

# Aljucén-Cáceres.

Unión de la alta  
y baja Extremadura



JUAN JOSÉ RAMOS VICENTE



Círculo Rojo  
EDITORIAL



**Locomotora serie 230-4017 (ex M.Z.A. 667), con un tren formado por un furgón con garita de M.Z.A., un vagón jaula de dos pisos, cuatro coches de dos ejes con balconcillos abiertos, un vagón postal, dos coches de dos ejes de pasillo lateral parcial y un furgón con garita, cruzando el nuevo puente sobre el río Aljucén (1927) Juan Salgado Lancho [M.Z.A.\_0241-IF\_10-20]**

## Presentación

*Extremadura, como la práctica totalidad del país, tenía organizada su economía, cuando irrumpió el sistema de transporte de la Revolución Industrial, en torno a un sector primario de naturaleza extensiva. Esto no cambió a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX. Sin embargo, sí experimentó una novedad, otrora inviable, como fue que su población se doblara. Como ello fue resultado, obviamente, de un crecimiento de la producción agraria hecho posible, en este caso, por un correlativo aumento de la superficie cultivable, lo lógico es que no aumentara el producto neto comercializable y que, por tanto, el comercio interno siguiera prevaleciendo sobre el externo dada la inmanencia del autoconsumo. Ahora bien, hubo una diferencia sustancial respecto a lo acontecido durante los siglos anteriores: la región se dotó, durante estos años, con una red ferroviaria. Los datos estadísticos del transporte ferroviario confirman un notable dinamismo de los intercambios comerciales internos, indicador de que la economía regional y la población urbana crecieron en la misma magnitud. Pero, también, ponen de relieve que los tráficos exteriores, aun creciendo en menor cuantía, convirtieron a la región en suministradora de productos alimenticios y de materias primas a otras ciudades, en particular, a Madrid.*

*La conclusión parece sencilla: la llegada del ferrocarril no actuó como un factor determinante para que se produjera en Extremadura un avance hacia la economía moderna. Como antes, al contrario, la región quedó atrapada en un modelo caracterizado por una economía «agraria especializada sin industria», resulta obligado preguntarse si el ferrocarril falló en alguna medida para que se frustrase este itinerario modernizador. Y es en esto donde, precisamente, cobran importancia trabajos como el que me cabe prologar con estas palabras. Razón le asiste a Juan José Ramos Vicente cuando justifica este ensayo con el argumento de que, a pesar de su modestia, este ferrocarril es tan acreedor como cualquier otro de contar con un relato. Porque si es cierto que, tal como fueron las cosas, esta línea no formó parte del «grupo elegido» y, por consiguiente, no se incorporó a la agenda investigadora, no lo es menos que su significación sea necesariamente inferior. Su conocimiento resulta igualmente necesario para indagar sobre el papel desempeñado por el ferrocarril en la sociedad y en la economía. Solo desde el análisis global se logra contestar con el mayor rigor posible a la pregunta antes planteada.*

*Ramos Vicente forma parte de un noble elenco de investigadores que llevan años produciendo una estimable historia local, que es, a la vez, imprescindible para avanzar en la historia del ferrocarril. Nuestro autor tiene en su haber una honrosa producción editorial y un compromiso con la defensa del ferrocarril que le hacen acreedor de un merecido reconocimiento. Siendo fiel a su*

*ideario, deja claro su implicación con el tema elegido, es decir, que pretende sacar del olvido un ferrocarril con una gran significación personal para él. Este subjetivismo emocional no le hace perder rigor; así como, a la vez, es lo que le permite legarnos una sobresaliente aportación para la defensa del patrimonio histórico ferroviario.*

*El lector de este libro se encontrará con un trabajo que escruta con el máximo cuidado, y también con un detalle obsesivo, cada uno de los aspectos de esta línea hasta el punto, incluso, de que se puede entrever sin dificultad el enorme trabajo de campo que hay detrás. Comienza llamando la atención sobre las vicisitudes que tuvo que atravesar este ferrocarril para llegar a consumarse porque, aun tratándose de una línea que uniría dos de las localidades más importantes de la región, no pareció ser muy atrayente para los inversores ferroviarios. A continuación, nos explica cómo se construyó la línea y nos describe, prolijamente, todos sus factores productivos. Y, por último, reconstruye los aspectos más significativos de su servicio. Y cabe añadir, claro ésta, que el libro cuenta con un magnífico soporte gráfico que es por sí mismo un apartado propio.*

