

El ferrocarril de Madrid - Cáceres - Portugal (MCP)

Fernando F. Sanz

De las grandes líneas férreas radiales desde Madrid a la periferia costera y las fronteras, la de Valencia de Alcántara fue la única que no servía a ninguna capital de provincia directamente pues su finalidad primordial era establecer una comunicación más corta con Portugal. Ahora, tras la inauguración de la variante de El Casar de Cáceres, el 22 de junio de 1971, ya pasa por esta última ciudad. Como tampoco existía ningún centro industrial o comercial en todo su recorrido, su mayor interés radicaba en el ya citado tráfico internacional.

Evolución histórica

La compañía del Madrid-Cáceres y Portugal fue, por su extensión kilométrica y por el número de locomotoras, la más importante de las que en 1928 pasaron a formar la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. Su historial es bastante movido y pone de manifiesto el fracaso, casi desde el inicio de su actividad, de las distintas empresas portuguesas y españolas que se encargaron sucesivamente de su explotación, cuya única salida fue finalmente su nacionalización.

A partir del decenio de 1840, los sucesivos gobiernos estudiaron cómo había de constituirse la red ferroviaria española. Se eligió como el más adecuado un sistema radial, con centro en Madrid, desde el que salieran cuatro o cinco líneas fundamentales, que enlazarían con las fronteras y los puertos principales. Una de ellas debía ser la de Extremadura para la comunicación con Portugal.

De hecho, ya en un folleto publicado en 1846 se anunciaba el proyecto de una línea férrea de Madrid a Badajoz, por Toledo, Tala-



Tren remolcado por una locomotora de la serie I-10 del MCP (I-9 Oeste) en los años treinta del siglo XX, probablemente en la estación de Zamora. [Colección: Néstor Sáinz Pascual]

vera, Trujillo y Mérida. Se crearía una sociedad con un capital de 200 millones de reales, en la que también se anunciaba la participación de diferentes autoridades españolas e inglesas.¹

Aunque este proyecto tenía escasa solidez económica y, como casi todos los de aquellos años, no pasó del papel, sí apuntaba alguna de las ideas que en años posteriores se debatieron y en algunos casos configurarían la red española. Este primer proyecto pretendía unir esta línea extremeña con la de Mérida a Sevilla para continuar a Cádiz y desde Mérida seguir a Badajoz y a Lisboa.

Vicente Barrantes enumera en su opúsculo otros proyectos estudiados en aquellos años como el propuesto por el inglés Mr. Wissocp en 1853, que prácticamente repetía el anterior. Otro del ingeniero Joaquín Núñez del Prado quien, a petición del Gobierno, de acuerdo con el Real Decreto de 8 de enero de 1852, elaboró un estudio con el título «Ferrocarril de Madrid al Guadiana», presentado también en 1853, que terminaba en Cáceres con un ramal a Plasencia. Sucesivamente se estudiaron otras posibles líneas

por parte de Francisco Coello y Santiago Bousa, en 1854; Juan Daza, en 1856 y Owen Carlos Dalhousie Ross, en 1858, con distintas variantes.²

La línea de Extremadura empezó a adquirir carácter oficial tras la promulgación de la ley de 9 de julio de 1856 por la que las Cortes autorizaban al Gobierno para otorgar, después de la subasta correspondiente, la concesión para la construcción de un ferrocarril por las provincias de Madrid, Toledo y Cáceres, aunque esa concesión no abarcaba de momento toda la línea hasta la frontera portuguesa, sino solamente a la sección entre la capital del Reino y la localidad cacereña de Malpartida de Plasencia. Esta concesión parcial estaba motivada porque todavía no se había negociado con Portugal, ni decidido cual sería el punto de enlace en la frontera entre los ferrocarriles portugueses y españoles.

Se planteaban dos alternativas: una directa por Coria y La Zarza para entrar en Portugal por Monfortinho y Castelo Branco, y la otra desviando la línea hacia el suroeste para pasar por Cáceres.

Aunque finalmente fue esta segunda opción la elegida, el asunto suscitó una larga controversia, como veremos después, y se reabrió en el siglo XX, durante la Dictadura de Primo de Rivera y en 1940, poco después de acabada la guerra civil española.

Llama la atención que, a diferencia de otras líneas principales, concedidas por entonces, en la de Madrid a Malpartida se especificaba que se construiría sin subvención del Estado, aunque sí contribuirían las provincias por las que se tendería a razón de cien mil reales el kilómetro. El plazo de construcción se fijaba en seis años y, si un particular o empresa se comprometía a construirlo sin subvención alguna, se le otorgaría sin subasta.³

El ferrocarril de Madrid a Malpartida de Plasencia no atrajo especial interés dadas sus escasas perspectivas de rentabilidad económica y hasta 1863 no fue solicitado por dos compañías. Una, la Sociedad de Crédito y Fomento, Banco de Madrid, y la otra la Compañía General de Crédito, tercera de las de capital francés que se habían instalado en España, atraídas por las ventajas que ofrecían a las inversiones extranjeras las leyes de liberalización aprobadas por el Gobierno de Espartero. Como se recordará, éstas eran la de Bancos de Emisión, la de Sociedades de Crédito y la de Ferrocarriles.⁴

Ninguna de estas dos peticiones de concesión fue admitida, pero conviene analizar la de la Compañía General de Crédito, porque implicaba una visión estratégica, no exenta de lógica, para establecer un enlace ferroviario entre el puerto de Cádiz y Madrid. Ya se ha citado antes que el primer proyecto de una línea a Extremadura, del año 1846, preveía esa unión desde Badajoz a Sevilla. Este camino desde Andalucía a Madrid ofrecía mayores facilidades de trazado, aunque con un amplio rodeo, que el directo por Sierra Morena y no en vano fue precisamente el utilizado por Tarif en la invasión mulsumana de 711 y por el ejército de Franco, en su avance

para conquistar la capital española, en el verano de 1936. Recuérdese que la Compañía General de Crédito era la concesionaria del ferrocarril Sevilla-Jerez-Cádiz y en 1860 había optado a la concesión del Manzanares-Córdoba, buscando abrirse camino hacia Madrid, objetivo de todas las grandes compañías de la época. Como la línea de Manzanares a Córdoba fue adjudicada, tras dura puja, a MZA, la Compañía General de Crédito, que buscaba mejorar sus limitados resultados de la línea de Sevilla-Jerez-Cádiz, proyectó programar una alternativa para establecer ese enlace diferente con Madrid. Para ello, en 1863, obtuvo la concesión del ferrocarril Mérida a Sevilla y ese mismo año optó, como se ha indicado, a la concesión de la línea de Madrid a Malpartida con lo que, de haberla obtenido, sólo le faltaría el tramo entre Mérida y Malpartida de Plasencia, de no muy difícil construcción, para conseguir ese enlace entre Cádiz y Madrid. No fue así y, por otra parte, los problemas financieros que se iniciaron por entonces hicieron desaparecer a la Compañía General de Crédito de los escenarios ferroviarios españoles.

La concesión del ferrocarril de Madrid a Malpartida de Plasencia se otorgó, por fin, de manera provisional el 8 de marzo de 1864 y de forma definitiva el 5 de abril de 1865 a favor de Luis Escrivá de Romaní y los consocios Pedro Mansí y Miguel Tenorio. Seguidamente, como era habitual, los concesionarios transfirieron la concesión a una compañía, en este caso a la denominada Ferrocarril Gran Central, el 28 de octubre de ese mismo año, pero las relaciones entre las partes no alcanzaron los resultados esperados y el asunto se llevó a los tribunales en 1866.⁵

El 7 de octubre de 1865 la Gaceta de Madrid había publicado el pliego de condiciones para el ferrocarril de Madrid a Malpartida de Plasencia. El material exigido era: 36 locomotoras con tender; 36 coches de viajeros de 1ª clase, cuyas ventanas tendrían cristales; 76 de 2ª clase, en las mismas condiciones; 108 de 3ª clase, cuyas ventanas sólo llevarían cortinas; 40 coches mixtos;

¹ Vicente Barrantes: *Aparato bibliográfico para la historia de Extremadura*, pp. 251 y ss.

² Vicente Barrantes: o. cit., pp. 254-260.

³ Archivo General de la Administración (en lo sucesivo AGA), IDD 31, caja 22.687.

⁴ Para mayor información sobre la importancia de estas leyes puede consultarse Gustavo Reeder y Fernando F. Sanz, *Historia de la tracción vapor en España. Tomo II. Locomotoras del Norte*, pp. 24 y ss.

⁵ AGA, IDD 31, caja 22.687.

165 vagones cubiertos; 120 descubiertos; 20 establos y 24 trucks; es decir, plataformas para llevar carruajes.

Las obras se inauguraron simbólicamente en el término de Carabanchel de Abajo, partido judicial de Getafe, el 2 de enero de 1866, pero se paralizaron casi enseguida y no se reanudaron hasta el mes de marzo de 1869, entre Madrid y Leganés, de manera muy lenta pues sólo trabajaban en ellas 62 obreros por término medio.⁶

El 16 de junio de 1869 el concesionario, Luis Escribá de Romaní, solicitó se le permitiera conectar en Madrid con la línea del Contorno que unía las estaciones de Príncipe Pío y Atocha, aceptando construir una estación provisional, hasta tanto se aprobara la definitiva. Ésta se construiría «en el punto que la ciencia y la conveniencia de la empresa aconsejaran, que es la que verdaderamente ha de apreciarla». Al parecer, los pueblos de los alrededores de Madrid exigían que esa estación se situara en las inmediaciones de la Puerta de Toledo.⁷

Al fin, se autorizó que el ferrocarril partiera provisionalmente del kilómetro 7,209 de la línea de Madrid a Alicante, de MZA, para aprovechar el puente sobre el río Manzanares, que dicha línea tiene en el kilómetro 6.⁸

Dicho empalme, al principio, fue una simple bifurcación, aunque posteriormente surgió allí la estación de Villaverde Bajo que adquiriría creciente importancia. Después de la bifurcación, el ferrocarril se orientaría hacia el oeste en dirección a Leganés.

La escasez de recursos de los concesionarios se pone de manifiesto cuando sabemos que, para el tendido, se eligió la solución más económica; es decir, ciñéndose lo más posible al terreno para eludir la apertura de trincheras y el relleno de los desniveles con terraplenes, lo que condicionaría luego la explotación. El carril elegido fue el Vignole de hierro, y no de acero por su mayor coste, en barras de sólo seis metros de longitud y un peso de 35 kilogramos por metro, y las traviesas se asentaron sobre tierra y no balas-

to. Como era lógico, estas características, unidas a la debilidad de los puentes, condicionaron la velocidad de los trenes y más adelante plantearían serios problemas de explotación, cuando se hizo patente la necesidad de poner en servicio locomotoras de mayor potencia y por tanto de mayor peso.

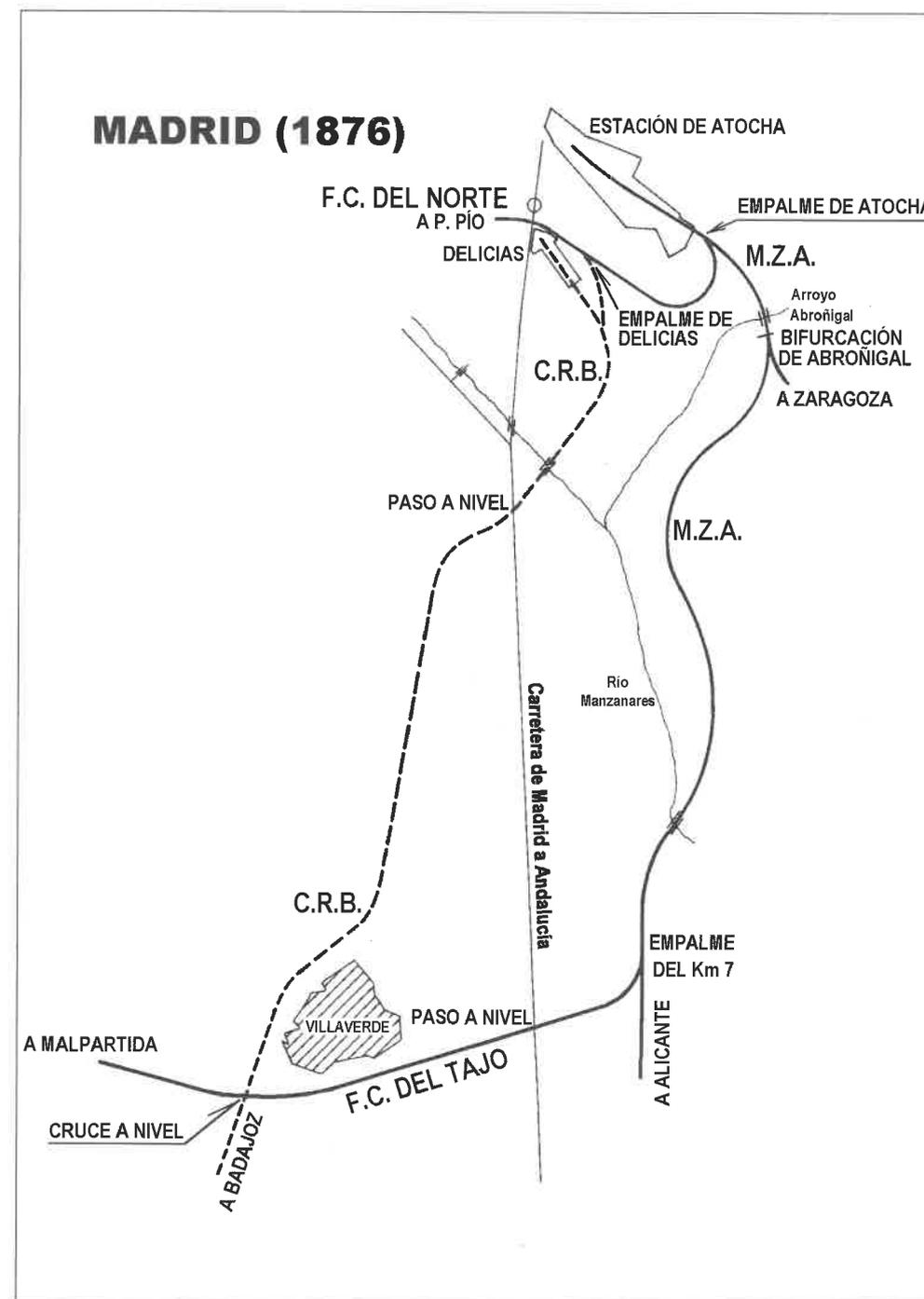
El Ferrocarril del Tajo

Los tres promotores del ferrocarril de Malpartida de Plasencia no tuvieron más remedio que buscar la financiación necesaria para construir la línea y el 12 de septiembre de 1870 crearon la compañía del Tajo, cuando ya estaba construida la explanación entre Villaverde e Illescas.⁹

Cuando se concluyeron las obras desde Villaverde a Torrijos, el Ferrocarril del Tajo proyectó ponerlas en servicio, pero la falta de estación en Madrid le obligó nuevamente a negociar un convenio con MZA para que sus trenes pudieran utilizar la de Atocha, a fin de inaugurar el citado trayecto. Este convenio, complementario al ya citado sobre la concesión provisional de uso de los primeros siete kilómetros del ferrocarril de Alicante hasta la bifurcación de su línea en Villaverde, se firmó el 31 de mayo de 1876, lo que permitió inaugurar los primeros 85,4 kilómetros de la línea, que concluía provisionalmente en Torrijos, el 20 de junio siguiente. Un mes después, con la puesta en servicio de otros 48,7 kilómetros, la línea llegaba a Talavera de la Reina.

El complejo ferroviario de Villaverde

La construcción de la línea de Madrid a Ciudad Real, proyectada por la compañía de Ciudad Real a Badajoz para tener un acceso independiente y directo hasta Madrid, inició los problemas de circulación en torno a Villaverde. Con los años, esta zona del sur de la capital de España se convirtió en un importante complejo ferroviario. Confluían allí tres líneas férreas, enlazadas entre sí, con instalaciones complementarias de apartaderos de varias industrias y vías de servicio para diferentes talleres de la propia explotación de esos ferrocarriles. Pero ese complejo, al no



El ferrocarril del Tajo se inauguró en 1876 y, dado que la compañía todavía no contaba con una estación de su propiedad en la capital, utilizó la de Madrid Atocha, de MZA. Para que ello fuera posible se estableció un enlace con la vía de Madrid-Alicante en el kilómetro 7, donde luego se crearía la importante estación de Villaverde Bajo. La construcción del ferrocarril Madrid-Ciudad Real, que tenía su estación en Delicias, y el crecimiento urbano e industrial de esa zona propiciaron el surgimiento de una compleja red de ferrocarriles. En el croquis, con línea punteada se marcan, para una mejor comprensión, los proyectos de la línea Madrid-Ciudad Real y de la estación de Madrid Delicias, por la influencia que en los años inmediatos tuvieron sobre el ferrocarril del Tajo.

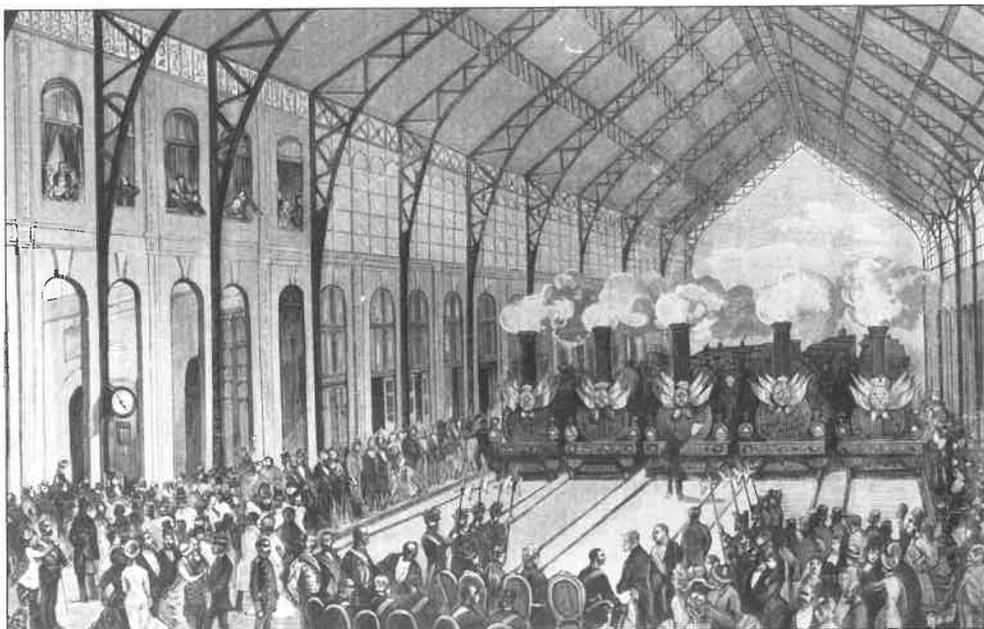
[Dibujo: Pedro Pintado Quintana]

⁶ AGA, IDD. 31, caja 22.688.

⁷ AGA, IDD. 31, caja 22.688.

⁸ Juan Pedro Esteve: «El ferrocarril del Tajo», *Paso a Nivel* n.º 12.

⁹ Juan Pedro Esteve: o. cit.



Inauguración oficial de la estación de Madrid - Delicias del ferrocarril Madrid-Ciudad Real, el 30 de marzo de 1880. Obsérvese que en esa fecha la estación disponía de cinco vías bajo la marquesina. Posteriormente se suprimió una de ellas para situar un andén central entre la vía segunda y la tercera. Grabado de *La Ilustración Española y Americana*.

haber sido planificado con visión de futuro, tuvo numerosas variaciones e incompatibilidades que obligaron a rectificar obras ya efectuadas y construir variantes y estaciones.

La evolución de este complejo ha sido investigada por los expertos en historia del ferrocarril, César Mohedas y Juan Pedro Esteve.¹⁰

Hagamos un resumen de esta evolución.

El ferrocarril Madrid-Ciudad Real tenía inevitablemente que cruzar la vía de enlace de la línea de Madrid a Malpartida (ferrocarril del Tajo), que —como se ha indicado— se bifurcaba en el kilómetro 7 de la línea de Alicante y discurría luego en dirección oeste, mientras el recorrido de la de Ciudad Real se orientaba de norte a sur. Como los recursos no sobraban en ninguna de las compañías afectadas, se decidió hacer a nivel ese cruce entre las dos líneas. El cruce, lógicamente, estaría cubierto por un empleado en las horas de circulación de trenes —se preveía que muy escasos todavía— lo que aminoraba los riesgos de accidente.

