosán. Estas condiciones desfavorables por su distancia a los pueblos y afectación al tráfico de personas se repiten entre el centro urbano de Zorita y su estación: Zorita-Lavadero a 15 Km y Madrigalejo y Campo Lugar entre 6 y 7 Km. En consecuencia, un proyecto de gran utilidad pública que debería haber visto modificado ligeramente su trazado, la ubicación de varias de sus estaciones y en ciertos casos compartir (Logrosán-Berzocana) para alcanzar los objetivos contemplados en el proyecto: servir de medio de relación humano y de tráfico de mercancías.

2.2.-Efecto impulsor de la planificación regional en la terminación del proyecto de ferrocarril de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena

Las infraestructuras de transporte son un elemento clave en las políticas de desarrollo regional. Estas modifican las condiciones de accesibilidad del marco territorial, reducen las de distancias y consolidan la concentración del espacio. La planificación tecnocrática como una actividad asistencial-caritativa está plasmada en el denominado Plan de Badajoz de 1952 y corregida en los planes de desarrollo de 1964-1975. La Ley de 7 de abril de 1952 crea el Plan de Obras, Colonización, Industrialización y Electrificación de la provincia de Badajoz que es considerado como el primer ensayo de planificación regional en España¹². El Plan tenía como objetivos cuatro finalidades: regulación del Guadiana, transformación en regadío de 105.000ha, colonización (asentamiento de población) de la zona transformada e industrialización de la producción de las zonas regables. Junto a estas finalidades estaban contempladas cuatro acciones a desarrollar que tienen como característica común extender su aplicación a toda la provincia. Una de las acciones contempladas está cifrada en: “Adaptación de la red de transportes (fundamentalmente, acondicionamiento del ferrocarril Zafra-Huelva y la terminación del de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena)”. El artículo tercero, apartado C, de la Ley asignaba la cantidad de 842,4 millones de pesetas, divididas en catorce anualidades consecutivas a partir de 1952, período (1952- 1965), para terminar el eje ferroviario. Esta mejora en la red viaria estaba avalada por el aumento del volumen a transportar, 1.260.000 toneladas anuales de productos de la tierra de las cuales 819.000(65%) saldrían por ferrocarril¹³. Un aumento de las expectativas oficiales que continuaban bajo los efectos de la inercia de la política expansiva del espacio regado con base a las recomendaciones de la F.A.O. en el “Proyecto de desarrollo de la Región

¹² JUÁREZ, SÁNCHEZ-RUBIO. C. (1971).- Estudio geográfico del Plan Badajoz.- Memoria de Licenciatura. Universidad de Salamanca, 233pp. .

¹³ JUÁREZ, SÁNCHEZ-RUBIO. C. (1973).- La acción planificadora del Estado en las Vegas del Guadiana.- V Pleno del Consejo Económico Social Provincial de Badajoz.- pp. 22 y siguientes

Mediterránea en los años 1958-1959¹⁴. Estrategia expansiva de regadío que comienza a ponerse en tela de juicio en 1960, al tiempo que se empieza a admitir la imposibilidad real de que la política colonizadora sea, por sí sola, capaz de solucionar el problema del campo. Por ello, el análisis de los presupuestos del Plan Badajoz, su ejecución y desviación se convierten en un elemento crucial para la comprensión correcta tanto de su transformación agraria como de la terminación del ferrocarril de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena.

La plasmación más significativa de la acción del eje viario la constituye la desproporción existente entre la cantidad de dinero asignado al ferrocarril, el tiempo de aplicación y la no finalización del proyecto. La aprobación del primer Reformado del Plan (el incremento total se cifraba en 8.735,3 millones de pesetas, entre 1952 y 1959, casi tres veces la estimación inicial) por una O.M. de 1 de diciembre de 1961 excluyó de él todas aquellas obras relacionadas con las comunicaciones, quedando integradas en lo sucesivo en los Planes Nacionales de Ferrocarriles y Carreteras, y se redujeron las referidas a puertos a las que debían realizarse en el de Huelva (Juárez, 1971, pp.188). No fue necesario esperar a la cancelación del ferrocarril con base a las recomendaciones del Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo (también Fomento, el BIRD/ BIRF), generalmente conocido con el nombre de Banco Mundial (España se incorpora a este organismo internacional el 20 de junio de 1958). El proyecto ferroviario dejó de existir cuando le faltaron las remesas monetarias anuales asignadas para su finalización.