*Constituye este ensayo, en definitiva, una sobresaliente aportación a la historia de los ferrocarriles españoles, y, en particular, a la de los extremeños, de obligada lectura y que seguro llevará a releer lo escrito al respecto.*

**Miguel Muñoz Rubio**  
**Historiador**

## Agradecimientos

*Quisiera dar las gracias a todo el personal del Museo Ferroviario de Madrid Delicias, tanto al adscrito al Archivo Histórico Ferroviario, como al perteneciente a la Biblioteca Ferroviaria, por su buen hacer en relación a la búsqueda de documentación relativa a este trabajo, tanto presencial como virtual. A Leticia Martínez García, coordinadora del Archivo Histórico, magnífica profesional y gran persona; a Ana Cabanes, coordinadora de la Biblioteca Ferroviaria del Museo, también una gran profesional, ambas siempre dispuestas a ayudarme en toda cuestión referente a los documentos consultados; a Mariano de la Orden, por sus tareas de acarreo de las fuentes a consultar y por último, a Francisco Polo Muriel, director del Museo ferroviario de Madrid Delicias, por las atenciones que ha tenido en relación a cualquier duda que se me ha presentado y, cómo no, a Miguel Muñoz Rubio, importante referente en la investigación de aspectos poco conocidos de nuestros ferrocarriles, por aceptar presentar este trabajo sin objeciones.*

*Así mismo, mi más sincero agradecimiento a Antonio Hidalgo Rodríguez, antiguo ferroviario nonagenario residente en Mérida, por la labor que ha desempeñado en la corrección de algunas partes del libro, ya que sin su ayuda este trabajo hubiese quedado incompleto, pues gracias a sus vivencias a lo largo de su dilatada etapa como ferroviario en activo durante 46 años, me ha sido más fácil comprender el desarrollo de la explotación de la línea entre Mérida y Cáceres durante una importante etapa de sus servicios activos hasta nuestros días. Por último, agradecer a compañeros de afición, algunos de ellos ya considerados como amigos, la gentileza en la cesión de fotografías de su propiedad: Juan José Romero Rioja, al que considero un amigo; a José Manuel Carmona, colega del anterior; a Juan David Gallardo Jiménez, colega de afición y amigo; a Juan Jesús Guillén, modelista y colega de afición; a José Luis Torres Blázquez, medio paisano de Badajoz; a Ambrosio Gómez García, maquinista de Renfe, buen amigo y colega; a Alejandro Martín Medina y a Rafael Rodríguez Cáceres, también maquinistas como el anterior; a José María García de Guadiana Polo, aficionado como yo y buena persona; a Josep Miquel Solé, gran aficionado al ferrocarril en nuestro país, por la cesión de alguna fotografía histórica; al grupo TrenZamora, al que me une una gran amistad y a José Manuel Seseña Molina (R.I.P.) al que conocía desde hace muchos años, por su gentileza en la cesión, tanto de algunas Circulares de Movimiento y Circulación como de algunos horarios de su colección particular.*

*Por último, mi agradecimiento a todas aquellas personas anónimas que han aportado algunos aspectos desconocidos relativos a sus vivencias en la propia línea, que no han tenido ninguna objeción a la hora de facilitármelas*

*de forma textual u oral y, por supuesto, agradecer de antemano a todos los aficionados al ferrocarril la acogida de este nuevo trabajo, que espero sea de vuestro agrado.*

*El autor*

# Índice

Presentación .....	11
Agradecimientos .....	13
Introducción.....	17
<b>I Antecedentes .....</b>	<b>21</b>
<b>II Descripción y características de la línea.....</b>	<b>27</b>
II.1. El trazado: diferencias entre el aprobado en 1876 y el definitivo de 1882.....	30
II.2. Modificaciones del trazado .....	33
II.3. Infraestructura .....	39
II.4. Túneles .....	43
II.5. Obras menores de fábrica: tajeas, alcantarillas y pontones .....	43
II.6. Pasos superiores e inferiores.....	53
II.7. Puentes.....	58
II.7.1 Puente sobre el río Aljucén .....	58
II.7.2 Puente sobre el arroyo Valdeconde .....	61
II.7.3 Puente sobre el río Ayuela .....	63
II.7.4 Puente sobre el río Salor.....	65
<b>III Superestructura.....</b>	<b>69</b>
III.1 Pasos a nivel.....	75
III.2 Instalaciones fijas .....	77
III.2.1 Casillas de obreros de vía .....	77
III.2.2 Muelles de mercancías .....	83
III.2.3 Retretes .....	84
III.2.4 Casillas para la máquina fija .....	85
III.2.5 Placas y puentes giratorios .....	88
III.2.6 Básculas para pesaje de vagones y gálibos de carga .....	89
III.2.7 Depósitos y pozos de agua potable.....	91
III.2.8 Aguadas .....	94
III.2.9 Depósitos y reservas de locomotoras.....	94
III.2.10 Señalización .....	95