En 1877, el Madrid-Ciudad Real solicitó también autorización para situar un apartadero provisional de materiales de construcción en la línea del ferrocarril de Malpartida. Se derivaría del kilómetro 9,964 y la aguja de enlace estaría igualmente vigilada de manera permanente por un guardagujas. Para abrigo de estos guardagujas, que se situaban en plena vía, se construían pequeñas casetas junto a la aguja de empalme. El Ministerio de Fomento autorizó dicha vía de apartadero el 3 de noviembre de 1877.¹¹

La inauguración, el 1 de mayo de 1879, del ferrocarril Madrid-Ciudad Real precipitaría la solución del problema que se planteaba a la línea de Malpartida al carecer de estación en Madrid, aunque la sustitución de los cruces y desvíos, controlados por esas simples casetas de guardagujas, aún se retrasaría.

Como explica Juan Pedro Esteve, MZA vio en el ferrocarril Madrid-Ciudad Real un competidor con su línea de Andalucía occidental y por su posibilidad de hacerse con el tráfico de



Vista exterior de la estación de Madrid-Delicias en sus primeros años. [J. Laurent]

carbones de la cuenca de Espiel y Bélmez. Por ello, inició negociaciones con dicha compañía, facilitadas por la mala situación financiera de esta última. Finalmente se llegó a un acuerdo de absorción en abril de 1880. De esta manera, cuando la estación de Delicias, entonces la más moderna y espectacular de Madrid, se inauguró con gran solemnidad el 30 de marzo de 1880, la titularidad de la misma en manos del Madrid-Ciudad Real sólo duraría unos días, pues el 8 de abril siguiente se anunciaba que MZA absorbía a la compañía del Madrid-Ciudad Real-Badajoz.

Era evidente que a MZA, a partir de esa absorción, le sobraba una de sus estaciones en Madrid. Por entonces, ya se habían concedido los ferrocarriles que permitirían la continuidad del de Malpartida hasta Portugal y se negociaba la unificación de las tres concesiones desde Madrid a la frontera portuguesa en una gran compañía. Estas negociaciones culminaron el 7 de diciembre de ese mismo año 1880 con la creación en París de la compañía del ferrocarril de Madrid a Cáceres y Portugal, evolución que luego detallaremos.

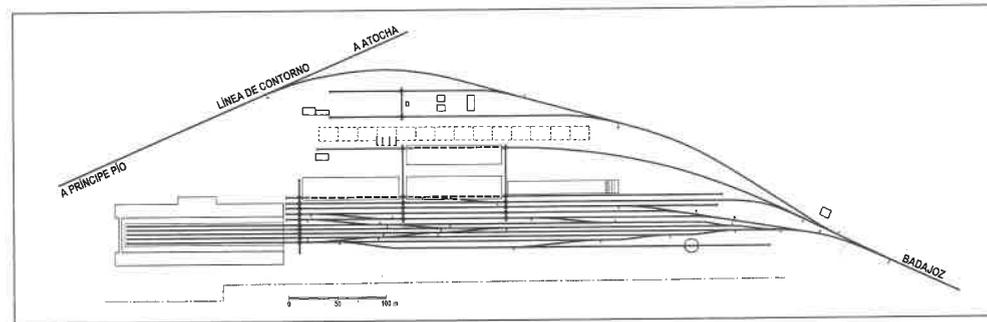
Para MZA, la infraestructura de Atocha tenía mejores perspectivas de ampliación y, sobre todo, estaba mejor situada para continuar y aumen-

tar los servicios, que la de Delicias, y a la nueva empresa del MCP le sucedía lo contrario. Por ello, era lógico llegar a un acuerdo para que esta última compañía adquiriera Delicias. Sin embargo, esas negociaciones no estaban exentas de obstáculos, ya que debían también tener en cuenta los aspectos técnicos necesarios para hacer posible la comunicación directa de la línea del MCP con la estación de Delicias y con la forzosa autorización oficial que eximiera a esta compañía de su obligación de construir una estación en Madrid, como se especificaba en el pliego de condiciones de la concesión del ferrocarril de Malpartida. Igualmente había que modificar los términos de la concesión para incluir las necesarias obras de enlace con Delicias.

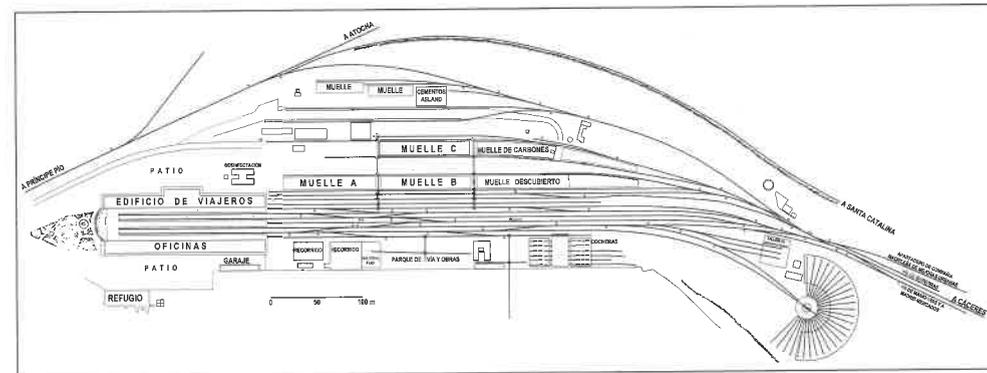
No debe extrañar, por tanto, que los trámites se retrasaran hasta 1882. El 14 de febrero, MCP había solicitado hacer un empalme de su línea entre Villaverde y la estación de Delicias, con la intención de que sus trenes salieran de la misma y no de Atocha. Por fin, el 7 de octubre de ese mismo año se autorizaba a ambas compañías a suprimir el cruce a nivel de sus dos líneas, construyendo una estación en el lugar del cruce de ambas, donde se ordenarían los movimien-

¹⁰ César Mohedas: «Los enlases ferroviarios de Villaverde y la estación de Delicias de Madrid», *Asafer* n.º 53 y Juan Pedro Esteve: o. cit.

¹¹ AGA, IDD 31, caja 22.678.



Estación de Madrid Delicias en 1880. [Dibujo: Pedro Pintado Quintana]



Estación de Madrid Delicias en 1943. [Dibujo: Pedro Pintado Quintana]

tos norte-sur, de los trenes hacia o desde Ciudad Real, y norte-oeste para los de Cáceres. Esta estación sería con el tiempo la de Villaverde Alto.¹²

Una vez obtenida esa autorización, las negociaciones avanzaron rápidamente y el 13 de febrero de 1883 las compañías MZA y MCP firmaron un acuerdo en París que regularizaría los servicios de las estaciones de Atocha y Delicias, modificaría las vías de acceso a las mismas y establecería una serie de intercambios en la propiedad de los trayectos afectados.

Además del ya citado proyecto de construir una estación en el lugar de cruce de ambas líneas, se suprimió el servicio en el tramo de unos tres kilómetros del antiguo enlace del ferrocarril de Malpartida con la línea de Alicante; es decir, desde la nueva estación proyectada en Villaverde hasta la aguja de enlace con esa. Como en ese tramo se encontraban los talleres del ferrocarril MCP, también se aprobó un nuevo tramo para no dejarlos aislados. Salía del kilómetro 5,3 de la

línea de Madrid-Ciudad Real y en esa bifurcación se creó otra estación, llamada Villaverde Nueva que con el tiempo sería Villaverde Orcasitas.

En el acuerdo de París se especificaba que los 7,495 kilómetros de la línea de Madrid-Ciudad Real, desde el cruce con la línea de Malpartida hasta Delicias, así como la estación y el enlace desde Delicias a la línea del Contorno, pasarían a ser mancomunados entre MZA y MCP hasta que concluyeran las obras de la nueva estación de Atocha. El 10 de noviembre de 1884, se autorizó a MZA a vender la estación de Delicias a MCP y a esta compañía se le eximió de construir a la que estaba obligado en Madrid, como término de su línea, según la concesión del ferrocarril de Malpartida. Se aprobó también un nuevo pliego de condiciones, que modificaba la Real Orden del 20 de septiembre de 1872, y aprobaba el nuevo trazado, reducido en tres kilómetros, entre Madrid y Leganés.¹³ El nuevo trazado orillaba Villaverde por su parte oriental,

¹² AGA, IDD 31, caja 22.678.¹³ AGA, IDD 31, caja 22.678.

El marqués de Salamanca. Además de llevar adelante el ferrocarril de Madrid-Aranjuez fue el hombre de Rothschild en España para crear la compañía MZA. Intervino también en el primer enlace ferroviario entre España y Portugal por Badajoz e impulsó alguno de los primeros ferrocarriles portugueses.

mientras el anterior de la línea de Ciudad Real, lo hacía por la zona occidental.

Aún hubo más modificaciones en el entramado de vías de Villaverde con la construcción de variantes y otras obras que pueden encontrarse en los citados escritos de Mohedas y Esteve.

Sigamos ahora con la historia de la línea de Cáceres.

La unión de los ferrocarriles en la frontera de Portugal

A partir de 1876, tras la restauración de los Borbones, se produjo un nuevo impulso económico que permitió la reactivación de los proyectos para concluir el ferrocarril hasta la frontera portuguesa que, en aquel año, sólo contaba con el enlace por Badajoz y Elvas. La llamada línea directa de Madrid a Extremadura no pasaba de Talavera y, como ya se ha indicado, la concesión sólo se había hecho entre Madrid y Malpartida.

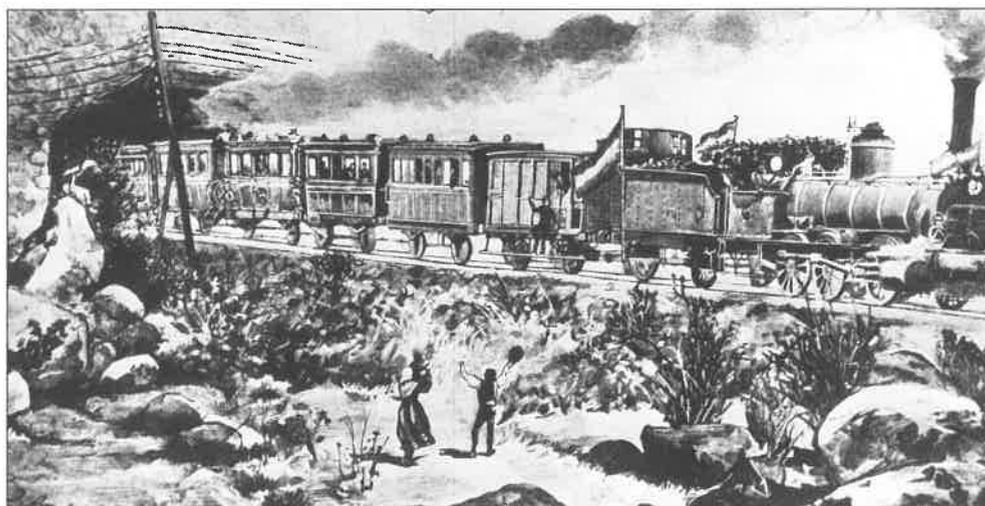
La unión de los ferrocarriles entre Portugal y España ya había suscitado el interés de ambos países en el decenio de 1850, cuando se perfilaba

la llegada a la frontera del primer enlace internacional, que se realizaría entre Elvas y Badajoz en 1863. Sin embargo, esas relaciones no habían estado exentas de problemas, fundamentalmente en lo relativo al ancho de vía. Según pormenoriza con amplia y minuciosa documentación Jesús Moreno,¹⁴ Portugal intentó durante varios años del decenio de 1850, recurriendo incluso al apoyo francés, que España modificara la elección de su ancho de vía, ya que consideraba que, de no ser así, ello supondría un grave perjuicio para su país. Durante estos forcejeos diplomáticos, los portugueses habían continuado construyendo su ferrocarril hacia la frontera con el ancho de 1,44 metros, igual al de Francia, y que luego sería el llamado internacional. Pese a esos esfuerzos, España mantuvo el criterio de no modificar el ancho de 1,67 metros y los portugueses no tuvieron otro remedio que adaptar su red a dicho ancho para, al menos, no quedar aislados de España.

Posteriormente, en 1864, ante la previsible conexión de otros ferrocarriles en la frontera, Portugal y España crearon una Comisión Mixta de Ferrocarriles Transfronterizos, de la que formaba parte el ingeniero de Caminos Eusebio Page, quien tres años antes había propuesto que el enlace directo del ferrocarril de Madrid a Lisboa, por Extremadura, desde Talavera se dirigiera por Trujillo y Cáceres. Sin embargo, en una de sus primeras intervenciones en la citada Comisión cambió de parecer y propuso que el enlace se hiciera de manera más directa por Coria.¹⁵

La compañía del Ferrocarril del Tajo manifestaba lógicamente su interés por la conclusión del enlace directo con Portugal. En la Memoria del ejercicio de 1875, presentada al Consejo de Administración el 6 de julio de 1876, se manifestaba la alarma suscitada por el proyecto de construir una línea directa entre Madrid y Ciudad Real por el ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, lo que evidentemente reduciría la distancia hasta la frontera de Badajoz. El Ferrocarril del Tajo, cuya única concesión —como ya se ha

¹⁴ Jesús Moreno: *El ancho de vía en los ferrocarriles españoles de Espartero a Alfonso XIII*, pp. 96 y ss.¹⁵ Juan Pedro Esteve: o. cit.



Viaje inaugural del ferrocarril Madrid-Valencia de Alcántara, el 8 de octubre de 1881, según un dibujo publicado en La Ilustración Española y Americana.

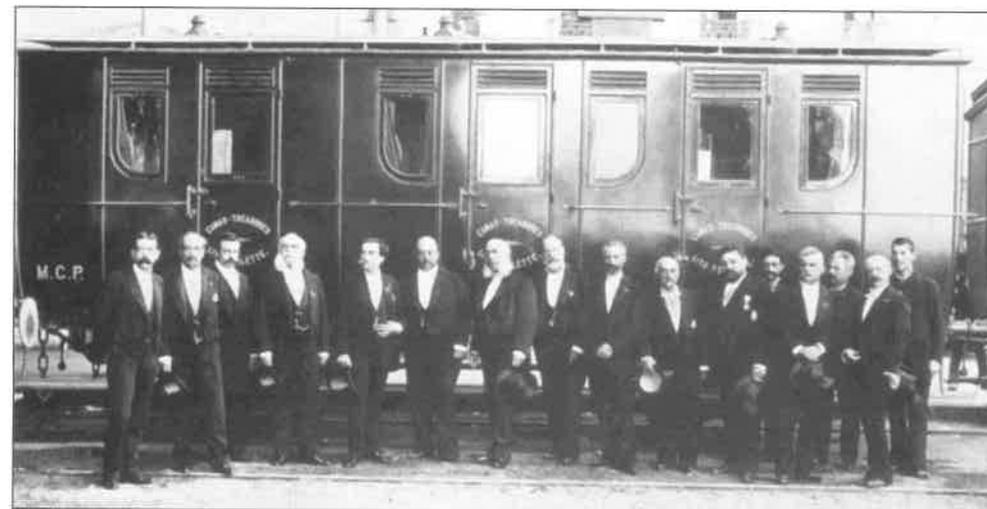
indicado— sólo llegaba hasta Malpartida de Plasencia, consideraba que esta nueva línea podría desatar una fuerte competencia entre ambas en la búsqueda de los tráficos de Portugal, y argumentaba la Memoria que esas condiciones podían darse en países en expansión, como los Estados Unidos, pero no en España por su escasez de recursos.

Se explicaba luego que el Ferrocarril del Tajo debía ser la verdadera línea directa entre Madrid y Lisboa y convertirse así en una de las más importantes de la Península. Procedía, por tanto, hacer los estudios de prolongación del ferrocarril de Malpartida hasta Montfortinho, que era el paso por la frontera, cuyo proyecto ya se había presentado al Ministerio de Fomento y aprobado por una ley del 21 de enero de 1870. Informaba también que las Cámaras portuguesas habían aprobado, mediante una ley del 23 de marzo de ese mismo año, el proyecto para prolongar el Ferrocarril del Este, bifurcándolo en Abrantes para seguir por la Beira Baja y llegar, en las proximidades de Monfortinho, a la frontera española.

También en Portugal, algunos expertos habían considerado incluso que el primer enlace con España, por Badajoz, hubiera sido mejor buscarlo por la Beira Baja. Como es sabido, José Salamanca, que en el decenio de 1850 se convirtió en un importante promotor de ferroca-

riles no sólo en España sino en algunos países de Europa e incluso en los Estados Unidos, fue el impulsor de la Compañía Real Portuguesa. El gobierno portugués lo había contratado para concluir las líneas del norte, que enlazarían Lisboa con Oporto, y la del Este para llegar a la frontera española, por Badajoz. Salamanca eligió para los altos cargos de dicha compañía a algunos ingenieros españoles, como el ya citado Eusebio Page, a quien nombró director general para el estudio y la construcción de la línea del Este, y a Adolfo Ibarreta, que lo sería para la del norte, pero que al poco tiempo regresó a España, donde llegó a ser director de la compañía del ferrocarril Tudela-Bilbao. En el consejo de administración de la Compañía Real Portuguesa figuraba también Joaquín de la Gándara, quien posteriormente conseguiría la concesión del ferrocarril Utrera-Morón-Osuna y sería uno de los promotores de la compañía de Andaluces. Su hijo ocuparía el cargo de administrador de la compañía de Madrid-Cáceres-Portugal (MCP) de la que luego trataremos.

La bifurcación de la línea común del norte y del este en Portugal, que discurría por la margen derecha del Tajo, se fijó en Entroncamento. Con el tiempo, este empalme se convertiría en el más importante de la red ferroviaria del país. La línea del Este continuó hacia el nordeste, por



Personalidades de los ferrocarriles portugueses, españoles y de la compañía de coches-camas junto al primer coche camas-tocadores que inició el servicio entre Madrid y Lisboa en 1885.

la margen derecha del río. Se buscaba con ello ahorrar los gastos del obligado paso del Tajo con un puente para dirigir el trazado hacia el sureste, en dirección a la frontera en Elvas. Este puente del Tajo sería la infraestructura técnicamente más difícil y costosa del citado ferrocarril. Dicha obra y el rodeo que daba el trazado, primero al nordeste y luego de nuevo hacia el sureste, despertaron algunas críticas en Portugal. Las más documentadas fueron las de dos reputados historiadores: Miguel C. Correia Pais y Sousa Brandão. Según el primero de dichos especialistas, el trazado de dicha línea había sido un error estratégico y económico y añadía «si el Gobierno hubiera tenido en cuenta ambas condiciones, esa comunicación internacional debía haberse asegurado por la línea de la Beira Baja, desde Abrantes por Vila Velha y Monfortinho».¹⁶

Por su parte, Sousa Brandão, en una memoria presentada a la Associação dos Engenheiros Civis Portugueses (AECP), en noviembre de 1876, escribía que la línea del Este no había respondido al propósito de establecer el mejor enlace internacional. Aludía al escaso tráfico previsto, las difíciles condiciones del terreno elegido para el trazado, y el lugar de enlace con el ferrocarril español. Para Sousa Brandão, el tra-

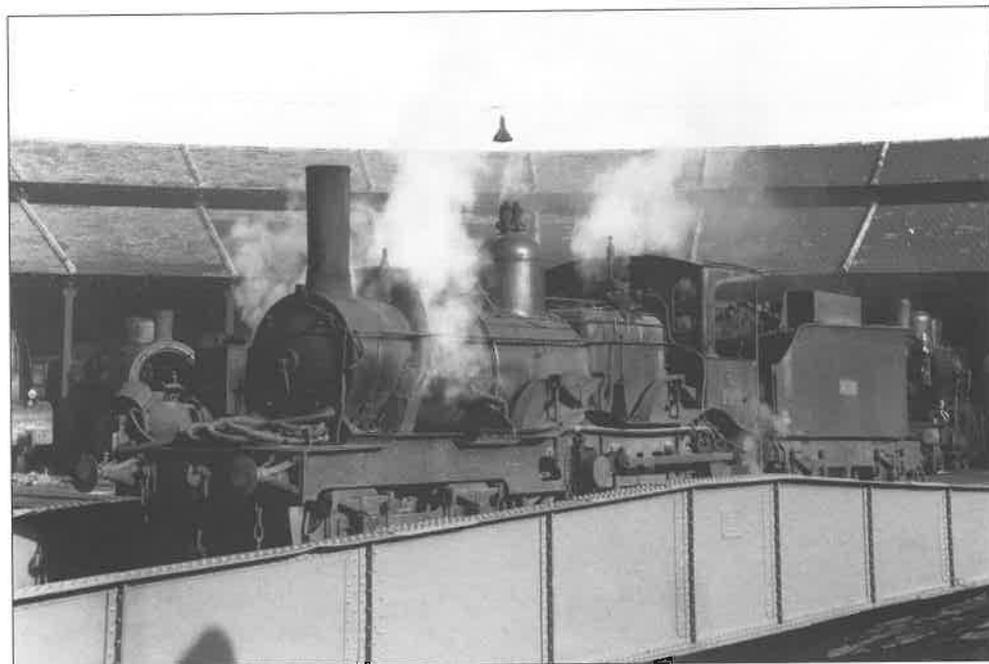
zado más conveniente debería haber sido por la orilla izquierda del Tajo, llegando a la cuenca del Guadiana por Évora, Nencatel, Juromenha y Badajoz, con lo que habría resultado una línea de menor longitud y de mejor perfil. Ello habría permitido mayores velocidades en los trenes.¹⁷

Como se ha indicado, la Comisión Mixta había llegado, por fin, al acuerdo de enlazar la llamada línea del Este en las proximidades de Monfortinho, aprobado en España por la también citada ley del 21 de enero de 1870, pero la inestabilidad política española de aquellos años y la crisis económica, derivada de esa situación, paralizaron casi por completo los proyectos de nuevos ferrocarriles. Sin embargo, ese asunto del enlace con Portugal, mientras las obras de la compañía del Tajo cobraban protagonismo avanzando hasta Talavera, despertó de nuevo la atención al conocerse la creciente importancia de los yacimientos de fosfatos de la provincia de Cáceres.