La inversión realizada para cumplir la acción de finalización del ferrocarril y el acondicionamiento del de Zafra-Huelva fue solamente de 645,9 millones de pesetas, el 76,67% de la cantidad programada, sin terminarse la obra. Una actuación que dista considerablemente del resto de las finalidades y acciones contempladas en el Plan ya que teniendo que finalizarse éste en 1964 fue ampliado hasta 1970 e integrado en el II y III Plan de Desarrollo (tercer reformado del Plan en 1971), recibiendo diferentes remesas monetarias: 933 millones en el II Plan de y 2979 millones en el III Plan (1972-75). Asignaciones presupuestarias invertidas con beneficio económico, social y humano pero sin afectación al proyecto ferroviario. Una obra inacabada en sus dos etapas marcadas por la Administración que pone de manifiesto la mala gestión frente al gasto irresponsable, sin ninguna utilidad.

Llegado este momento cabría preguntarse ¿Fue la crisis económica de los años de 1930 la más decisiva en la paralización de la línea o, el abandono de la obra por el Plan Badajoz? El ferrocarril proyectado era de una gran utilidad pública y rentable tanto en la primera como en la segunda de sus etapas de construcción. Su valor indirecto siempre se ha considerado sobradamente compensador y productivo. La rentabilidad le proviene de ser la infraestructura viaria más eficaz para la explotación y comercialización de los fosfatos de Logrosán y otros minerales de la zona que recorre. También por la potencialidad agrícola-ganadera –forestal de la zona, las mercancías, el tráfico de viajeros, su contribución a la mejora de la comercialización de los productos de regadío del Plan Badajoz, abreviar las

¹⁴ F.A.O. (1959) "Proyecto de desarrollo de la Región Mediterránea. España". Madrid. Instituto de Estudios Agro-Sociales del Ministerio de Agricultura.

relaciones entre Madrid y Huelva y facilitar el acceso peregrino al santuario de Guadalupe. Sin embargo, las causas aludidas para su cancelación en 1964 son tanto de orden físico como económicas y humanas. Proyecto abandonado pero no olvidado que se reivindicaba desde Huelva en 1968 y desde Badajoz en 1971 por los beneficios que podía producir como en la actualidad se hace con el tradicional ferrocarril de la Ruta de la Plata cancelado en 1984 por falta de rentabilidad económica pero no social.

Las explicaciones de abandono del proyecto ferroviario son el resultado de hechos físicos y humanos sobre la base de: la dificultad que impone el medio físico en el trozo primero de la sección segunda y parte del segundo, la falta de respuesta dada por la Administración en cada una de las etapas, el dilatado tiempo de ejecución de la obra (1926-1965), la afectación por la crisis económica mundial durante el período 1930-1935 con especial incidencia en el sector agrario, la interrupción de la dinámica constructora por el proceso bélico de 1936-1939, la pobreza económica de los años cuarenta del siglo pasado, el cambio alternativo impulsado por el desarrollo de las carreteras y del transporte por automóviles y camiones, su exclusión del Plan Badajoz y las recomendaciones del conocido Banco Mundial en su Informe de 1962, más inclinado a impulsar el automóvil como medio de intensificación del tráfico de personas y mercancías, frente al ferrocarril.

Es decir, se debía cancelar el ferrocarril de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena porque el transporte mecánico por carretera lo substituye con ventaja. Competencia del automóvil al ferrocarril en España que comienza hacia 1920 y se confirma totalmente durante la década de los años cincuenta del siglo pasado momento en que el transporte por carretera supera definitivamente el número de viajeros y toneladas de mercancías transportadas sobre carriles de hierro¹⁵. Una consideración, a nuestro entender (por la Administración), que como mínima es capciosa cuando no mal intencionada e interesada ya que la carretera de La Jara y Las Villuercas, la tradicional C-401, no se ha visto mejorada en su firme, anchura y supresión de algunas curvas desde su pavimentación en los años veinte hasta 1992.

Conclusiones

- La clave del error histórico está en la clausura del tendido ferroviario porque se hipotecó su viabilidad como eje de futuro.
- El proyecto ferroviario tenía como objetivo reducir las disparidades sociales y económicas entre los ciudadanos y los territorios del interior de España.
- Era una vía de progreso y eje natural más corto y rápido de interconexión entre Madrid-Huelva y Madrid-Badajoz- Lisboa.
- De este eje ferroviario se puede decir todo lo que se quiera menos que se trataba de una obra gratuita e innecesaria. Un sueño irrealizable.