<b>IV Estaciones .....</b>	<b>103</b>
IV.1. Morfología y tipología .....	104
IV.2 Descripción de las estaciones .....	106
<b>V Material Motor: tracción Vapor .....</b>	<b>161</b>
V.1 Tracción diésel: locomotoras.....	170
V.2 Tracción diésel: automotores .....	183
V.3 Material remolcado.....	194
<b>VI Explotación.....</b>	<b>201</b>
<b>VII Accidentes y curiosidades.....</b>	<b>219</b>
ANEXO FOTOGRÁFICO.....	229
Archivos y bibliotecas .....	263
Periódicos, Revistas, Internet .....	263
Bibliografía y fuentes consultadas.....	264



## Introducción

Cuando estaba realizando mi investigación sobre la línea abandonada de Talavera a Villanueva, que se tradujo en mi primer trabajo impreso, ya se me pasó por la cabeza que por qué no me planteaba llevar a cabo una historia pormenorizada de nuestros ferrocarriles en Extremadura, mi tierra. Entonces aparqué por un tiempo aquel <proyecto>, pues me centré precisamente en lo que más prisa me corría, que era publicar una especie de reseña histórica sobre aquella línea fantasma que jamás tuvo su oportunidad por una serie de acontecimientos históricos que ahora no vienen al caso. Mientras tanto, fui acometiendo otros trabajos y aquello se fue diluyendo en el tiempo, pero me he dado cuenta de que, al terminar mi última publicación sobre la línea que une Mérida con Sevilla, me daba la sensación de que había algo que me instaba a retomar aquella idea primigenia, de forma que el hecho de llevar a cabo mi último trabajo me obligada a concluir esa especie de vacío que, a mi juicio, quedaba en el tablero que conformaba nuestra red férrea, como ya quedé expresado, tanto en la línea del Guadiato como en la de Mérida a Sevilla. A pesar de no tener unas connotaciones personales como las que han marcado mis otras publicaciones, precisamente por haber tenido la oportunidad de viajar por aquellas, sí que sentí la necesidad de cerrar ese círculo que es la conexión entre la parte septentrional y meridional de Extremadura, es decir, la unión de Cáceres con Badajoz a través de Mérida ya que, a pesar de existir algún proyecto para unir ambas capitales provinciales, ninguno de ellos ha sido llevado a cabo, siendo uno de los casos en que dos capitales de provincia no están conectadas por ferrocarril, posiblemente más por razones políticas que por cuestiones de prioridades económicas o sociales.

Lo cierto es que me ha parecido interesante dar a conocer este pequeño ramal que, a pesar de no tener mucha importancia en lo relativo a sus tráficos, creo que merecía un lugar en el acervo cultural ferroviario, precisamente por ser una línea secundaria, ya que muchas veces no nos damos cuenta de que las grandes líneas absorben todo el interés por parte de los estudiosos, obviando que estas modestas concesiones ofrecen grandes posibilidades y al mismo tiempo complementan a aquellas que siempre destacan por su interés económico, industrial o social. Aunque no sea una línea muy larga, también presenta una serie de características que la hacen merecedora de figurar en su correspondiente estudio en profundidad. He seguido la misma pauta que en el resto de mis trabajos, es decir, unos antecedentes, un análisis exhaustivo que incluye todos los elementos que vienen siendo habituales en este tipo de estudios: una descripción pormenorizada de la línea, con sus elementos constructivos, tales como pequeñas obras de fábrica, puentes, es-

taciones, su explotación, el material empleado en la misma, sus tráficos, etc. Aunque posiblemente no sea un trabajo demasiado amplio, precisamente debido a su corto trayecto, ello no le resta importancia pues, como ya he mencionado antes, tiene derecho a ser estudiado.