A partir de entonces, surgieron los partidarios de efectuar el enlace más al sur, lo que aprovecharía la explotación de esos fosfatos. El 10 de octubre de 1874, el ex director de Obras Públicas, Cipriano Segundo Montesinos, escribió una carta al ministro de Fomento, reproducida en

¹⁶Frederico de Quadros Abragão: *Caminhos de Ferro Portugueses. Esboço da sua história. Tomo I*, pp. 309-311.

¹⁷Frederico de Quadros Abragão: o. cit.



Puente giratorio del depósito de Madrid Delicias el 24 de mayo de 1956 con la locomotora 220-2006 procedente de la serie 1-10 de MCP. [Foto: L. G. Marshall]



Estación de Madrid Delicias (Empalme) en 1959. Era el enlace de la primitiva línea del MCP con la vía del Contorno mediante la que ya estaban comunicadas las estaciones de Madrid Príncipe Pío y Madrid Atocha desde el 1 de octubre de 1863. [Foto: Wyrsh]

el periódico *El Popular*, en la que manifestaba que el mejor trazado del ferrocarril directo de Madrid a Lisboa entre Malpartida y Abrantes, en Portugal, sería el que discurriera por Garrovillas, Alcántara, Villa del Rey, Arroyo del Puerco y Cáceres, por un lado, y San Vicente y Valencia de Alcántara por otro, sin dejar por ello de servir también a Ceclavín, que con La Zarza quedarían a corta distancia al norte, teniendo así sus fosfatos facilísimo acceso al ferrocarril y una mejor salida a los del distrito de Cáceres, que quedaba muy próximo, al sur.

La cuestión estaba también en la opinión pública, como lo demostraba otro lector que rebatía a Montesinos el 7 de diciembre de ese año en el mismo periódico. Argumentaba que los ingenieros del Gobierno, Sres. Agero y Pozas, habían determinado que el mejor trazado era el de Malpartida a Montfortinho por ser la línea más directa y serviría además zonas de importantes yacimientos mineros de plomo y fosfatos. Al ser más corta, ahorraría tiempo de viaje y tendría mayor facilidad en el trazado al atravesar un terreno con menos problemas de relieve orográfico y todo ello ocasionaría menores gastos.¹⁸

Poco después el asunto de los fosfatos se convertiría en el determinante fundamental para la elección del trazado y la conclusión del ferrocarril a la frontera.

Los fosfatos

El desarrollo económico del siglo XIX se basó en la industrialización en la que el ferrocarril fue un pilar fundamental. Primero, como medio de transporte para llevar las materias primas —en especial el carbón y el mineral de hierro— hasta los altos hornos en los que se producían los elementos que demandaban las distintas ramas de esa industrialización, entre las que era también parte indispensable el propio ferrocarril para su funcionamiento y expansión: el carbón como combustible, y el mineral de hierro transformado en carriles, locomotoras, vagones, puentes, señales y demás objetos ligados no sólo

a la construcción de las líneas sino a su explotación y mantenimiento.

Además del hierro y el carbón, la posibilidad de un transporte más económico permitió también la explotación de otras materias primas necesarias para otras ramas de la producción. Una de ellas eran los fosfatos, cuya transformación en abonos y su distribución permitió un mayor rendimiento de la agricultura.

Aunque en España ese desarrollo industrial se vio truncado, al no tener pleno aprovechamiento la producción de sus yacimientos de hierro, cobre, plomo y otros del país, sí fue necesaria la construcción de ferrocarriles para el traslado de estos minerales, generalmente a los puertos del litoral, para su exportación al extranjero. Lo mismo ocurrió con los fosfatos.

La explotación de los importantes yacimientos existentes en la provincia de Cáceres se inició en 1864. Los de mayor riqueza estaban situados en tres zonas, situadas en el calerizo de Cáceres, en Logrosán, y en Zarza la Mayor y Ceclavín. Para su exportación a los países europeos, en los que ese mineral se transformaba, era utilizado el puerto de Lisboa. Había dos opciones para ello: la primera llevar el mineral en carretas hasta Mérida, a donde ya llegaba el ferrocarril procedente de Portugal, o encaminarlo a Alcántara, desde donde el Tajo era navegable hasta Lisboa para las barcazas.

En estas condiciones, resultaba evidente que el transporte encarecía notablemente el coste del mineral. Además, como la explotación de los yacimientos era efectuada por pequeños propietarios aislados, este tráfico limitado sólo les resultó rentable mientras la riqueza de la mena alcanzaba una media del 65 al 70 por ciento. Una vez que ese porcentaje disminuía, la viabilidad de la explotación sólo se conseguía aumentando la producción y abaratando los precios del transporte. Ante la imposibilidad de cumplir estas condiciones, no es extraño que diez años después hubieran cesado su actividad casi todos los yacimientos cacereños.

Surgen entonces dos iniciativas empresariales para explotar las minas en mayor escala y estimular al mismo tiempo su transporte por

¹⁸ Vicente Barrantes: o. cit, pp. 321-322.

ferrocarril: una compañía —la Sociedad General de Fosfatos de Cáceres—, de capital alemán, y otra de capital hispano-portugués, La Fraternidad, que en 1879 sería adquirida por Segismundo Moret.¹⁹

La actividad que ahora queremos destacar de Segismundo Moret fue su dedicación al ferrocarril. Interesado en el desarrollo industrial de la zona en la que se encontraban los yacimientos de fosfatos en Cáceres, negoció con la Compañía Real de los Caminos de Hierro Portugueses el enlace de ese ferrocarril en Valencia de Alcántara. Ello permitiría transportar los fosfatos hasta Lisboa, tráfico en el que estaba muy interesada dicha compañía y, al mismo tiempo, conseguir con su influencia política que esa línea fuera uno de los tramos para que la procedente de Madrid se tendiera por Cáceres.

El primer movimiento consistió en que por una ley del 7 de julio de 1876 se concediera al portugués Elviro Rosado la línea desde las Minas de Fosfatos del Calerizo de Cáceres hasta la frontera portuguesa. Hay que señalar las características de esta concesión, que ponen de manifiesto ese interés primordial de los portugueses por el transporte de los fosfatos. La cabecera de la línea no se iniciaba, como parecía lógico, en Cáceres, sino en esos yacimientos de los calerizos, de los que la ciudad estaba separada por una distancia de unos tres kilómetros hacia el este. Aunque esta elección suponía que el objetivo principal de la línea era el transporte de mineral, pronto se puso en evidencia el otro gran propósito de establecer el nuevo enlace más directo entre Madrid y Lisboa.

El 11 de junio del año siguiente se aprobaba la concesión del ferrocarril de Malpartida de Plasencia a Cáceres al español José Sanchia y Pascual con lo que quedaba postergado el enlace con Portugal por Monfortinho, y se elegía el de Cáceres y Valencia de Alcántara. Sin embargo, una cláusula de la concesión dejaba el camino abierto a ese otro posible enlace. Se decía en ella que si el Gobierno, en virtud de la ley del 21 de enero de 1870, otorgara la concesión del ferrocarril



Segismundo Moret, primer presidente de la compañía de Madrid-Cáceres-Portugal, político liberal e ilustrado del siglo XIX. Como empresario impulsó la industria de los fosfatos cacereños. Fue jurista, académico, catedrático, presidente de las Cortes, ministro y presidente del Gobierno.

Segismundo Moret y Prendergast nació en Cádiz en 1838. Fue uno de esos políticos ilustrados característicos del siglo XIX, y a lo largo de su vida desarrolló iniciativas de distinto género. Hizo carrera en la política como miembro del partido liberal, ocupando varios ministerios, primero con Prim y luego con Sagasta, hasta ser nombrado presidente del Consejo de Ministros, cargo que desempeñó entre 1905 y 1906 y posteriormente en 1909 y 1912. En su haber político figuran la creación del impuesto de cédulas personales, la abolición de la esclavitud en 1870, por entonces todavía vigente en España, y la concesión de la autonomía a Cuba y Puerto Rico, siendo ministro de Ultramar, aunque esta iniciativa llegó demasiado tarde para evitar la independencia de ambas islas. Fue también catedrático de la Universidad Central y jurista y tuvo afanes culturales, faceta en la que destacó al llegar a ser académico de la Lengua y de Ciencias Morales, Políticas y Jurisprudencia, además de presidente del Ateneo de Madrid. Murió en 1913.



Vista del túnel de Béjar, reproducida de una tarjeta postal de principios del siglo XX.

rril de Malpartida a Montfortinho, la empresa del Cáceres-Malpartida estaría obligada a consentir en el trayecto de Malpartida a Galisteo, cuantos cruzamientos a nivel, superiores o inferiores, fueran necesarios, así como también a dejar libre en ellos el tránsito para la circulación de los trenes de la citada línea a Montfortinho.

Hay que puntualizar que tanto la línea de Cáceres a la frontera de Portugal como la de Cáceres a Malpartida fueron concedidas de acuerdo con el decreto-ley de 14 de noviembre de 1868; es decir a perpetuidad y sin derecho a las franquicias de importación del material que sería necesario poner en servicio de acuerdo con el pliego de condiciones.

En la primera de dichas líneas, se exigía un total de 14 locomotoras y en la segunda 10. Ello nos plantea alguna incógnita, ya que no hemos podido localizar las locomotoras que durante los primeros años prestaron servicio en estos dos ferrocarriles. Dada la importante participación de la Compañía Real Portuguesa en este ferrocarril y que ambas líneas permanecieron aisladas del enlace con la línea española del Tajo durante todo el tiempo de construcción, parece lógico que fuera con material de la compañía

portuguesa con el que se realizaron las obras. Posteriormente, en el caso de la de Cáceres a la frontera, su explotación también se mantuvo aislada otro año más, hasta la conclusión de toda la línea desde Madrid, por lo que, como parece lógico, ese servicio correría a cargo exclusivo de la citada RCP.

Unificación de las concesiones

A partir del momento en que quedó formalizada la concesión de los dos trayectos hasta la frontera, se iniciaron negociaciones que se desarrollaron con gran rapidez, para establecer un ferrocarril unificado desde Madrid y para poder iniciar el traslado de los fosfatos por las líneas de la Real Compañía de los Caminos de Hierro Portugueses. El 21 de julio de 1877 se había firmado en París un acuerdo entre el representante de la Compañía Real Portuguesa y los concesionarios de las líneas del Calerizo de Cáceres a la frontera y de Cáceres a Malpartida. La compañía portuguesa se comprometía a llevar a cabo la explotación de todo el recorrido, no sólo de Portugal sino de las dos concesiones españolas, hasta la creación de la empresa española que se encargaría de esas dos concesiones

¹⁹ Juan Pedro Esteve: o. cit.

y negociaría también con la compañía del Tajo para conseguir un solo ferrocarril con la fusión de las tres concesiones españolas existentes entre Madrid y Valencia de Alcántara. Por su parte, los dos concesionarios de las líneas de Cáceres a la frontera y la de Cáceres a Malpartida se comprometieron a ceder sus derechos sobre ambas líneas, cuando se creara esa otra compañía.²⁰

La Compañía Real Portuguesa inició la construcción de la línea hasta la frontera en 1878. Un año después, el portugués Antonio Elviro se hizo también con la concesión del Ferrocarril de Cáceres a Malpartida, con lo que ya estaban en su poder las dos concesiones del recorrido español.

Seguidamente Antonio Elviro cedió ambas concesiones a Segismundo Moret, que había fundado la compañía del Ferrocarril de Cáceres a Malpartida y a la Frontera Portuguesa de la que era administrador. Se ajustaba así a las condiciones de crear una sociedad española, que recibiría dichas concesiones, según el acuerdo de París de 1877. Seguidamente obtuvo una nueva concesión única para ambas, el 27 de septiembre de 1879, ya adecuada a la Ley de Ferrocarriles de 1877. Conviene recordar que esta ley volvió a establecer las concesiones temporales por 99 años y las franquicias arancelarias. Quedaba así cumplida, como se ha indicado, una de las condiciones del acuerdo de París y la operación no tardaría en rematarse por completo.

Compañía de Madrid a Cáceres y Portugal

Segismundo Moret entabló las negociaciones previstas con el Ferrocarril del Tajo y el 22 de noviembre de 1880, nuevamente en París, se aprueba la disolución de la compañía del Ferrocarril de Cáceres a Malpartida y a la Frontera y la absorción del Ferrocarril del Tajo en una nueva empresa que se denominaba Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal. Su constitución se firmó en Madrid el 7 de diciembre de ese mismo año y su primer presidente fue el

citado político que tanto había hecho para conseguir ese propósito.²¹

Las obras para concluir los distintos ferrocarriles de Madrid a la frontera portuguesa habían seguido su curso. El de Malpartida alcanzó, en septiembre de 1877, Oropesa y en marzo del año siguiente se llegaba hasta Navalmoral. El 1 de febrero de 1879 se puso en servicio el tramo Navalmoral-La Bazagona. En este punto, la línea hasta entonces con escasas dificultades orográficas en el terreno, tenía que ascender una serie de repechos para llegar a Malpartida de Plasencia, estación final del ferrocarril y las obras avanzaron más despacio.

En el otro extremo, los portugueses de la Real Compañía llegaron a la frontera de Valencia de Alcántara el 16 de junio de 1880 y el tramo hasta el calerizo de Cáceres pudo ponerse en servicio unos meses después: el 15 de octubre. Hay que puntualizar que la concesión ya se iniciaba desde la misma ciudad de Cáceres pues el trozo de 2,9 kilómetros, ya citado, no previsto en un principio entre las minas y el núcleo urbano, se aprobó que fuera agregado a la concesión por la Real Orden de 10 de febrero de ese mismo año.

La línea completa entre Madrid y la frontera aún retrasaría su puesta en servicio un año más. Los dos tramos que faltaban —el de La Bazagona a Malpartida y el de Malpartida a Cáceres— se inaugurarían simultáneamente el 20 de octubre de 1881. Este retraso estaba justificado, dado que en ambos recorridos hubo que afrontar las mayores dificultades del tendido, como veremos más adelante.

También conviene advertir que el punto de enlace entre las líneas de Malpartida a Cáceres y de Cáceres a Valencia de Alcántara, previsto en un principio en la propia capital, fue cambiado eligiendo para el empalme la estación de Arroyo, un lugar casi despoblado, circunstancia que precisamente interesaba a la compañía por razones económicas y también estratégicas, ligadas a la explotación ferroviaria, al poder situar un depósito de locomotoras en la zona de mayor dificultad

Detalle de la inauguración de los diferentes tramos de la línea de Madrid a la frontera portuguesa		
Tramo	Longitud	Fecha de inauguración
Madrid-Torrijos	85,423	20-06-1876
Torrijos-Talavera	48,766	13-07-1876
Talavera-Oropesa	35,017	02-09-1877
Oropesa-Navalmoral	31,218	01-03-1878
Navalmoral-La Bazagona	30,617	01-02-1879
Valencia de Alcántara-Frontera portuguesa	8,968	16-06-1880
Cáceres-Valencia de Alcántara	71,561	15-10-1880
Bazagona-Malpartida de Plasencia	14,014	20-10-1881
Malpartida de Plasencia-Cáceres	84,930	20-10-1881

Fuente: Francisco Wais, *Historia de los ferrocarriles españoles*.

en la circulación. Este depósito llegó a ser, junto con el de Madrid Delicias, el más importante de la compañía del Madrid-Cáceres-Portugal y siempre tuvo una excelente fama de buen hacer profesional. Igualmente se situaron en Arroyo otras instalaciones de los distintos servicios ferroviarios. Para atender las necesidades de los ferroviarios que trabajaban allí, hubo que construir numerosas viviendas, con lo que se formó uno de esos característicos poblados aislados existentes en varios puntos de la red española, integrados casi en su totalidad por personal del ferrocarril.

Esta elección supuso también el que la ciudad de Cáceres quedara eliminada para el paso directo de los trenes de Madrid a la frontera portuguesa, situación que no se corrigió —como se ha indicado— hasta 1971.

La inauguración oficial de la línea se consideró un acontecimiento internacional importante, ya que establecía un enlace más directo entre Madrid y Lisboa. Por ello, se solemnizó con un viaje por el citado ferrocarril de los dos monarcas ibéricos —don Luis de Braganza, de Portugal y Alfonso XII, de España— que se encontraron en Cáceres el 8 de octubre de 1881.

En el acuerdo de París de 1880, se había convenido que la explotación corriera a cargo de la Real Compañía Portuguesa y así se hizo a partir de 1885. Desde el momento de su puesta en servicio, en el tren entre Madrid y Lisboa se puso en circulación un coche-cama de tres ejes que fue el primero de estas características en España y en 1891 se sustituyó por otros de carretones, aunque todavía con plataformas abiertas

y sin intercomunicación. En 1899, la compañía Wagons Lits había introducido en esta línea los primeros coches de plataforma cerrada con pasillo lateral y fuelles de intercomunicación. Los coches de este tipo también empezaron a circular por esas fechas en el Rápido de Irún y el Expreso de Sevilla.

Pese a todo, este servicio internacional era poco significativo. Se inició con dos trenes por semana, situación que se mantuvo hasta 1890. Desde este año se pasó a tres trenes semanales, que se mantuvieron hasta que el Surexpreso, París-Madrid-Lisboa, fue desviado desde Medina hasta Fuentes de Oñoro, una vez inaugurada la línea de Salamanca a la Frontera Portuguesa.

Bajo rendimiento comercial

En cuanto al rendimiento comercial de la línea, tampoco respondió a las previsiones. El transporte de los fosfatos fue un activo saneado durante el decenio de 1880. La conclusión del ferrocarril directo a Lisboa y la prevista del tendido de una línea entre Mérida y Cáceres avivó las expectativas de un aumento del tráfico. Para abaratar el transporte desde la minas se puso en servicio un pequeño ferrocarril minero desde esos yacimientos hasta alcanzar la línea de Cáceres a la frontera. Allí se situó una estación que pronto recibiría el nombre de Aldea Moret, con lo que el consistorio cacereño quiso agradecer los esfuerzos de Segismundo Moret por reanimar la economía de la comarca.

En 1885, se produjeron 19.350 toneladas de fosforita por parte de la Sociedad Fosfatos de

²⁰ Francisco Wais: *Historia de los ferrocarriles españoles*, pp. 378-379.

²¹ Francisco Wais: o. cit., pp. 379-380.

Cáceres. Por entonces se apreciaron los primeros síntomas del agotamiento de las minas que se manifestaba en la disminución de su contenido en mineral aprovechable. Ello ponía en grave riesgo ese tráfico de las fosforitas, ya que disminuía la carga útil de cada tren y aumentaban por ello, en proporción creciente, los costes del transporte de dicho mineral.²²

La única posibilidad de la supervivencia de esta industria minera estribaba en encontrar puntos de consumo más próximos para reducir esos costes de transporte o la fabricación de superfosfatos cerca de las minas. En la primera circunstancia se confiaba que la pronta terminación del ferrocarril de Zafra a Huelva permitiría enviar la fosforita para su transformación en las plantas de fabricación de ácido sulfúrico de la zona minera onubense.