¹⁵ HERNADEZ, JL (2002).- Las primeras reacciones de las compañías ferroviarias españolas al inicio de la competencia automovilística antes de la guerra civil.- Revista de Historia Económica, nº 2. Año XX, Primavera – Verano p.360

-Es una acción planificada por el Estado que pasa por ser la manifestación por excelencia de la ordenación del territorio, además de que se tenía la ventaja de la inversión realizada hasta su liquidación en 1941 como la garantía de disponibilidad de las remesas monetarias asignados en el Plan Badajoz. Solo un problema mediatiza esta suficiencia en ambas etapas, la falta de realización de las obras del tramo primero de la sección segunda (Puerto de San Vicente-Alía-Guadalupe). La ineficacia en la realización de las obras justifica su abandono en el primer reformado del Plan en 1961 y cancelación definitiva de la línea férrea mediante el decreto 4129/1964 de 17 de diciembre.

-El ferrocarril de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena, a pesar de los costes económicos, geográficos físico-humanos y sus implicaciones, significaba un paso adelante, decisivo y valioso de la vertebración del sector occidental de la meseta sur y la mejora de sus relaciones.

-Ha faltado voluntad política, vocación de servicio y capacidad de gestión. Su no realización en el tiempo marcado por la Administración ha sido caer en la irracionalidad más completa tanto social como económica.

Bibliografía

ALCAIDE, R.- (2002).- El ferrocarril y la articulación del territorio en la Comunidad Valenciana, En AGUILAR, I, VIDAL, OLIVARES J.- 150 años del Ferrocarril en la Comunidad Valenciana. Editorial Generalitat Valenciana pp9-29. Valencia.

BENJUMEA, R (1932).-Una nota del Conde de Gudalhorce. FERROCARRILES Y TRANVIAS, Enero, pp.28-29

CAMPESINO, J.A, AZCARATE, B y BARRIENTOS, G (1991).- Extremadura. En Geografía de España. Ed. Planeta pp.9-158.

COMIN, F, MARTÍN, P, MUÑOZ, M y VIDAL OLIVARES, J(1998).- 150 Años de la Historia de los Ferrocarriles Españoles.-Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Grupo Anaya.- pp.306.

HERNÁNDEZ-PACHECO, F.- (1956).- Característica geográficas y geológicas de la Vegas del Guadiana. Excm. Diputación Provincial de Badajoz.- pp.161.

JUÁREZ SÁNCHEZ-RUBIO, C.- (1975).-“Repercusión industrial del Plan Badajoz” en IV Coloquio sobre Geografía: Ciudad e Industria . Oviedo pp472-484.

JUÁREZ, C, RODRÍGUEZ, M.- (1996).- Efectos de la política de colonización en el regadío de Extremadura: Balance y perspectiva.- Investigaciones Geográficas nº 16.- pp. 35-59.

MARCOARTU, A. C de (1853) “Los carriles de hierro en nuestra edad y en nuestra patria” .- Revista de Obras Públicas, Nº 1, Tomo I(10). pp. 124-127.