Pero la razón más importante para decidirme a dar este paso ha sido el agradecimiento que le tengo a una persona que estuvo muy vinculada, desde siempre, a esta línea a lo largo de su dilatada carrera profesional: Antonio Hidalgo Rodríguez, testigo directo de los muchos avatares acaecidos en nuestra línea de Aljucén a Cáceres, y a otros compañeros suyos que ocuparon las viviendas ferroviarias que jalonaban la línea; también a la memoria de su padre, que en 1933 llegó como capataz de Vía y Obras de M.Z.A. a la casilla nº 46, situada entre Valduerna y la bifurcación de las Minas, de la que se hablará más adelante. El Sr. Hidalgo pasó junto a su familia las dificultades y alegrías de su infancia, absorbió en sus pensamientos que volaban en el vacío de la soledad, mostrando siempre un sentido de observación innato, con una gran capacidad memorística para todo aquello que fuese de su interés. Al cumplir los 18 años, ingresó en la ya empresa estatal Renfe, a la que prestó sus servicios durante 46 años, pasando por diversas categorías profesionales, con diferentes destinos y ascensos, hasta hoy, ya jubilado y con edad avanzada, conservando aún intacta su ilusión por el ferrocarril, motor de su vida, del mismo modo que su labor investigadora en otros temas, como por ejemplo la historia de su ciudad natal, Mérida, sobre la que ha publicado un libro y varios artículos. Se trata de una de esas personas que cuando la conoces de forma casual, como fue mi caso en particular, da la sensación de que la conocieses de toda la vida, precisamente por la empatía que se dio entre nosotros. Lo conocí en la presentación de mi segundo trabajo sobre la línea de Palazuelo a Astorga allá por 2014, cuando Ángel Caballero gestionó la presentación del libro en Mérida. Desde ese momento, quedé fascinado por el bagaje cultural de este hombre que, a pesar de su edad, conserva toda su capacidad retentiva relativa a su memoria. Tuve la gran suerte de que, en uno de mis muchos viajes por nuestra tierra, me acompañase, a iniciativa propia, al lugar en el que estuvo mucho tiempo trabajando y viviendo: la estación de Proserpina, a unos ocho kilómetros de Aljucén. Cuando llegamos al lugar citado, comenzó a contarme infinidad de anécdotas de sus vivencias allí. Desde entonces, hemos seguido muy estrechamente conectados, bien por teléfono, bien por correspondencia epistolar, charlando durante bastante tiempo sobre lo que nos gusta a ambos: el ferrocarril. El señor Antonio, como a mí me gusta llamarlo, siempre está dispuesto a ayudar en todo lo concerniente a este tema, soltando magníficos datos memorísticos sobre su vida laboral en este medio de transporte, pero de una forma amena, coloquial e inteligible, sin tecnicismos. Cuando le propuse que hiciésemos el trabajo entre los dos, me dijo que mejor lo realizase yo, porque ya estaba un poco cansado para

recabar la documentación necesaria, aunque ya en su día él mismo se había ido encargando de recopilar los datos correspondientes para dar el paso y escribir personalmente un libro sobre "su línea", como muy bien ha comentado en alguna ocasión. Habiendo hablado con él sobre el asunto, y dado que ya no mostraba demasiado interés en hacerlo, decidí que, como homenaje, era justo retomar esa iniciativa suya para plasmar en papel la historia y evolución de este pequeño ramal que, a pesar de ser corto, tuvo su momento de gloria durante algún tiempo. Así que, sin pensármelo dos veces, he dado el paso y aquí les presento un breve estudio sobre esta línea tan importante para nosotros, los extremeños, que no solo vertebró la región, sino que también unió nuestra tierra con las zonas norte y sur peninsulares, y que fue la continuación natural de la que con el tiempo sería la gran arteria que uniría todo el territorio occidental de nuestro país.

Sin más preámbulos, el lector podrá disfrutar de la historia y vicisitudes de esta modesta línea a través de estas páginas, posiblemente aprendiendo facetas hasta ahora inéditas de la misma. Al menos, esa ha sido la intención y espero que lo pasen tan bien con este estudio como el autor lo ha hecho escribiéndolo.

Cáceres, septiembre de 2022