Más interesante se mostraba la segunda opción; es decir, la creación de fábricas de superfosfatos en la que Segismundo Moret volvió a tener un protagonismo importante. Sin embargo, antes de que estos proyectos fructificaran hubo que abandonar la explotación de la fosforita por el bajo precio que había adquirido el mineral y la ya citada disminución de la ley del mismo en los yacimientos cacereños.²³

Por fin, en la segunda mitad del año 1888, entró en funcionamiento la fábrica de superfosfatos promovida por la Sociedad General de Fosfatos, también por poco tiempo porque en 1890, poco más de un año después, suspendió su actividad.

En el siguiente decenio, la actividad de esta fabricación se mantuvo con intermitencias y con escasa rentabilidad dada la deficiente calidad del mineral que se extraía. Pese a ello, en 1907 funcionaban dos fábricas de superfosfatos: una, propiedad de la Sociedad General de Industria y Comercio, de Bilbao, y la otra de Carlos Amusco, de Logroño. El ácido sulfúrico que se precisaba para transformar el mineral lo traía la citada sociedad de Bilbao desde sus fábricas de productos químicos de Huelva y Cartagena.

Aldea Moret se transformó posteriormente en una pequeña zona industrial y de cierto movimiento de mercancías, lo que hizo que MCP la convirtiera, en 1926, en estación de clasificación, pero la ingratitud del tiempo hizo que se olvidara el nombre del patricio que la potenció y, al mismo tiempo que se ampliaba, pasó a denominarse Cáceres-Mercancías.²⁴

La línea de Plasencia a Astorga

Los directivos de la compañía MCP eran conscientes de que el tráfico de la línea Madrid-Valencia de Alcántara no bastaba para garantizar el éxito económico de la empresa y, como era habitual en dicha época y habían demostrado Norte y MZA, la explotación precisaba hacerse conjuntamente con la de otras líneas afluentes para potenciar la principal. Sin embargo, la opción de MCP no tenía las posibilidades que encontraron las dos citadas que pudieron absorber ferrocarriles ya construidos en su zona de influencia. El recorrido de la línea directa a Portugal atravesaba una de las regiones más atrasadas y despobladas de España. Por ello, el primero y casi único objetivo para ampliar la línea de Madrid a Valencia de Alcántara era el de un ferrocarril que empalmara en Plasencia y dirigiéndose hacia el norte, pasara por Salamanca y Zamora para enlazar finalmente en Astorga con la línea de Palencia a La Coruña.

También se intentó conseguir un enlace más directo con la línea de Madrid a Alicante, estudiado ya desde 1882, consistente en un ramal desde Illescas a Aranjuez. Idea retomada en el siglo XX con las propuestas de uniones similares desde Cabañas a Algodor y de Toledo a Bargas. Esta última fue la única de las tres que tuvo una realidad efímera, pero ya patrocinada por el Estado.

Sin embargo, entre los innumerables proyectos de ferrocarriles secundarios y estratégicos, surgidos a principios del citado siglo XX y reflejados en las sucesivas leyes de 1908 y 1912, que sumaron entre 12.000 y 14.000 kilómetros de líneas, y en su inmensa mayoría no pasaron del papel, sí hubo algunas propuestas que hubie-



El puente metálico sobre el río Cuerpo de Hombre, situado a la salida del túnel número 3 de la línea Plasencia-Astorga, que pasa bajo la ciudad para atravesar en la otra orilla el túnel número 4.

ran podido mejorar esas perspectivas del MCP, según criterio de la propia compañía. Así quedó reflejado en su Memoria de 1925. Se trataba de la unión desde Astorga con La Robla para conectar con la red de vía métrica de la cornisa cantábrica y la unión de Talavera con Almorchón, buscando una comunicación más directa con la red de Andaluces y las minas de carbón de la zona de Espiel y Bémez.

También se confiaba en conectar con la zona de los yacimientos de fosfatos, en torno a Logrosán, mediante un ferrocarril que llegara hasta dicho punto desde Cáceres, por Trujillo, lugar de gran riqueza agrícola. Ninguna de ellas se hizo realidad.

La línea de Plasencia a Astorga fue una de las aprobadas en la Ley General de Ferrocarriles del 23 de noviembre de 1877. Se preveía un ferrocarril que desde Malpartida de Cáceres, punto final del precedente de Madrid, llegara hasta Astorga, pasando por Salamanca, Zamora y Benavente.

Joaquín de la Gándara hijo, administrador del ferrocarril MCP, se interesó por dicha línea y en 1882 solicitó al Ministerio de Fomento la

autorización para hacer un estudio de ese recorrido, cuya longitud se estimaba en 320 kilómetros aproximadamente. Unos meses después, el 18 de agosto, una ley declaraba de servicio general dicha línea. El plazo de construcción se fijaba en ocho años y casi inmediatamente, el 27 de noviembre, el MCP solicitaba su concesión.

Pero la redacción del proyecto definitivo aún llevó varios años y, durante el estudio del mismo, se produjeron algunas modificaciones, como la supresión de un gran túnel, de más de dos kilómetros, previsto en el anteproyecto, para el paso de la divisoria de la cordillera Central. Por entonces también resultaban ya evidentes las ventajas de contar con una estación única en los puntos de empalme con otras compañías, a diferencia de los primeros tiempos del ferrocarril en que cada empresa quería disponer de su propia estación en las poblaciones que servía, incluso sin comunicar con las de otras compañías que se encontraran en el mismo punto, como se dieron algunos casos en España. De esta manera, el Gobierno fomentó que la nueva línea utilizara las estaciones, ya en servicio, de Salamanca y Zamora. Únicamente en la terminal de Astor-

²² Estadística Minera de España, 1885.

²³ Estadística Minera de España, 1887.

²⁴ AGA, IDD. 39, caja 33.674.



Salamanca fue, junto a Medina del Campo, el único nudo ferroviario español en el que coincidían cinco direcciones.

Eran las de Medina-Salamanca, Plasencia-Astorga, Salamanca-Frontera portuguesa y Ávila-Salamanca. En un principio, cada compañía proyectó una estación independiente, pero finalmente se llegó al acuerdo, propiciado por el Ministerio de Fomento, de establecer una estación común partiendo de la infraestructura de la primera de ellas —la de Medina—, que se amplió para atender las necesidades de todas esas compañías. Posteriormente se construyó una variante para eliminar el trazado del ferrocarril de Salamanca a la frontera de Portugal, que impedía la expansión de la ciudad, aprovechando las posibilidades que brindaba el Estatuto Ferroviario de 1924 para realizar inversiones. El proyecto utilizaba los primeros kilómetros de la salida hacia Plasencia y, tras cruzar el puente sobre el Tormes se bifurcaba hacia Portugal para encontrar el anterior trazado en la estación de Tejares (kilómetro 6) por lo que dicha variante fue conocida con ese nombre. Bien es verdad que aunque los primeros proyectos se iniciaron al final de los años 20, la obra no quedó concluida hasta 1954. El croquis refleja la situación de las distintas líneas en tiempos de las antiguas compañías.

[Dibujo: Pedro Pintado Quintana]

ga se permitió la construcción de otra estación, aunque enlazada a la de la línea de Palencia a La Coruña.

La concesión se otorgó, por fin, el 12 de junio de 1888 a Ramón María Cobo quien representaba a una empresa de nueva creación: la Compañía de los Ferrocarriles del Oeste de España, con intereses ligados a la de Madrid a Cáceres y Portugal.

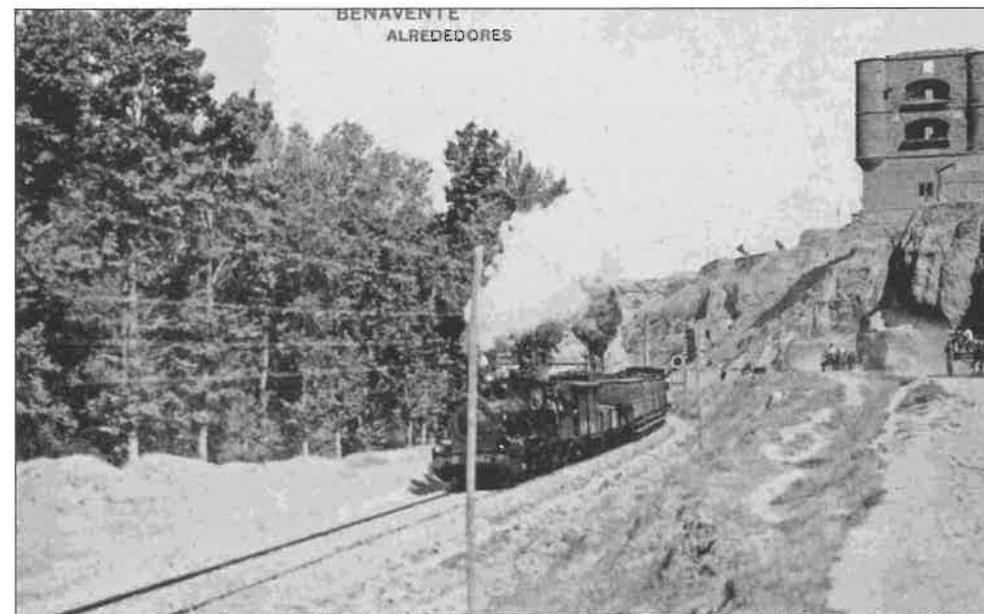
Según el pliego de condiciones de la concesión, la compañía debía poner en servicio 35 locomotoras con sus tónderes, para viajeros y mercancías; 20 coches de 1ª clase; 30 de 2ª; 45 de 3ª; ocho mixtos de 1ª y 2ª y 10 mixtos de 2ª

y 3ª. En el material remolcado para mercancías, sólo se exigía una cantidad global de 590 vagones, cuyas características se designarían. Un dato curioso por lo que suponía de innovación es que todos los coches y «además los de 3ª clase» estarían cerrados con cristales, puntualización reseñable ya que anteriormente, para este último tipo de coches, sólo se exigía que estuvieran cerradas sus ventanillas con cortinillas.

También se especificaba en dicho pliego que la empresa se obligaba a conducir gratuitamente los presos y penados, a cuyo fin se «dispondrá del material móvil adecuado, que el Ministerio de Fomento determinará, oyendo a los Ministerios de la Guerra y Gobernación». La línea tendría 26 estaciones, con un taller general situado en Salamanca y depósitos de locomotoras en Plasencia, Astorga, Zamora, Béjar y Benavente; se construiría con carril Vignole y vía única, incluidas las obras de fábrica. Esta disposición se diferenciaba igualmente de las primeras concesiones que exigían que esas obras de fábrica fueran previstas para doble vía. La subvención de la línea sería de 60.000 pesetas por kilómetro, hasta un total máximo de 20.892.000 pesetas, lo que representaba el 25 por ciento del presupuesto de construcción de la línea.

Sin embargo, las condiciones económicas con las que se desenvolvía la compañía del Oeste de España no eran óptimas, lo que retrasó el avance de las obras de construcción. Esta crisis era pareja con las del MCP y la Compañía Real Portuguesa que explotaba la línea. En 1891, la RCP renunció a esa explotación, al no poder mantener el compromiso firmado con la de MCP que implicaba el pago de dividendos e intereses a los obligacionistas. En esta situación, el MCP tuvo que suspender ese pago, lo que desató una crisis para cuya solución se buscó incluso entregar la explotación del ferrocarril a la compañía del Norte, gestiones que no fructificaron.²⁵ Finalmente, se llegó a un compromiso con los acreedores del MCP y se firmó un nuevo acuerdo con la Real Compañía Portuguesa, que volvería a asumir la explotación de la línea intervenida por MCP.

²⁵ Francisco Wais: o. cit., p. 385.



Línea Plasencia-Astorga, en los alrededores de Benavente. Imagen de principios del siglo XX. A la derecha, la antigua torre de homenaje, hoy rehabilitada como parte del parador de turismo.

Tampoco tuvo éxito esta gestión y en 1893 suspendieron pagos las tres empresas implicadas en estos ferrocarriles: Compañía Real Portuguesa, Madrid-Caceres-Portugal y Compañía de los Ferrocarriles del Oeste de España.

Por último, el Banco Internacional de París propuso un contrato a la compañía MCP para crear una sociedad de explotación y otro a la compañía de los Ferrocarriles del Oeste de España por el que se comprometía a terminar la construcción de la línea Plasencia-Astorga en un periodo de dos años y dotarla del material y cuanto fuera necesario para abrirla a la explotación. El compromiso suponía que posteriormente la explotaría durante 50 años. El pacto se firmó el 11 de julio de 1894 y al año siguiente otro acuerdo establecía la fusión de las dos compañías españolas —MCP y Oeste— y se creaba una nueva denominada Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de MCP y del Oeste de España que se comprometía también a concluir las obras del ferrocarril de Plasencia a Astorga y que cumplió su cometido hasta la incautación de la red por el Estado español en 1928. Conviene puntualizar que tanto MCP como el Oeste mantenían su independencia accionarial.

El primer tramo, entre Plasencia y Hervás, de 55,7 kilómetros se había inaugurado en 1893; un año después se concluyeron otros 20 kilómetros, hasta Béjar y la línea pudo terminarse en 1896 con la inauguración de los trayectos Béjar-Salamanca, de 86,7 kilómetros el 31 de marzo y de los últimos 183,6 hasta Astorga el 9 de julio. En total, la respetable longitud de 347 kilómetros que sólo superarían posteriormente los ferrocarriles interprovinciales, Central de Aragón y Santander-Mediterráneo, construidos todavía por las antiguas compañías.

Como curiosidad, cabe añadir que la línea se inauguró con material de MCP, ya que las dificultades económicas indicadas, antes de la creación de la Sociedad Explotadora, habían impedido hacer los pedidos correspondientes a la concesión, ya especificados.

Detalle de la inauguración de los diferentes tramos de la línea Plasencia-Astorga		
Tramo	Longitud	Fecha de inauguración
Plasencia-Hervás	55,7	26-07-1893
Hervás-Béjar	20	26-07-1894
Béjar-Salamanca	86,7	31-03-1896
Salamanca-Astorga	183,6	09-07-1896

Fuente: Francisco Wais, *Historia de los ferrocarriles españoles*.

Los trazados

La línea de Madrid a Valencia de Alcántara

La línea de Madrid a la frontera portuguesa, por Valencia de Alcántara, tenía, cuando fue construida, 410 kilómetros de longitud y su trazado presenta dos características diferentes. En algo más de su primera mitad, exactamente hasta la estación de La Bazagona (kilómetro 231), el perfil es, en su mayor parte, suave. Sin embargo, algunas pequeñas rampas llegaban a crear problemas de tracción.

La línea sigue a cierta distancia, en gran parte de su recorrido, el curso del Tajo por su margen derecha. A partir de Azaña de la Sagra,²⁶ el perfil es prácticamente llano, descendiendo con suavidad y sucediéndose largas alineaciones rectas, algunas de las cuales, como entre Rielves y Torrijos, y entre Oropesa y La Calzada, tienen casi diez kilómetros, fenómeno no frecuente en las líneas españolas.

Sin embargo, como ya se ha indicado, existen pequeños tramos con rampas de gradientes que oscilan entre las 10 y las 14 milésimas, como en la salida de Madrid hasta Leganés, y en la subida desde la cuenca del Guadarrama hasta Santa Olalla, aunque no superaban los cinco kilómetros, excepto en la dirección ascendente desde Valencia de Alcántara a Madrid, entre Montearagón (kilómetro 118) y Erustes (kilómetro 103), donde alcanzan ese gradiente máximo, en varios casos, por ceñirse excesivamente al terreno para ahorrar en gastos de inversión. Este tipo de trazado, como en tantas otras líneas españolas, fue un obstáculo bastante serio que, hasta bien entrado el siglo XX, cuando se pudo contar con locomotoras más potentes, obligaba a dar la doble tracción en muchos trenes.

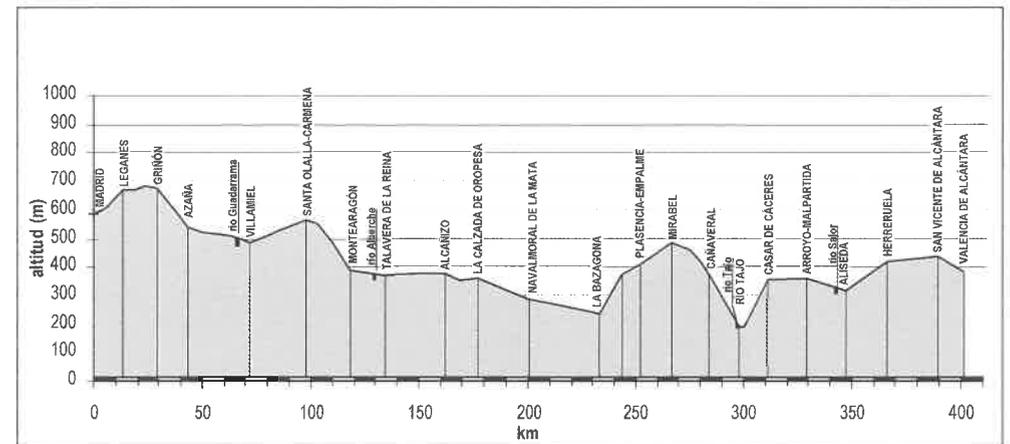
A partir de La Bazagona, situada ya a sólo 238 metros de altitud, la línea presenta mayores dificultades al iniciarse el ascenso de una serie de pequeñas estribaciones hacia Malpar-

tida y Palazuelo (antes Plasencia Empalme), con rampas de hasta 20 milésimas, alcanzándose en el kilómetro 269, poco después de Mirabel, los 492 metros de altitud. La línea vuelve a descender después hacia el río Tajo, haciéndolo con bastante rapidez a partir de Cañaverál, con pendientes también de 20 milésimas. Desde 1969, este trayecto fue mejorado al construirse la variante de Río Tajo, con motivo de las obras de la presa de Alcántara. Ello ha inundado parte del antiguo recorrido, pero al situar el nuevo puente sobre dicho río a una cota 60 metros más alta, ha permitido reducir las rampas. El primitivo puente sobre el río era metálico, lo proyectó Eiffel y fue sustituido en 1932 por otro de hormigón, de 15 arcos de cuatro metros de luz que ahora ha sido inundado por las aguas de la presa, y sustituido por otro mixto para ferrocarril y carretera.

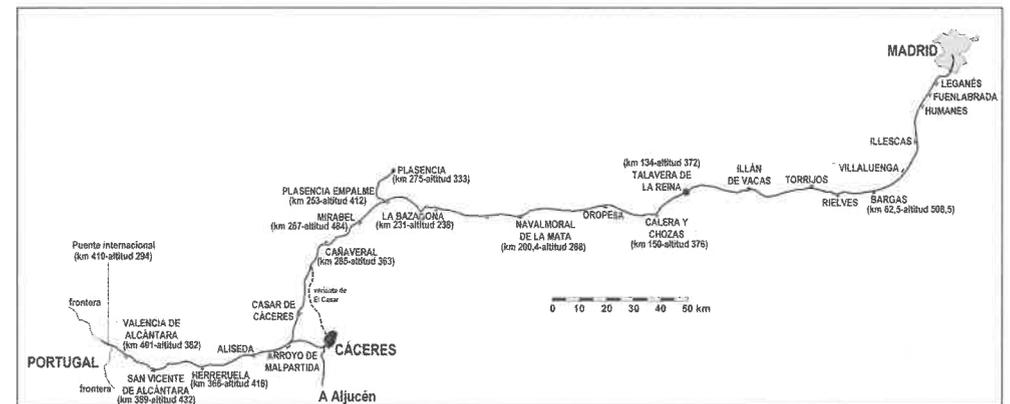
El ascenso desde la cuenca del río se hace en un trayecto nuevamente con rampas de 20 milésimas hasta El Casar. El primitivo trazado seguía después a Arroyo de Malpartida (kilómetro 329) de donde salía el ramal hacia Cáceres. Posteriormente, ya en tiempos de Renfe, se llevó a cabo el tantas veces solicitado paso directo por Cáceres, construyéndose una variante de 18 kilómetros desde El Casar para el paso por la capital. Se inauguró el 23 de mayo de 1971 por el entonces Príncipe de España, Juan Carlos.

Con esta variante, Arroyo, que ya había perdido gran parte de su importancia por la sustitución de la tracción vapor por la diesel, se convirtió en una pequeña estación de paso, sin parada para los trenes de más categoría. La línea sigue después un recorrido de dientes de sierra con rampas y pendientes cortas, pero pronunciadas, a través de un trazado sinuoso de curvas de radio reducido, a veces sólo de 300 metros. A partir de San Vicente, se desciende ya de manera continua hasta la frontera portuguesa. Valencia de Alcántara, en el km 401, se encuentra a 382 metros de altitud y la frontera a 294.