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

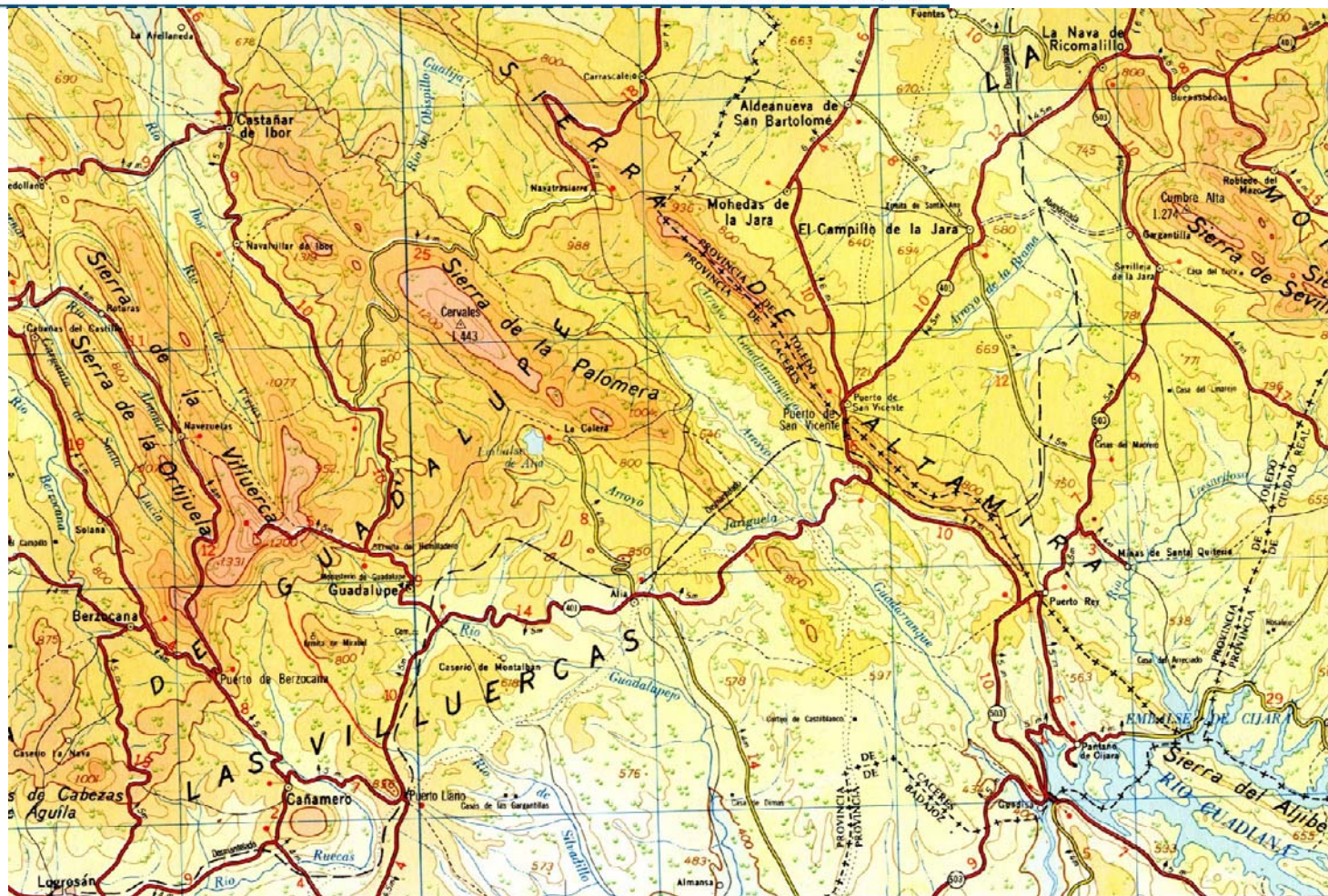


Figura 1. Trazado del proyecto de ferrocarril de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena en su recorrido por las comarcas de La Jara y Las Villuercas.