Estas características de la línea, aunque implicaban unas condiciones de explotación diferentes entre la primera y segunda parte de la misma, no eran lo suficientemente acusadas, ni



Perfil de la línea de Madrid a Valencia de Alcántara. [Dibujo: Pedro Pintado Quintana]



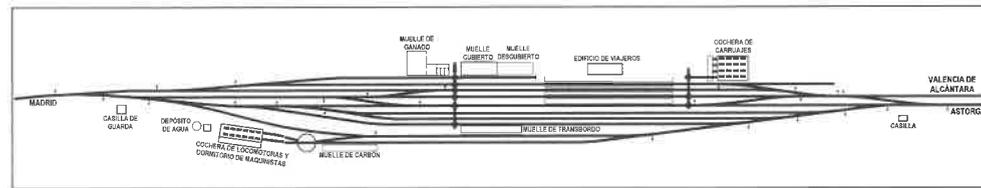
La línea de Madrid a Valencia de Alcántara tenía en un principio 410,5 kilómetros de longitud. En Arroyo de Malpartida se derivaba un pequeño ramal de 16,4 kilómetros hasta Cáceres. En sus primeros 231 kilómetros, hasta La Bazagona, el trazado no tiene rampas de consideración, aunque el ahorro de gastos de primer establecimiento impuso un recorrido de curvas innecesarias, si se hubieran empleado más recursos para construir trincheras y terraplenes suficientes. La excepción de este fácil recorrido se encuentra en el sentido ascendente hacia Madrid con una larga subida de 15 kilómetros desde Montearagón a Erustes con rampas discontinuas entre 10 y 14 milésimas. Cruzado el río Tietar el trazado asciende hacia Plasencia Empalme, donde se derivaba la línea de Plasencia-Astorga. Luego debe atravesar algunas estribaciones montañosas entre las que se abre paso el río Tajo, cuyo curso se cruza con un pronunciado descenso seguido de una subida de iguales características hasta El Casar. Es la parte de la línea que presenta las mayores dificultades para la explotación, con numerosas curvas y seis pequeños túneles. A partir de El Casar el trazado continúa por terrenos de difícil orografía salpicado de rampas discontinuas y curvas numerosas descendiendo hacia el río Salor en pendiente y rampa sucesivas. Se cruza la sierra de San Pedro, también importante obstáculo y la línea concluye en la frontera de Portugal tras el paso por Valencia de Alcántara. En 1971 se puso en servicio la variante de El Casar que permitió el paso directo de los trenes por la capital Cáceres, en detrimento del gran centro ferroviario de Arroyo. [Dibujo: Pedro Pintado Quintana]

el tráfico lo exigía, para imponer tipos diferentes de locomotoras en cada uno de esos trayectos, como ocurría, por ejemplo, en la compañía del Norte de España. Por ello el MCP, aunque tuvo distintos modelos de locomotoras de viajeros y mercancías, acabó —como tantas otras compañías— por recurrir a las máquinas de tipo mixto como mejor solución para hacer toda clase de trenes y recorridos.

La línea del Oeste

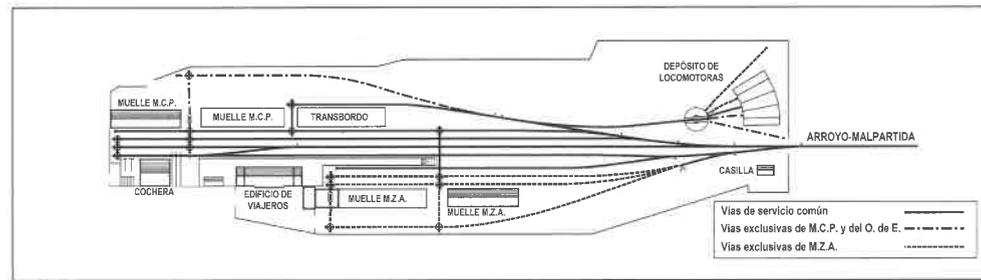
En la línea de Plasencia-Astorga, que también explotaba el MCP, con un trazado de mayores dificultades, bastaban las máquinas de adherencia total, adecuadas para las rampas y suficientes para las reducidas velocidades de itinerario exigidas. Esta línea nacía, como es sabido, en la estación de Plasencia Empalme, donde igualmente se construyó un poblado ferroviario al caer

²⁶ El nombre de la estación se cambió en 1940 por el de Numancia de la Sagra, con el propósito de borrar cualquier vestigio que recordara al que había sido jefe de gobierno y luego presidente de la II República, a quien el régimen de Franco consideró como uno de los principales culpables de la guerra civil española, aunque el nombre del pueblo fuera anterior y no tuviera nada que ver con el apellido Azaña.

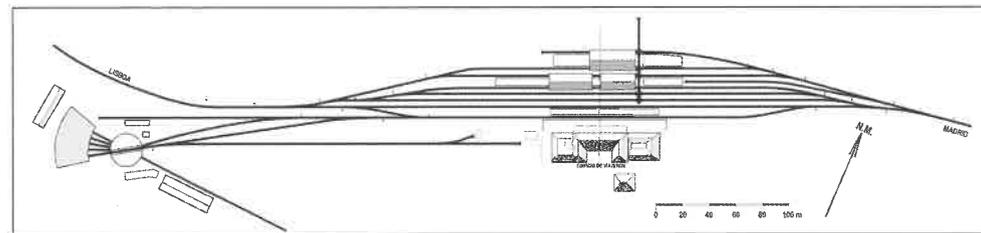


Estación de Plasencia Empalme en 1908.

[Dibujo de Pedro Pintado Quintana a partir de original de la colección de Néstor Sáinz Pascual]



Estación de Cáceres a finales del siglo XIX. [Dibujo: Pedro Pintado Quintana]



Estación de Valencia de Alcántara con la disposición de vías de 1950 aprox. [Dibujo: Pedro Pintado Quintana]

de un núcleo urbano cercano, aunque éste fue de menor importancia que el de Arroyo.

En sus primeros 16 kilómetros, hasta la estación de Plasencia Ciudad, la línea presenta el característico perfil de dientes de sierra con un trazado que se ciñe en exceso a un terreno ondulado. La economía en los gastos de primer establecimiento, que siempre presidió los proyectos de las antiguas compañías quedó demostrada, una vez más, en las escasas obras de fábrica en ésta de Plasencia a Astorga.

En sus 347,5 kilómetros de longitud, únicamente existían seis túneles, teniendo sólo 545 metros el de mayor longitud —el número 6—, situado a la entrada de Zamora (kilómetro 228). Sin embargo, en el proyecto primitivo, estudiado en 1883, se preveía el paso de la divisoria en la cordillera Central, cruzando la sierra de Santibañez de Béjar por el puerto de La Vallejera, mediante un túnel de 2.150 metros,

proyecto que finalmente se desechó eligiendo la solución de aumentar el recorrido en rampa construyendo un pequeño túnel —el número 2 de la línea—, de sólo 303 metros, en la subida del puerto de Béjar, y otros dos —números 3 y 4—, de 372,7 y 178 metros entre los kilómetros 76 y 77.

Por el contrario, no se podían buscar otras alternativas para el paso de los ríos y hubo que tender varios puentes metálicos de importancia. El primero sobre el río Jerte (kilómetro 19,6), puente que tuvo una influencia histórica sobre este ferrocarril durante la guerra civil. Seguían, luego, el del Tormes (kilómetro 160,2), de seis tramos y 306 metros de longitud, el más largo de la línea; el segundo de mayor longitud, que era el del Duero, en el kilómetro 226,7, poco antes de Zamora, con 253,45 metros, y el tercero, sobre el Esla, de 234,25, que merecerá luego alguna explicación complementaria.

Principales obras de fábrica de la línea Madrid-Valencia de Alcántara (1945)

Túneles²⁷

Situación kilométrica	denominación	Longitud(metros)
272,9	Número 1	164
273,5	Número 2	130
301	Número 3	106
301,5	Número 4	117
304	Número 5	121
305	Número 6	31

Puentes²⁸

Situación kilométrica	Denominación	Tipo	Características
1,9	Manzanares	Metálico	2 tramos de 61,1 metros
66,4	Guadarrama	Hormigón	5 tramos de 31,7 metros
128,1	Alberche	Fábrica	15 arcos de 17 metros
195,5	Arroyo Santa María	Fábrica	1 arco de 12 metros
232,6	Tiétar	Metálico	2 tramos de 41,37 metros
235,5	Arroyo Val de Haza	Metálico	1 tramo de 11,15 metros
245,7	Arroyo Grande	Metálico	1 tramo de 11,15 metros
293,1	Arroyo Guadancil	Fábrica	2 arcos de 8,35 metros
299,3	Tajo	Fábrica	15 arcos de 21 metros
302	Arroyo Villaluengo	Metálico	3 tramos de 26,4 metros
312	Arroyo La Perala	Fábrica	2 arcos de 5,5 metros
328	Casillas	Fábrica	1 arco de 10 metros
342,3	Salor	Fábrica	11 arcos de 7,5 metros
396,1	Arroyo de La Morera	Metálico	1 tramo de 11,15 metros
397,1	Arroyo Alpotrel	Metálico	1 tramo de 11,15 metros
402,3	Arroyo de La Vid	Metálico	2 tramos de 16,31 metros

Observaciones.- A diferencia de la de Plasencia-Astorga, esta línea encontró menos obstáculos fluviales y un mejor perfil para el trazado. No obstante, observando la relación de estas obras, se advierte el escaso número de túneles y sus cortas longitudes, lo que evidentemente hipotecó las condiciones para una explotación más económica que hubiera permitido la reducción del gradiente de las rampas, como ocurrió también —según se explica en el texto—, con la escasez de terraplenes y trincheras a lo largo del recorrido, lo que obligó también a un tendido con mayor número de curvas.

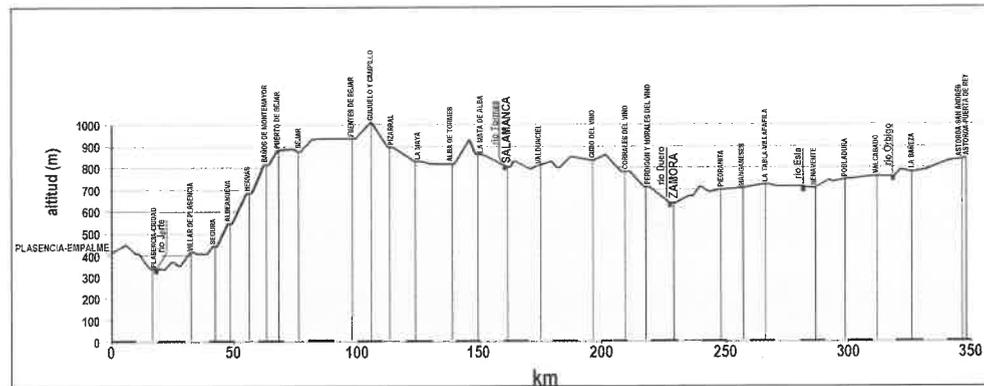
Como datos no señalados, puede indicarse que se aprovecharon los cursos de agua de los ríos procedentes de los distintos sistemas montañosos para la instalación de aguadas. Así ocurría en los pasos del Guadarrama, Alberche y Arroyo de Santa María. Un caso singular lo constituían las dos aguadas situadas en ambas orillas del Tajo: una en la estación de Río Tajo (kilómetro 298) y otra denominada de Garrovillas (kilómetro 299,6). Otra aguada digna de mención era la del kilómetro 272,8, llamada de Los túneles, por estar situada a la entrada del número 1.

Después de Plasencia Ciudad, se inicia el ascenso hacia el puerto de Béjar que, a partir de la estación de Segura,²⁹ tiene una subida ininterrumpida de 25 kilómetros en rampa continua de 20 milésimas. Era éste el tramo más difícil de la línea, que asciende hasta la pequeña altiplanicie que se forma en los contrafuertes de la sierra de Gredos, con las estribaciones de las sierras de Ávila y de Gata, en la cordillera Central.

²⁷ Perfil de la línea. (Año 1945). Departamento de Vía y Obras de Renfe.
²⁸ Relación general de obras con tramos metálicos. (Año 1962). Departamento de Vía y Obras de Renfe.
²⁹ El nombre de la estación de Segura fue cambiado por el de Casas del Monte en tiempos de Renfe.

Conviene constatar que esta rampa es más dura que la de La Cañada, en la línea de Madrid a Irún, tantas veces puesta como ejemplo de las dificultades de los trazados ferroviarios españoles. A diferencia de ella, la del puerto de Béjar apenas ha sido citada en los textos ferroviarios, probablemente porque sólo se trataba de una línea secundaria, mientras la de Madrid-Irún era la arteria más importante de los ferrocarriles españoles.

Analicemos, con algunos datos complementarios, estas diferencias. La rampa de La Cañada, aunque asciende constantemente desde



Perfil de la línea Plasencia-Astorga. [Dibujo: Pedro Pintado Quintana]

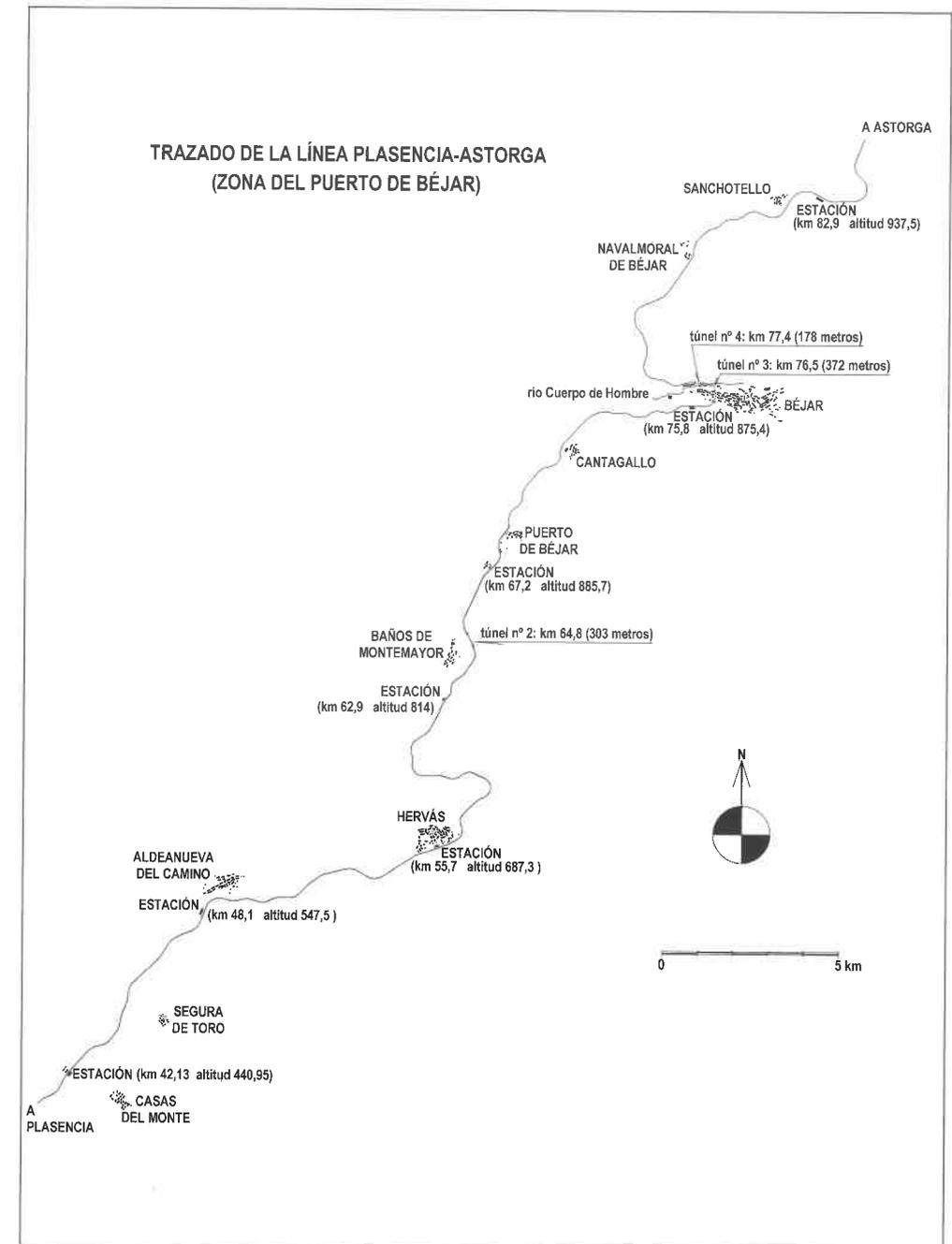
El Escorial, en el kilómetro 50, situado a 921 metros de altitud, hasta el cambio de rasante del kilómetro 100, a 1.359 metros de altitud; es decir, 438 metros de desnivel en 50 kilómetros, no lo hace de manera continua, ya que tiene repechos de escaso gradiente y los que se acercan a las 20 milésimas sólo se encuentran a partir del kilómetro 70, próximo a la estación de Santa María de la Alameda (kilómetro 73) y ya a 1.047 metros de altitud. Estos gradientes próximos a las 20 milésimas están situados en el recorrido hasta Navalperal (kilómetro 88) y otro más, ya poco antes de La Cañada. Como se aprecia, la rampa no tiene un gradiente continuo como la del puerto de Béjar, que asciende 445 metros, algo más que en La Cañada, pero sólo en 25 kilómetros, lo que forzó la necesidad de las 20 milésimas en todo ese recorrido, desde la estación de Segura (kilómetro 42,13 a 440,0 metros de altitud), al kilómetro 67,24, donde se encuentra el puerto de Béjar, a 885,7 metros de altitud.

Pasado Béjar (kilómetro 75), la línea sigue subiendo, ya con menores gradientes, intercalados además con largos tramos casi en horizontal en la citada altiplanicie. En Guijuelo (kilómetro 105), ya en la provincia de Salamanca, se alcanza la cota máxima de la línea a 1.013 metros de altitud y la divisoria de aguas, ya más definida, hacia el Duero.

A partir de dicho punto, desciende hacia Salamanca en un trazado más favorable, aunque pasado Alba de Tormes existe todavía un

fuerte repecho, de unos seis kilómetros. Cruza después el Tormes (kilómetro 160,8) y entra en Salamanca. Entre Salamanca y Zamora el trazado es llano, en ligero descenso. Poco antes de Zamora se cruza el Duero con un puente metálico de cinco tramos y la ya citada longitud de 253,4 metros.

El tramo Zamora-Astorga es el más favorable. Abundan las rectas y una de ellas, de 12,3 kilómetros, era la más larga de las existentes en las líneas de la antigua compañía MCP y Oeste. Las rampas y pendientes en este recorrido no exceden de las 15 milésimas y alcanzan este valor máximo en pocas ocasiones. Sin embargo, la obra de fábrica más importante era un complejo de 10 puentes distintos, de tramos metálicos, para salvar los diferentes brazos de la vega del río Esla y el cauce principal del mismo, entre los kilómetros 280,2 y 283,2. De ellos, el de mayor longitud era el que cruzaba el propio río con cinco tramos y una longitud total de 234,25 metros. Todavía se cruza un puente importante de tres tramos metálicos y 97,65 metros de longitud sobre el río Órbigo, en el kilómetro 317, ya cerca de La Bañeza (kilómetro 325,6), concluyendo en Astorga, estación del Oeste (kilómetro 346,3). Dicha estación enlazaba mediante un ramal de 1,2 kilómetros con la del Norte (kilómetro 347,5), en la línea de Palencia a La Coruña, y los servicios de viajeros tenían su origen y destino en esta última. Finalmente Renfe unificó todos los servicios en ella.



En el anteproyecto que se hizo para el paso de la divisoria de la cordillera Central por la línea Plasencia-Astorga, se preveía un túnel de 2.150 metros de longitud que finalmente se desechó por su excesivo coste, eligiéndose aumentar el recorrido en rampa, lo que permitió hacer el trazado con la construcción en esa zona de sólo tres pequeños túneles, ninguno de los cuales llega a los 400 metros. La rampa del puerto de Béjar, una de las más duras de los ferrocarriles españoles, asciende 417 metros en sólo 25 kilómetros, lo que obligó a forzar una rampa continua de veinte milésimas en todo ese recorrido. La rampa se inicia antes, pero ese gradiente se produce a partir de la estación de Segura (kilómetro 42,13 y 440 metros de altitud), nombre que se cambió por el de Casas del Monte en tiempos de Renfe, y concluye en la estación de Puerto de Béjar (kilómetro 67,24 y 885 metros de altitud). Desde el puerto de Béjar la línea todavía tiene que ascender hasta el cambio de rasante en la divisoria, situado en la estación de Guijuelo (kilómetro 105 y 1.013 metros de altitud), pero en un recorrido mucho más suave con tramos repetidos en horizontal. [Dibujo: Pedro Pintado Quintana.]

Principales obras de fábrica de la línea Plasencia-Astorga (1948)

Túneles³⁰

Situación kilométrica	Nº	nombre	Longitud (metros)
17,5	1		174
64,8	2	Baños	303,8
76,5	3	San Albin	372
77,2	4	Pequeño	178
203,5	5	Peleas de Arriba	40
227,5	6	Zamora	545

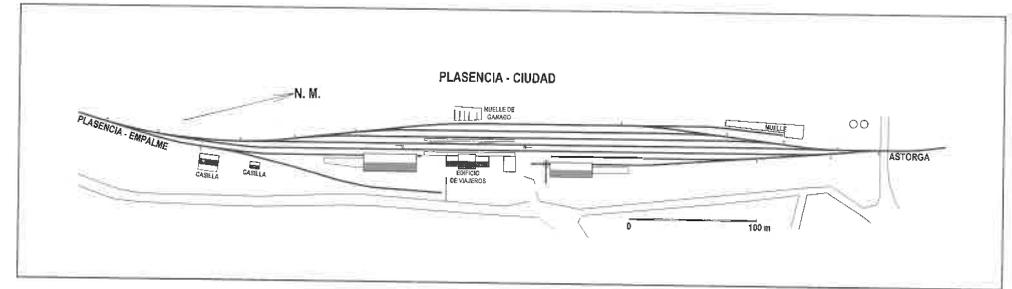
Puentes³¹

Situación kilométrica	Denominación	Características	Longitud (metros)
19,0	Berrocaillo	Sillería 7 tramos	8,23
19,6	Jerte	Hormigón en masa 9 tramos: 1 de 53 y 8 de 10 m	133
28,4	Odón	Metálico 1 tramo	26,2
44,7	Garganta de Segura	Metálico 1 tramo	13,4
56,4	Ambroz	Metálico (1 tramo de 31,37 m) y fábrica (4 tramos de 10 m)	71,37
76,9	Cúerpo de Hombre	Metálico 1 tramo	32,8
120,1	Arroyo Alhóndiga	Metálico 1 tramo	26,65
160,2	Tormes	Metálico 6 tramos (4 de 53,20 y 2 de 46,62 m)	306,4
181,9	Huelos	Fábrica 3 tramos de 10 m	30
194,4	San Cristobal	Metálico 1 tramo	20
226,7	Duero	Metálico 5 tramos (1 de 50,9; 1 de 51,9; 1 de 49,9 y 2 de 45,4 m)	243,5
280,2	Brazos del Esla	Metálico 2 tramos (1 de 25,7 y 1 de 25,75 m)	51,45
280,8	Valle del Esla	Metálico 1 tramo	10
281,2	Valle del Esla	Metálico 1 tramo	15
281,7	Esla	Metálico 5 tramos (1 de 46,40; 1 de 53,05; 1 de 53,10; 1 de 35,15 y 1 de 46,55 m)	234,25
281,9 a 282,7	Valle del Esla	Metálico 5 tramos espaciados de 10, 25, 10, 15 y 10 m	70
283,2	Valle del Esla	Metálico 1 tramo	10
285,1	Canal del Esla	Metálico 1 tramo	15
293,5	Gándara	Fábrica 3 tramos de 10 m	30
317	Órbigo	Metálico 3 tramos (1 de 31,1; 1 de 31,2 y 35,35 m)	95,65
319	San Martín	Fábrica 3 tramos (1 de 5; 1 de 5 y 1 de 5,20 m)	15,2
327,1	Duerna	Metálico 1 tramo	60
327,2	Duerna	Metálico 1 tramo	15
327,5	Pontón La Zalla	Metálico 1 tramo	4
341,5	Balimbre	Metálico 1 tramo	15

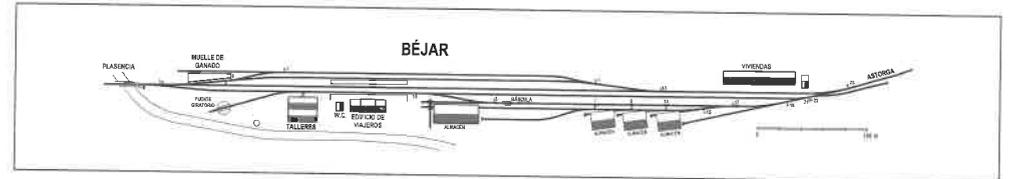
Observaciones: la línea de Plasencia a Astorga fue la que tuvo el mayor número de puentes con una longitud superior a los 100 metros de los ferrocarriles españoles, aunque los más largos no se encuentran en ella. Son, de mayor a menor longitud, los de los ríos Tormes (306,4 metros), Duero (243,5 metros), Esla (234,25 metros), y Jerte (133 metros). Podría incluirse en esta relación, aunque no llegue a la cifra citada, el también importante del río Órbigo, con 97,6 metros. Hay que añadir que el cruce del río Esla, con su amplia vega, requirió la construcción, además del puente principal indicado, de otros nueve sobre los diferentes brazos del río en la zona del valle, en un tramo de sólo tres kilómetros. También desempeñó un importante papel histórico el del Jerte, cuya cimbra central se hundió durante las obras de sustitución del puente primitivo en 1933. Esta circunstancia obligó a construir un triángulo para invertir las locomotoras en la estación de Oliva, a fin de poder utilizar las máquinas más potentes adquiridas por la compañía del Oeste para salvar la gran dificultad que presentaba el puerto de Béjar para la tracción. La guerra civil aceleró la conclusión del citado puente, ya que el trayecto entre Plasencia y Salamanca se había convertido en el eje principal de las comunicaciones ferroviarias entre las dos zonas norte y sur, controladas por el ejército de Franco. Dicho puente se pudo poner en servicio a finales de 1937. Como contraste, ya señalado en el texto, los túneles de la línea Plasencia-Astorga se reducían a seis, de corta longitud, debido al deseo de reducir gastos de inversión, algo muy notorio en la rampa del puerto de Béjar donde únicamente se realizó una obra de estas características el túnel no 2, llamado de Baños de 303,8 metros de longitud.

³⁰ Perfil longitudinal. (Año 1948). Departamento de Vía y Obras de Renfe.

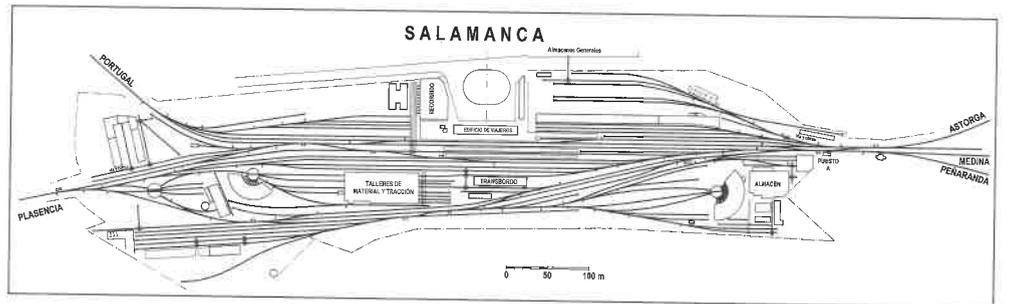
³¹ Relación general de obras con tramos metálicos. (Año 1962). Departamento de Vía y Obras de Renfe.



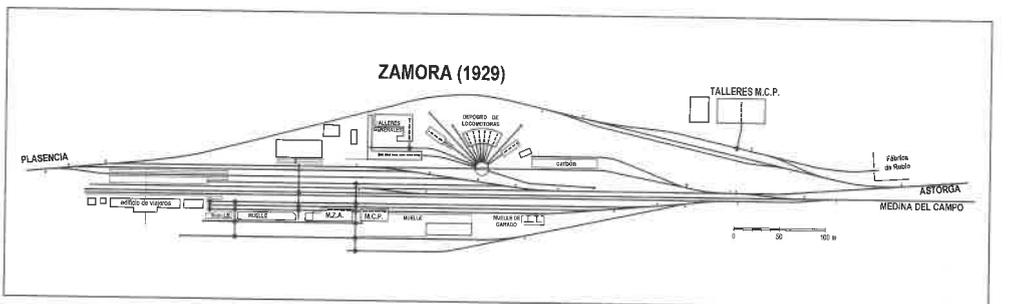
Estación de Plasencia Ciudad en 1958. [Dibujo: Pedro Pintado Quintana]



Béjar fue el principal núcleo industrial de la línea Plasencia-Astorga. Al mismo tiempo, su importancia ferroviaria se manifestó también al situarse en ella una pequeña reserva de locomotoras, necesaria para atender el refuerzo del servicio de tracción en la rampa del puerto de Béjar. En el croquis, puede advertirse el foso y el puente giratorio que se utilizaba para dar la vuelta a las locomotoras, tipo 030, utilizadas en la citada rampa, muchas de ellas en doble tracción. [Dibujo: Pedro Pintado Quintana]



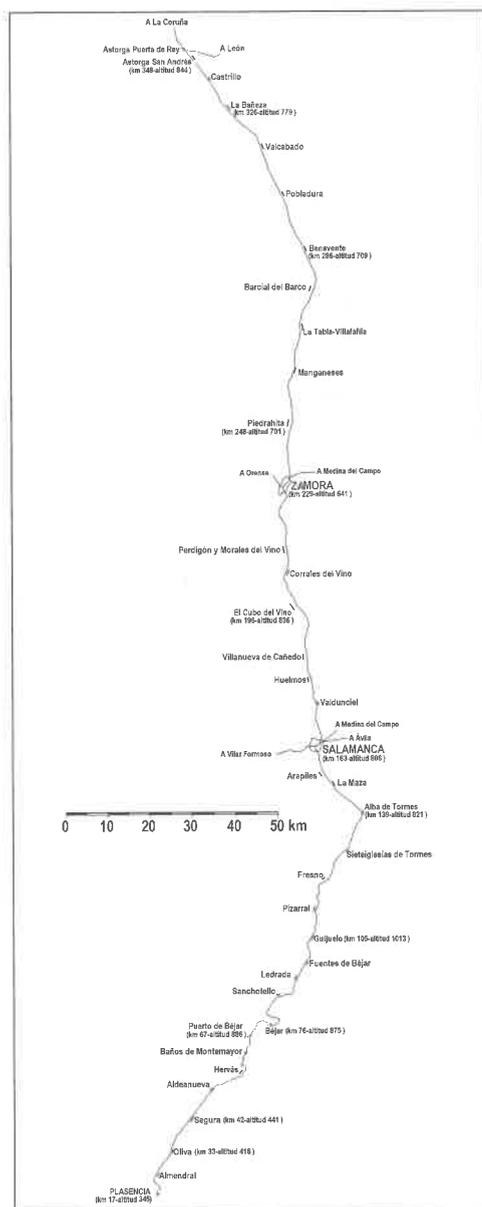
Estación de Salamanca hacia 1930. [Dibujo: Pedro Pintado Quintana]



Estación de Zamora en 1929. [Dibujo: Pedro Pintado Quintana]



Estación de Astorga San Andrés en 1950. [Dibujo: Pedro Pintado Quintana.]



La línea de Plasencia-Astorga tiene 347,5 kilómetros. En sus primeros 67,2 kilómetros tiene un difícil trazado para salvar la cordillera Central. Debe hacerlo con una larga subida de 25 kilómetros en rampa continua de 20 milésimas hasta el puerto de Bajar. Luego, aunque existen todavía algunos tramos en rampa y pendiente, se alcanzan las zonas llanas de la meseta norte en las proximidades de Salamanca y ya la línea continúa sin ningún obstáculo orográfico serio hasta su final en Astorga. Las mayores dificultades, aparte del citado paso de la cordillera Central fue el cruce de los importantes ríos Jerte, Tormes, Duero, Esla y Órbigo. La línea sirve importantes núcleos de población: Plasencia, Béjar, Salamanca, Zamora, Benavente y Astorga. En este último punto enlazaba con el ferrocarril de Palencia a La Coruña. [Dibujo: Pedro Pintado Quintana]

Los años positivos (1900-1914)

El periodo de tiempo comprendido desde el principio del primer decenio del siglo XX hasta el comienzo de la guerra europea de 1914, puede ser considerado como uno de los más prósperos para las compañías españolas de ferrocarriles.

La creciente actividad económica del país, tras la pérdida de los últimos restos del imperio colonial en Cuba y Filipinas, influyó positivamente en los tráficos ferroviarios y las compañías más importantes pudieron abordar diversos procesos de modernización de sus líneas.

Las circunstancias de esa expansión no se produjeron de manera uniforme. Las compañías del Norte y MZA que servían a las zonas de más desarrollo en España, fueron también las que obtuvieron mejores resultados económicos, lo que les permitió importantes mejoras de su parque de tracción y renovaciones de la vía e instalaciones. La sociedad del MCP pudo, al menos, mantener un resultado positivo a lo largo de varios años, por primera vez en la historia de la compañía.

Respecto a la tracción, tanto Norte como MZA pusieron en servicio grandes locomotoras, similares a las que ya circulaban por los países más desarrollados de Europa. Así se introdujeron máquinas de más potencia y velocidad para el arrastre de trenes más pesados en los recorridos de llanura, y otras, llamadas de rampa, adecuadas para los trayectos que cruzaban las cordilleras.

En 1912, por primera vez, se introdujeron locomotoras del tipo 240, que llegaría a ser el modelo característico de los ferrocarriles españoles por su elasticidad que les permitía un buen rendimiento por todos los recorridos en los que, incluso en los trayectos de llanura, eran habituales algunos tramos con gradientes de cierta envergadura. Posteriormente las características de máquinas capaces de hacer esos recorridos en mejores condiciones de marcha, gracias al aumento de su potencia, tanto en llano como en rampa, encontraron su síntesis más lograda en el modelo 241, Montaña.

Esas máquinas, tipo 240, puestas en servicio en 1912 por Norte y MZA, sólo circularon por



Locomotora tipo 220, serie 1-10, de maniobras en Madrid Delicias en los años cuarenta del siglo XX. Cuando esta serie se puso en servicio en 1881 eran máquinas excelentes para trenes rápidos en recorridos llanos, pero poco aptas para buena parte de la línea Madrid-Valencia de Alcántara, dado su perfil.

entonces en líneas de dichas compañías, ya que las restantes no contaban con medios económicos suficientes para adquirirlas, o sus vías y obras de fábrica no se habían adecuado todavía a los mayores pesos por eje que tenían estos tipos de locomotoras.

Las compañías que seguían en importancia a las dos citadas eran Andaluces, Madrid-Cáceres y Portugal (MCP) y Central de Aragón. En el primer caso, el modelo 240 no se introduciría hasta 1920, con la serie 400; en el Central de Aragón en 1927, y en las líneas de MCP sólo en 1932, después de la creación de la Compañía Nacional del Oeste de España.

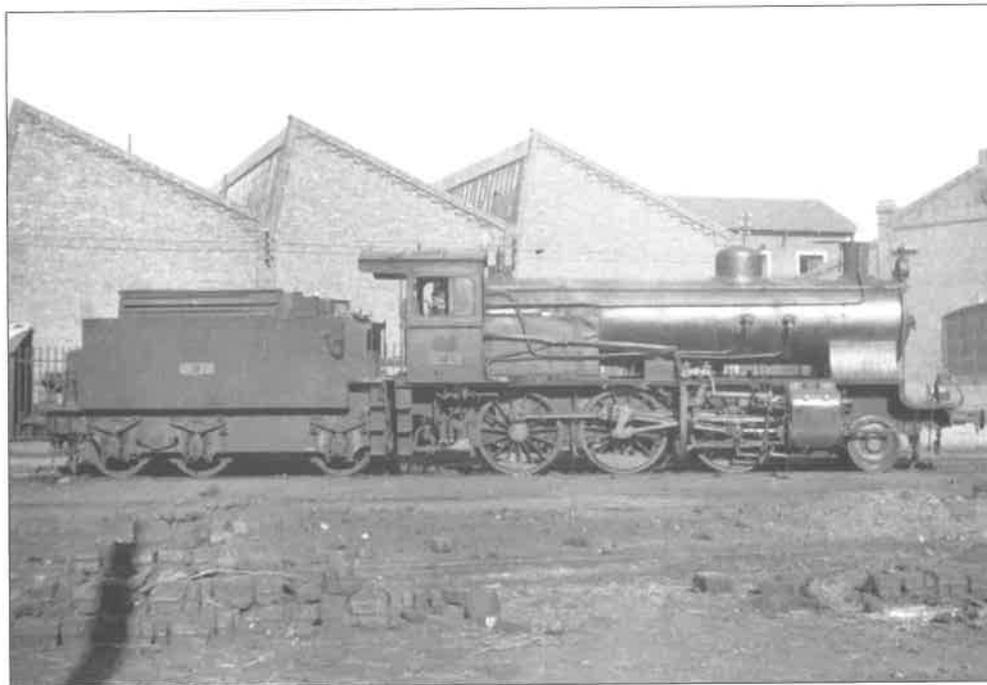
Las causas de este retraso no eran exclusivamente debidas al deficiente estado del carrilaje y la debilidad de los puentes, sino a las mismas políticas de tracción seguidas por estas compañías.

En Andaluces, el proceso de modernización fue inferior a los de Norte y MZA por su menor capacidad económica y dedicó gran parte de ese menor esfuerzo a la modernización de instalaciones fijas tras la introducción, a princi-

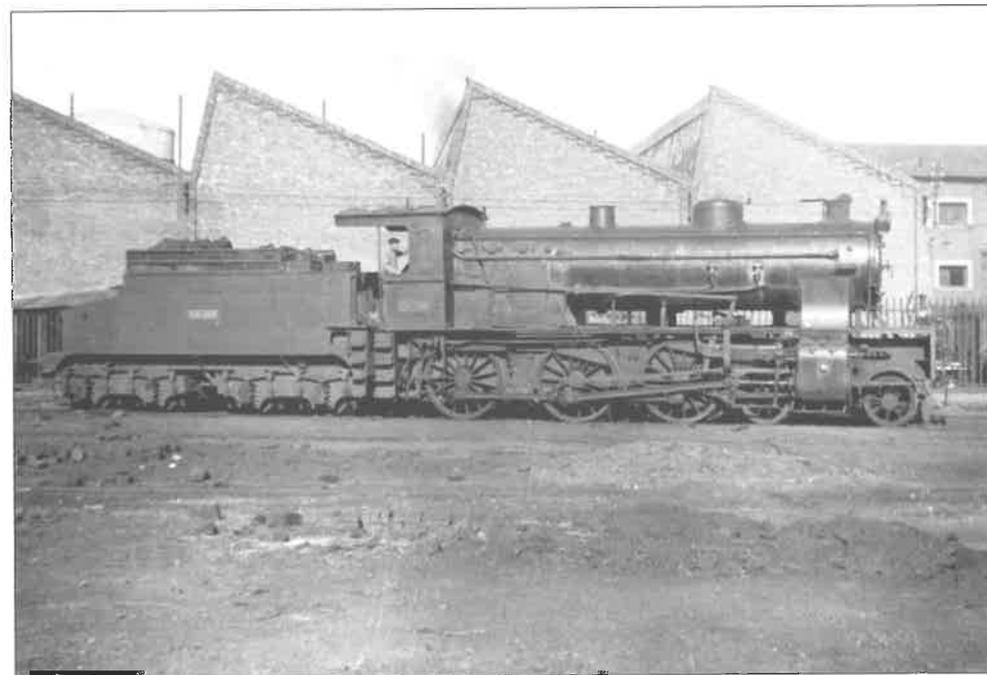
pios del siglo XX, de locomotoras Compound, tipo 230, para sus servicios de viajeros. En 1912 complementó sus adquisiciones de material de tracción moderno con las singulares máquinas articuladas, sistema *Du Bousquet*, para los trenes en la difícil línea de Córdoba a Bélmez, donde —como es sabido— las rampas llegan al gradiente de 33 milésimas.

En cuanto al Central de Aragón, hay que decir que esta compañía fue una de las pocas, además de Norte y MZA y alguna otra de menor importancia, que estudió y llevó a cabo, casi desde el principio de su actividad, un programa de tracción adecuado a las características de su línea. El Central de Aragón se decidió por las máquinas articuladas, capaces de desarrollar una gran potencia y arrastrar trenes pesados sin necesidad de contar con una vía que admitiera los mayores pesos por eje exigidos en las máquinas de Norte y MZA. Por ello, no debe de extrañar la tardanza en introducir el modelo 240 en esta línea.