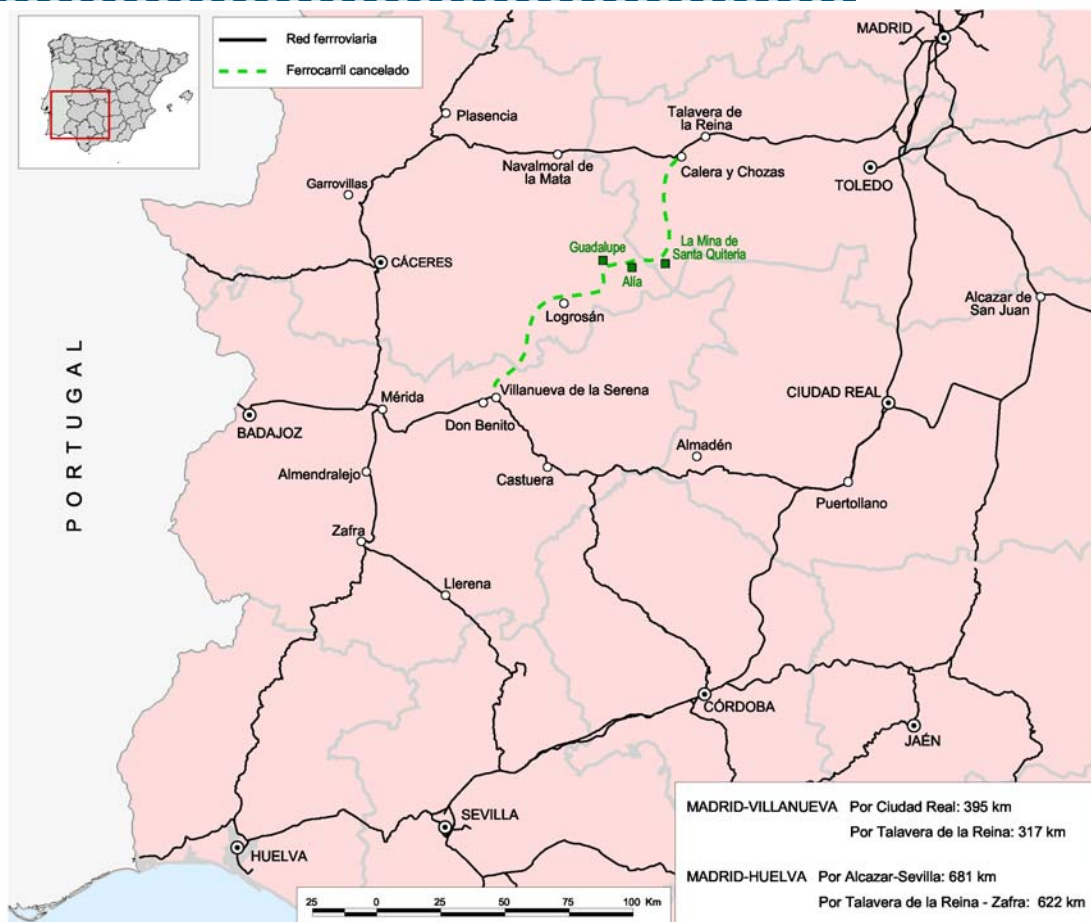


Figura 2. Red ferroviaria y localización del ferrocarril cancelado

EL FERROCARRIL DE VILLANUEVA DE LA SERENA A TALAVERA DE LA REINA

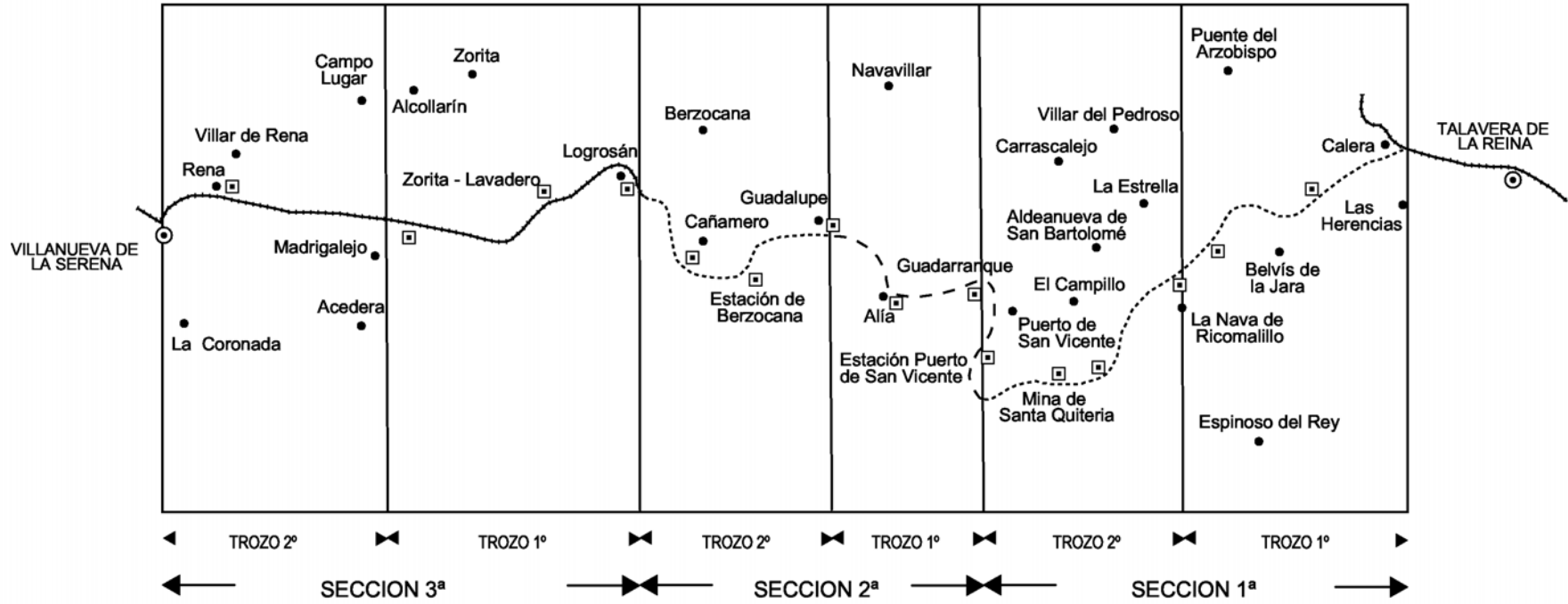


Figura 3. Localización de las estaciones en relación con sus núcleos urbanos