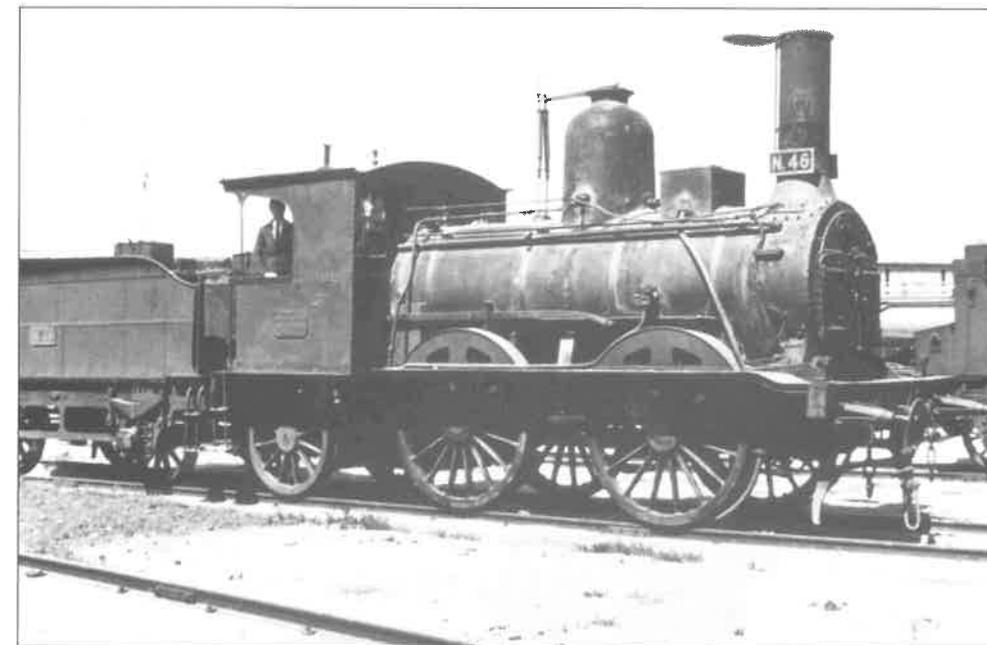
Finalmente, el MCP subordinó su política de tracción a las condiciones del trazado, tanto



Locomotora, tipo 130, serie 501-510, construida por Hartmann entre 1907 y 1912. En la imagen una de estas locomotoras en Madrid Delicias, hacia mediados de los años cincuenta del siglo XX.



Locomotora, tipo 230, serie 701-706, construida por Linke en 1922. Fue la primera máquina moderna del MCP y remolcó los mejores trenes de viajeros, incluso en tiempos de RENFE, cuando llevaba el Lusitania Expreso.



MCP adquirió al ferrocarril de Almansa-Valencia-Tarragona (AVT), 10 máquinas, tipo 021, serie 41-50, para cubrir con urgencia las necesidades del pliego de condiciones de la concesión. El hombre situado en la cabina de conducción fue el gran experto en tracción vapor, Gustavo Reder.

por la debilidad de su vía y las obras de fábrica, especialmente los puentes metálicos, como por las características de la explotación para lo que bastaban las máquinas tipo 030 o recurrir a la doble tracción en los trenes más pesados. Para cumplir las exigencias del pliego de condiciones de este ferrocarril, en un primer momento ya se habían adquirido 16 de este modelo.

Por ello, dicha compañía adquirió después más locomotoras de este tipo 030 que se mantuvieron en los servicios de trenes, por esas características de sus trazados, hasta la creación de Renfe. Esto resultaba inevitable en su línea Plasencia-Astorga, donde en varios trayectos no podían rebasarse las 15 toneladas por eje y cargas que raramente llegaban a las 300 toneladas en los tramos llanos y ni siquiera alcanzaban las 200 en los de rampa.

La única novedad en el servicio de tracción que se produjo en MCP, en aquel primer decenio del siglo XX, fue la puesta en servicio de un modelo 130, de carácter mixto, en el que también la compañía introdujo el recalentador, sistema por el que se decidió en lugar del *Compound*,

tan de actualidad entonces. Este modelo formó su serie 500 y tenía como particularidad que su diámetro de rueda de 1.600 milímetros, rebasaba los 1.400 milímetros de rueda motriz de todas sus locomotoras anteriores de las series 100, 200, 300 y 400, todas tipo 030. Durante veinte años estas series habían sido sus máquinas habituales, excepción hecha por supuesto de las excelentes 220, tipo *Outrance*.

Sin embargo, estas últimas máquinas, construidas por Hartmann en 1882, con su gran diámetro de rueda de nada menos que 1.860 milímetros, pronto mostraron su escasa utilidad en una línea con tramos —como hemos comprobado—, de perfil complicado y con una vía no adecuada para las grandes velocidades que podían prestar dichas locomotoras.

Elegidas para dar realce al enlace internacional entre España y Portugal, la escasa demanda para ese tráfico de viajeros y el hecho de que, al margen de la comunicación con Lisboa, en el recorrido desde Madrid, este ferrocarril ya no comunicaba directamente con ninguna otra capital de provincia en España, hizo que la poca



Tren del personal desplazado para inaugurar la capilla de la estación de Arroyo de Malpartida, en 1911.



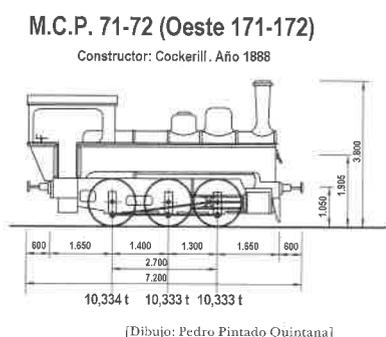
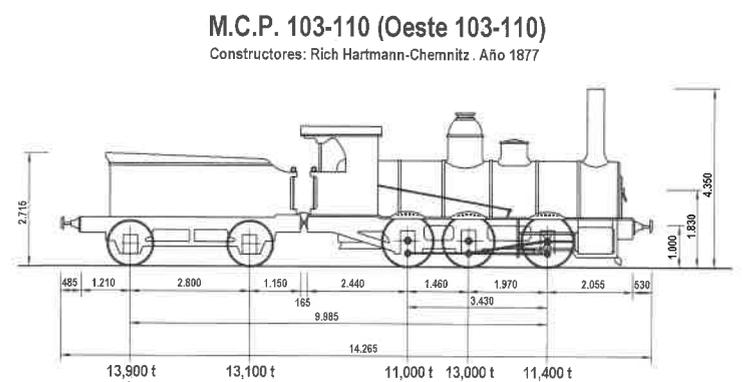
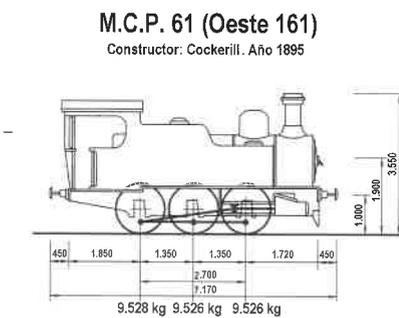
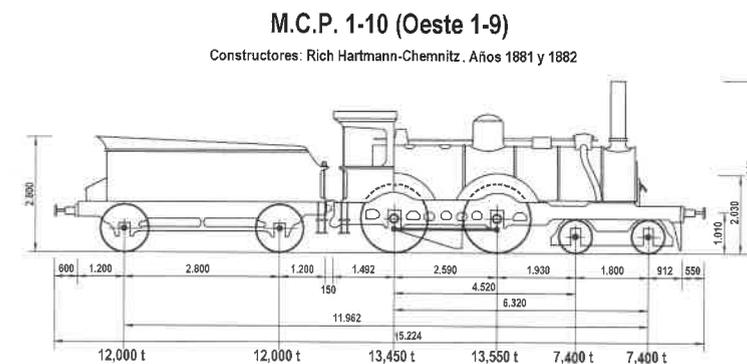
Tren tranvía de Madrid Delicias a Villaverde, remolcado por la locomotora número 119 del Oeste (RENFE 030-2107). A la derecha, la antigua vía en dirección al Matadero de Madrid. [Foto: Wyrsh]

demanda para ese tráfico ni siquiera fuera capaz de sostener la circulación diaria de un tren internacional y un expreso nacional. Ello puso de relieve el error cometido en la elección de este tipo de máquina, poco adecuada para la línea por la que tenía que circular y donde apenas había trenes que servir.

También contó el MCP, al inaugurarse la línea, con otras locomotoras de diámetro de rueda de 1.600 milímetros, la serie 41-50, adquirida a la compañía Almansa-Valencia-Tarragona (AVT) para poder cumplir las necesidades de material exigidas en la primera concesión de la línea de Madrid a Malpartida de Plasencia. Sin embargo, estas máquinas, por falta de potencia, eran todavía más inadecuadas para esa línea que las anteriores y quedaron pronto



Obreros del depósito de Salamanca calibrando el ajuste de una rueda de locomotora. Año 1967.



adscritas a trenes de corto recorrido y al servicio de maniobras.

Al margen de la citada serie 500, puesta en servicio para evitar la necesidad de la doble tracción en casi todos los trenes que salían de Madrid, MCP quiso contar con una máquina más pesada de mercancías, es decir, del tipo 040, que adquirió en 1914 y formó su serie 600, también con recalentador. Pero las características del tráfico en esta compañía, con escasa demanda, impuso como norma inevitable de explotación los trenes mixtos y de mercancías con viajeros. De esta manera, en 1914, sólo prestaba servicio un tren correo de viajeros hasta Valencia de Alcántara, aparte del tren rápido de lujo entre Madrid y Lisboa, tres veces a la semana, formado por un coche-cama y dos coches mixtos de 1ª y 2ª clase de la Compañía Real Portuguesa.

No circulaba ningún otro tren directo desde Madrid hasta la frontera. Sí lo hacían un tren mixto discrecional, número 4, hasta Plasencia Empalme, con viajeros de las tres clases, que

enlazaba con el correo número 102 de Plasencia a Astorga; otro mercancías, también con viajeros de las tres clases, hasta la citada Plasencia Empalme y dos trenes de viajeros, uno de ellos discrecional, hasta Talavera.

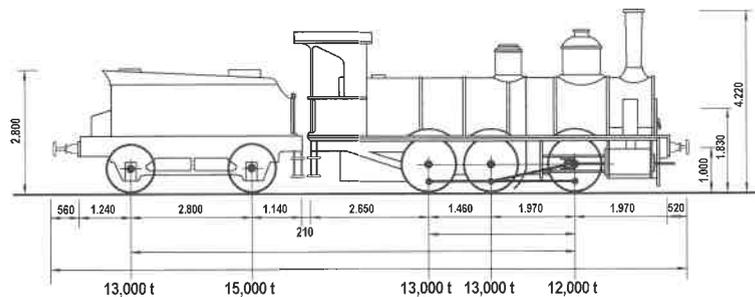
La escasez de trenes en ambas líneas se explica si se sabe que el tonelaje diario, sumado el de ambos sentidos entre Madrid y Valencia de Alcántara, era de 1.000 toneladas en 1914; 1.200 en 1918, y 1.400 en 1924; mientras que en la línea de Plasencia-Astorga esos transportes alcanzaban 1.000, 1.200 y 1.300, respectivamente, según datos recopilados por Manuel González Márquez que me ha cedido amablemente.

Necesidad de la doble tracción

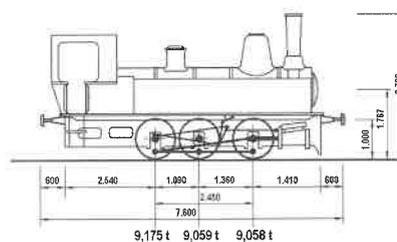
Volviendo nuevamente a 1914, por aquellos años anteriores al comienzo de la guerra europea, las grandes compañías aprovecharon sus buenos resultados económicos para hacer un despliegue informativo sobre las características de sus parques de tracción. Así lo hizo también MCP, compañía a

M.C.P. 201-219 (Oeste 203-219)

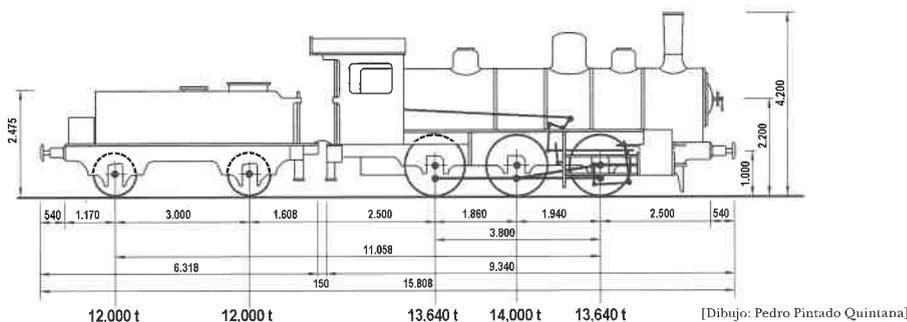
Constructores: Cockerill - Rich Hartmann. Años 1879, 1880 y 1891

**M.C.P. 81 (Oeste 181)**

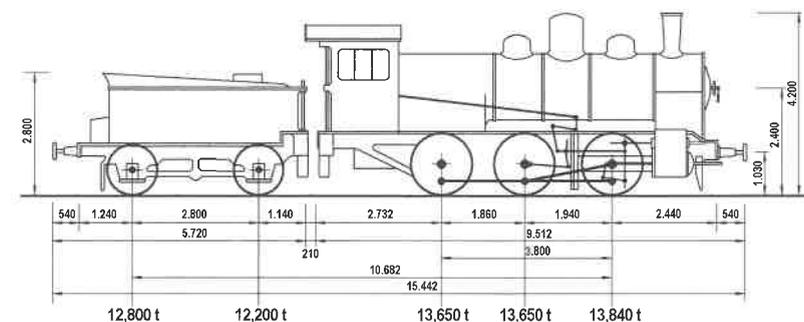
Constructor: Corpet. Año 1889

**M.C.P. 301-310 (Oeste 301-310)**

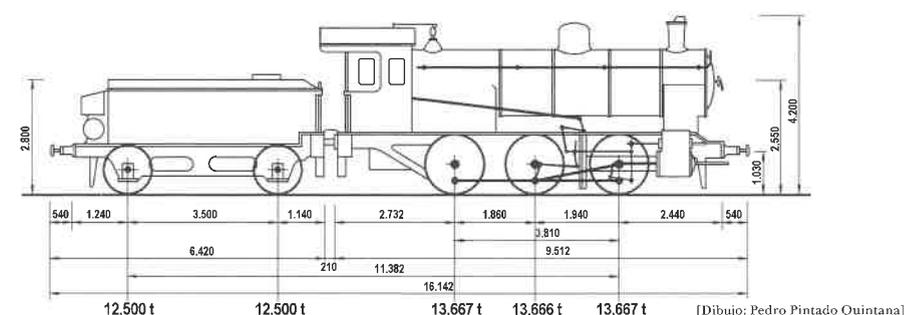
Constructor: Cockerill. Año 1897.

**M.C.P. 401-410 (Oeste 401-410)**

Constructor: Chemnitz. Año 1901.

**M.C.P. 411-420 (Oeste 411-420)**

Constructor: Sociedad Española de Construcción Naval. Año 1928.



la que la escasa capacidad de las locomotoras de su parque obligó a establecer un complejo sistema de tracción, que se definió oficialmente en sus libretos de explotación como máquinas piloto. Estas máquinas estaban situadas a lo largo de las líneas, para dar la doble tracción en el trayecto que cada una tenía delimitado. Esta circunstancia se producía con los trenes cuya carga rebasaba la capacidad de la locomotora titular. Así ocurría tanto en el correo de Madrid-Valencia de Alcántara y regreso, como en el rápido de lujo, si éste era remolcado por una Hartmann, tipo 220, que sólo prestaba servicio en el trayecto más favorable, entre Madrid y La Bazagona.

El servicio de tracción constaba de tres depósitos —Madrid Delicias, Arroyo y Salamanca—, seis reservas en Talavera, Plasencia Empalme, Valencia de Alcántara, Astorga, Zamora y Béjar, y once puestos fijos donde se situaban las locomotoras dispuestas para dar la doble tracción. En la línea de Madrid a Valencia de Alcántara había siete de estos puestos fijos y cuatro en

la de Plasencia a Astorga. Los de la primera se situaban en Madrid Delicias, Villaluenga, Talavera, Navalmoral, Plasencia Empalme, Arroyo y Valencia de Alcántara. Los cuatro de la línea Plasencia-Astorga se situaban en Plasencia Empalme, Salamanca, Zamora y Astorga.

El funcionamiento de este servicio de doble tracción era el siguiente: cuando la carga de un tren hacía preciso utilizar la doble tracción, cada una de las máquinas destinadas a esa función de ayuda de la titular del tren, trabajaba sólo en la sección que le correspondía; es decir, desde su punto de permanencia hasta el de la otra máquina piloto más inmediata, lugar en el que la primera dejaba su sitio a la segunda, y estos cambios de las locomotoras se seguían produciendo mientras la carga del tren rebasara la especificada en cada trayecto para la titular. Así, podía suceder que un tren con exceso de carga saliera en doble tracción, por ejemplo de Valencia de Alcántara y cambiara en Arroyo la piloto para seguir con la de este punto hasta Plasencia

Empalme, con nuevo cambio. Se continuaba el viaje hasta Navalmoral, donde cambiaba también la titular que, dado el mejor perfil a partir de dicho punto, tal vez podía continuar sola. Si no era así, habría sucesivos cambios de la máquina que daba la doble en el mismo Navalmoral, en Talavera y en Villaluenga.

Igual método se utilizaba en la línea Plasencia-Astorga. Este sistema complicaba evidentemente la explotación porque había que contar además con los cambios de tracción de las máquinas titulares y con el regreso a su punto de partida de las locomotoras piloto que iba dejando el tren en unas líneas de vía única, como eran las del MCP. Esto sólo podía hacerse en esta compañía por el escaso tráfico de esas líneas y explica también, en parte, el excesivo coste de la tracción en dicho ferrocarril, que agravaba su escasa rentabilidad.

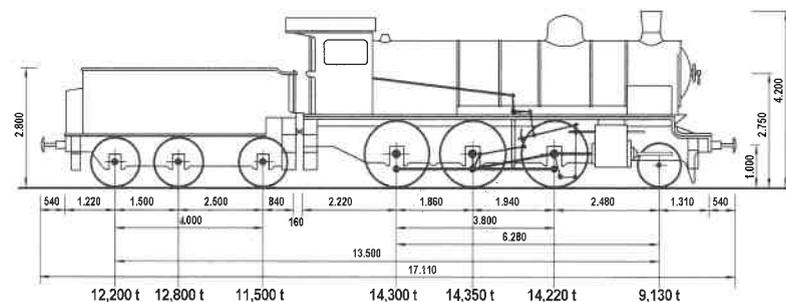
Tal vez el ejemplo más significativo que demuestra las dificultades de la tracción en MCP, con un parque de tan escasa potencia como el

que tenía, lo encontramos incluso en la parte de la línea aparentemente más favorable, como era el recorrido de Madrid a La Bazagona.

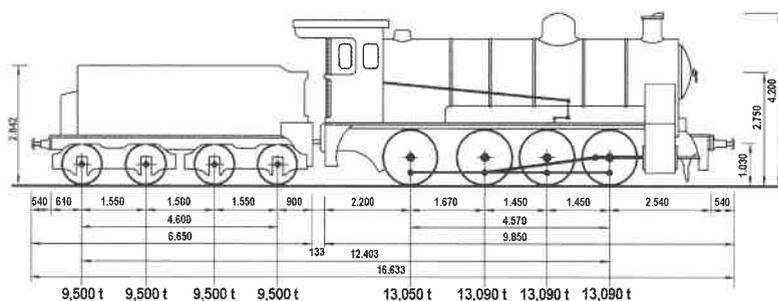
Ese tren Correo, el número 2, entre Madrid y Valencia de Alcántara, en 1914, salía de la estación de Delicias a las 19 horas 42 minutos con 224 toneladas de carga, formado por un furgón, con 12 toneladas; un coche de 3ª, serie 500, destino Talavera, con 18; otro coche de las mismas características y peso, destino Salamanca-Astorga; un mixto de 1ª y 2ª clase, también de la serie 500 e igual destino de Salamanca-Astorga, con 16 toneladas; un coche correo, con 14 toneladas; tres coches, de 1ª, 2ª y 3ª clases, destino Valencia de Alcántara, de la serie 500, con 16 toneladas los dos primeros y 18 el de 3ª clase y un mixto de 1ª, 2ª y 3ª clase, destino Cáceres, con 16 toneladas. A esa carga había que sumar las 66 toneladas de una locomotora con su tender, en disposición de servicio, serie 500; la de mayor capacidad de arrastre por entonces de la compañía. Pese a ello, esta locomotora sólo tenía asig-

M.C.P. 501-510 (Oeste 501-510)

Constructores: Rich Hartmann-Chemnitz. Años 1909 y 1912

**M.C.P. 601-606 (Oeste 801-806)**

Constructores: Rich Hartmann - Chemnitz. Año 1914.



[Dibujo: Pedro Pintado Quintana]

nadas 180 toneladas de carga en la subida hasta Leganés, que aumentaban a 235 y 200 hasta Villamiel y Santa Olalla respectivamente, estación a partir de la cual esa capacidad subía a las 420 hasta Talavera. Sin embargo, entre Talavera y Oropesa, en el tramo más llano de la línea, nuevamente bajaba esa capacidad de carga hasta las 190 toneladas, debido a la existencia de un pequeño repecho de tres kilómetros desde el kilómetro 149, en la subida a la estación de Calera y Chozas, con un gradiente de 11 milésimas. Desde Oropesa hasta Navalmoral y La Bazagona, la capacidad de carga era de 235 y 320 toneladas. Esta variedad de cargas hacía inevitable la doble tracción, aunque a partir de Talavera la carga del Correo disminuía, al dejar en dicha estación un coche de 3ª clase, la carga total era todavía superior a la grafiada para la locomotora titular y esto era aún más notorio a partir de La Bazagona, desde donde la subida a Plasencia Empalme limitaba esa capacidad a sólo 145 toneladas.

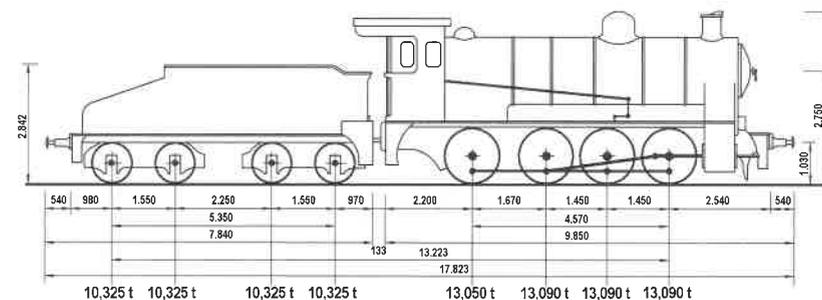
En Plasencia, el correo dejaba los dos coches destino Salamanca-Astorga, cuya carga, sumada a la del coche de 3ª dejado en Talavera, reducía la del tren a 172 toneladas, peso todavía superior al que podía arrastrar cualquiera de las máquinas de la compañía, entonces en servicio, en ese trayecto.

Aunque al llegar a Arroyo el perfil de la línea mejora y el desenganche del coche con destino a Cáceres reducía aún más el peso del tren, la dificultad que presentaba el trayecto entre Aliseda y San Vicente de Alcántara, con sólo 145 toneladas de carga asimiladas a las mejores máquinas, las citadas de la serie 500, parecía hacer necesaria la continuidad de la doble tracción.

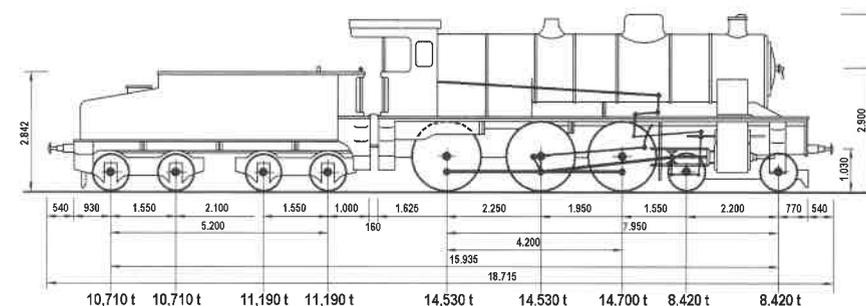
El Correo número 2 llegaba a Valencia de Alcántara a las 7 horas 54 minutos, habiendo cubierto los 401,5 kilómetros desde Madrid Delicias en 12 horas 12 minutos, a una velocidad comercial de 33 kilómetros por hora. Las velocidades de itinerario oscilaban desde los 35 kiló-

M.C.P. 607-614 (Oeste 807-814)

Constructores: Rich Hartmann - Chemnitz. Año 1921.

**M.C.P. 701-706 (Oeste 701-706)**

Constructor: Linke-Hofmann. Año 1921.



[Dibujo: Pedro Pintado Quintana]

metros por hora a los 54, en los trayectos más favorables entre Madrid y La Bazagona, desde Santa Olalla hasta Navalmoral. A partir de La Bazagona, las velocidades de itinerario disminuían a 35, e incluso 30 kilómetros por hora, hasta rebasar el cambio de rasante, situado poco más allá de El Casar. Desde allí, la velocidad de itinerario se situaba en los 40 kilómetros hasta la frontera de Valencia de Alcántara.

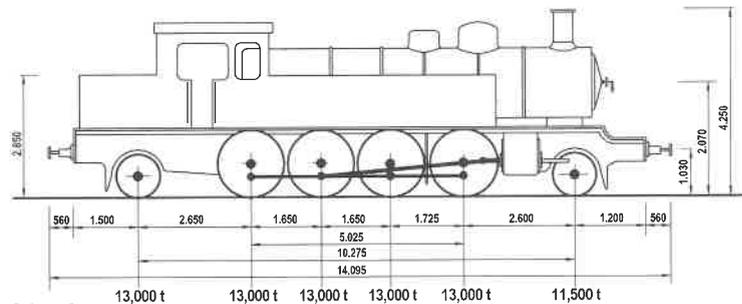
En el viaje de regreso, pese a la carga reducida con que el correo salía de Valencia de Alcántara, se planteaban dificultades similares. Además, con el tren ya casi en plena carga a partir de La Bazagona, en los trayectos más favorables de la línea, las condiciones de la marcha eran lógicamente algo inferiores a la que podía sostenerse en el sentido contrario de descenso desde la meseta central, como ocurría en la citada subida desde Montearagón a Erustes.

La salida de Valencia de Alcántara se producía a las 19 horas 37 minutos y la llegada a

Madrid a las 9 horas; es decir una duración de 13 horas 23 minutos. La diferencia de más tiempo, respecto al viaje de ida, era consecuencia de una ligera disminución de las marchas, como se ha indicado, y sobre todo por los 43 minutos de parada que tenía el Correo número 1 en Talavera, donde era pasado por el Rápido de lujo número 7, que llegaba a dicha estación a las 4 horas 25 minutos. La velocidad comercial del Correo número 1 era, por tanto, inferior, alcanzando sólo los 30 kilómetros por hora.

El Rápido de lujo número 8, que establecía el enlace entre Madrid y Lisboa, circulaba tres veces por semana y, en 1914, su horario de salida eran las 23 horas 39 minutos, desde Delicias Empalme, ya que su punto de partida era Madrid Príncipe Pío. Desde España hacía Portugal, circulaba los domingos, martes y jueves y de Portugal a España, los lunes, miércoles y sábados. Era éste el mejor tren del MCP y estaba formado por un furgón, dos coches mixtos de 1ª y

M.C.P. 651-656 (Oeste 851-856)
 Constructor: La Maquinista Terrestre y Marítima. Año 1925.



[Dibujo: Pedro Pintado Quintana]

2ª clase de la Compañía Portuguesa, un coche cama de la Compañía Internacional y otro furgón. De Madrid a Malpartida tenía una velocidad de itinerario de 50 a 58 kilómetros por hora. Las locomotoras de las series 1-10 ó 501-507 llevaban el tren hasta Navalmoral, con una carga asignada entre 95 y 200 toneladas, según los trayectos, en el primer caso, y entre 170 y 350, en el segundo. En Navalmoral, cogían el relevo las máquinas de las series 300, 400 y 500 del depósito de Arroyo, con cargas asimiladas idénticas de 320 a 125 toneladas. El tren llegaba a Valencia de Alcántara a las 9 horas veinte minutos del día siguiente.

El Rápido ascendente, ahora con el número 7, salía de Valencia de Alcántara a las 22 horas 22 minutos con máquinas de las series citadas del depósito de Arroyo y en Navalmoral, lo recogían nuevamente las de la serie 1-10 ó 501-507, que habían traído la composición de ese tren en el sentido Madrid-Lisboa, y lo dejaban en Madrid Delicias a las 7 horas 40 minutos, habiendo desplegado una velocidad de itinerario de 45 a 58 Kilómetros por hora, con algunos tramos a 35 y 40, marcha algo inferior a la descendente.

Hay que añadir que, pese a sus características de tren de lujo, debía efectuar frecuentes paradas en el recorrido para los adelantamientos y cruzamientos, dado que —como se ha indicado— toda la línea era de vía única.

Había otros tres trenes en trayectos intermedios. Uno de ellos, el Mixto directo número 6, relevo de otro procedente de Astorga, iba desde Plasencia Empalme hasta Arroyo para continuar

a Cáceres, con 1ª, 2ª y 3ª clases. El Mercancías número 16, con iguales circunstancias y clases y, finalmente, el número 14, también mercancías con 2ª y 3ª, que circulaba entre Navalmoral y Plasencia Empalme.

Servicios entre Plasencia y Astorga

El tráfico por la línea de Plasencia-Astorga era, en un principio, aún más débil que en la de Madrid a Valencia de Alcántara. En 1914, sólo circulaban un correo y un mercancías con viajeros en toda su longitud; otro mercancías entre Plasencia Empalme y Salamanca, con viajeros hasta Béjar; y algunos mercancías discrecionales, e igual número de trenes en el sentido Astorga-Plasencia Empalme.

Uno de estos trenes era el 112 que recogía en Plasencia Empalme los dos coches de viajeros, uno de 3ª y otro mixto de 1ª y 2ª —destino Salamanca y Astorga—, llegados con el correo de Madrid a Valencia de Alcántara.

Existían además combinaciones de enlace con inevitables transbordos, entre Arroyo y Cáceres e incluso para el largo recorrido desde Huelva y Sevilla, por Zafra, Mérida y Cáceres, hasta Astorga.

El tren Mixto discrecional, número 4, de circulación no diaria, salía de Madrid Delicias, a las 8 horas 10 minutos con la siguiente composición: un furgón Df (destino Cáceres), un 3ª Cf (serie 500) destino Talavera; un 2ª B (serie 500) destino Plasencia Empalme; un 1ª A (serie 500) destino Plasencia Empalme); un 3ª Cf (serie 500) destino Plasencia Empalme; un 3ª Cf

Correo y un mixto de 1ª, 2ª y 3ª ABCf (destino Cáceres).³²

Ese tren mixto, que llegaba a Plasencia Empalme a las 15 horas 50 minutos, enlazaba con el Correo 102, destino Astorga, que salía a las 16 horas con un furgón Jdf (serie 1000), con 12 toneladas; un 3ª Cf (de pasillo), con 11; un mixto de 1ª y 2ª ABf (con pasillo), con 26; un coche correo, con 10 y un furgón Df, con 13. La carga total era de 137 toneladas, más las 67 de la locomotora de la serie 400, en situación de servicio, grafiada para este tren. Esa carga estaba en el límite asignado al Correo 102 en la subida del puerto de Béjar, con una sola máquina de las series 300 ó 400, únicas autorizadas para esa línea, que en dicha rampa de 20 milésimas sólo podían subir una carga de 135 toneladas a 30 kilómetros por hora.

Llama la atención que el Mixto, número 4, entre Madrid y Plasencia Empalme, enlazara a partir de este punto con el Correo número 102 a Salamanca y Astorga, y a su vez los coches directos de Madrid a Salamanca y Astorga dejados por el Correo número 2, se engancharan al Mercancías con viajeros, número 112. Aparentemente estos dos servicios deberían haber estado unificados, uno como tren mixto y otro como correo en todo su recorrido, dándose el caso de que los dos correos parciales tenían su principio o continuidad como trenes de inferior categoría, bien desde Plasencia Empalme hasta Astorga, bien desde Plasencia Empalme a Madrid. Tal vez esta aparente anomalía tuviera su explicación en que el Mixto número 4 tenía carácter discrecional, es decir, de circulación no diaria.

Un dato que merece ser destacado es que en la bajada del puerto en el sentido contrario, desde Béjar a Plasencia, era obligatorio hacerla, según el Libro de cargas de 1914 de MCP, con trenes que tuvieran disponible el freno de vacío.

De hecho, en la línea Plasencia-Astorga sólo circulaban dos trenes al día en todo su recorrido, aunque había otros parciales.

³² MCP utilizaba, como el resto de compañías, las mayúsculas A, B, y C para designar los coches de dos ejes de 1ª, 2ª y 3ª clase respectivamente, a las que se añadía una W, cuando eran coches de carretones; es decir, de cuatro ejes. A los furgones se les designaba con la letra D. La minúscula f indicaba que el coche llevaba freno autónomo.

Es curioso también constatar la escasa documentación existente sobre el difícil perfil de esta línea en el paso de la cuenca del Tajo a la del Duero que en la cordillera Central —como ya hemos explicado—, tenía una rampa más dura y larga que la de La Cañada en la línea del Norte. Esta carencia de información se mantuvo en tiempos de Renfe donde, por ejemplo, en los desplegables de los perfiles de las líneas publicados a mediados de los años cuarenta, la línea de Plasencia-Astorga era una de las pocas en las que no estaban marcados los depósitos y reservas de tracción.

Modernización del parque

Puede decirse que hasta 1922, el MCP no contó con locomotoras adecuadas para resolver sus problemas de tracción en la línea de Madrid a Valencia de Alcántara. En dicho año llegaron las primeras máquinas de la serie 700, bien adaptadas al perfil de la línea, donde en su recorrido más favorable, entre Madrid y La Bazagona, se presentaban los ya descritos pequeños repechos que obligaban a dar la doble tracción.

Estas locomotoras, tipo 230, tenían un diámetro de rueda motriz de 1.600 milímetros, por lo que podían ser consideradas como mixtas, y su potencia alcanzaba los 1.633 CV. Eran por tanto más potentes que las de los mismos modelos de Norte, MZA y Andaluces de servicio en dichas compañías. Sin embargo, hay que advertir que estas máquinas del MCP se pusieron en circulación 20 años después de que lo hubieran hecho las de esas otras compañías, lo que lógicamente permitió mejorar las prestaciones de este último modelo. Conviene recordar que el MCP había decidido adoptar el sistema de recalentador de vapor, en lugar del *Compound*, como había escogido MZA para su primer lote del tipo 230, serie 651-680, en 1901, o Andaluces, para el mismo modelo, en su serie 301-310, en 1902. Por el contrario, el Norte se decidió por el recalentador a partir de 1905, con su subserie 1970-1979.

Las diferencias en el diámetro de rueda de la serie 700 de MCP, ya indicada, con las de MZA y Norte, ponía de manifiesto el criterio de simplificar el parque utilizando, en lo posible, tipos de locomotoras mixtas, capaces de prestar servicios

de viajeros y mercancías, a diferencia de MZA y Norte que establecieron una clara separación entre ambos tipos de tráfico. Así, aunque MZA eligió para su primera serie de locomotoras 230, un diámetro de rueda motriz de 1.730 milímetros, todas las subseries siguientes se eligieron para los 1.750 milímetros, igual que el Norte en su serie 1900, a partir de 1905, aunque las había iniciado en las 12 primeras con rueda de 1.560, conocidas entre el personal ferroviario como las 1900 de «rueda pequeña». De esta manera, el diámetro de 1.750 milímetros fue elegido, a partir de entonces, para las máquinas más características de viajeros de ambas compañías y luego de Renfe.

Sin embargo, el tipo de locomotora mixto mantuvo su preponderancia, con ruedas de diámetro en torno a 1.600 milímetros similares a las que equiparon las dos series más numerosas de Renfe: la 2400, que tenía 1.630 milímetros y la *Mikado*, con 1.550. No hay que olvidar que entre ambas llegaron a sumar 489 unidades, y si a ellas se añaden series como las 400 Norte y las 1400 MZA y sus derivadas, y otros modelos de Andaluces y Oeste, todas con diámetros similares, se advierte que los ferrocarriles españoles apostaron casi siempre por máquinas de carácter mixto, como por otra parte había ocurrido en los primeros tiempos de las compañías.

Hay que añadir que también contó con seis locomotoras, tipo 230, antes que el MCP, la compañía de MZOV que, parece ser, las adquirió de ocasión en 1907 al ferrocarril portugués del Beira Alta, aunque algún experto portugués subraya no haber encontrado ningún dato que confirme este aserto. Procedían de la fábrica North British y su diámetro de rueda de 1.562 milímetros las hacía prácticamente iguales a las «1900 pequeñas» del Norte, citadas antes.

La crisis ferroviaria

La guerra que se inició en Europa en 1914 significó el fin de la independencia de las compañías ferroviarias, que no pudieron afrontar el gran incremento de los precios, especialmente el del carbón, como combustible, y el de otros elementos fundamentales para el mantenimiento de los servicios ferroviarios. En virtud de la ley de

Ferrocarriles de 1855, las tarifas no podían ser aumentadas por encima de las máximas establecidas para las diferentes concesiones, tope que ya se había alcanzado, y de esta manera las compañías se encontraban, al finalizar la guerra, en muy difíciles condiciones de supervivencia.

Se inició entonces el llamado «problema ferroviario» que, pese a algunas alternativas favorables, ya no pudo ser superado, lo que llevó finalmente a la nacionalización de los ferrocarriles españoles. El camino fue largo, ya que las primeras propuestas de nacionalización habían sido estudiadas por el ministro de Fomento, Francisco Cambó y Batllé, uno de los mejores del ramo en la historia del ferrocarril español, quien, como paliativo a la crisis de las empresas, propuso la creación de los llamados anticipos reintegrables, el primero de los cuales lo concedió él mismo a la compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España para electrificar la rampa de Pajares.³³

Los distintos ministros de Fomento, nada menos que 13, que se sucedieron entre 1918 y 1923, estudiaron diversas fórmulas para solucionar ese problema ferroviario, pero sólo se concretaron en la aprobación de una subida de las tarifas ferroviarias en un 15 por ciento por encima de las aceptadas como máximas y en la extensión de esos anticipos reintegrables a las compañías para atender los incrementos salariales de los ferroviarios y las compras de diverso material.

Con el ascenso al poder del general Primo de Rivera, tras el golpe de Estado incurso del 23 de septiembre de 1923, el problema se abordó con el llamado Estatuto Ferroviario, aprobado por un decreto-ley del 13 de julio de 1924. Este plan supuso importantes aportaciones económicas para la modernización de las distintas compañías, que en su mayoría se adhirieron a él, aunque esa decisión suponía perder buena parte de su capacidad ejecutiva. De hecho, el Estatuto Ferroviario significó el paso del control de las inversiones desde las compañías al Consejo Superior de Ferrocarriles, mientras las aportaciones económicas eran facilitadas por la Caja

Ferrovial, creada para distribuir las inversiones programadas, bajo el control del citado Consejo y del Ministerio de Fomento.

Naturalmente la situación del MCP no permitió a la compañía mantener su independencia de gestión y solicitó su inclusión en el citado Estatuto Ferroviario. En la petición de ingreso se ponían de manifiesto las dificultades que atravesaba la sociedad, cuyas líneas servían zonas de exigua densidad de población, sin minería ni industrias, con la agricultura en lamentable atraso, faltas de vías afluentes y algunas comarcas invadidas por el paludismo.³⁴ En esas condiciones, subrayaba el documento, era imposible obtener resultados favorables en la explotación y abogaba también por que el Consejo Superior de Ferrocarriles adoptara un recargo general y uniforme de las tarifas. Ello debía complementarse con la creación de un fondo común para todas las compañías acogidas al nuevo régimen, ya que, de no ser así, las que se encontraran rodeadas de empresas competidoras más pujantes, tendrían aún menores rendimientos como consecuencia de que esas compañías más poderosas podrían establecer tarifas inferiores.

Se solicitaba también la construcción de algunas líneas afluentes, que ya se han citado anteriormente, y subvenciones del posible déficit, en el caso de que con las disposiciones que pudieran aprobarse con el nuevo estatuto, no se superara éste.

La Memoria de 1924 hacía también un balance con los importes económicos del material de tracción y móvil recibido con los citados anticipos del Estado, hasta el 31 de diciembre de 1924. Había consistido, en las líneas de Cáceres, en ocho locomotoras, serie 600, para mercancías y piezas de repuesto; otras seis, serie 700, para viajeros y piezas de repuesto; pago de los derechos de aduana de esas catorce locomotoras; ocho coches de 3ª clase y 100 vagones, de ellos 98 cerrados y dos especiales para automóviles. La suma total de lo recibido era de 7,7 millones de pesetas y quedaban pendientes de entrega 12 coches (tres de 1ª, tres de 2ª y seis mixtos de

1ª y 2ª), por un valor de dos millones de pesetas. A su vez, para la línea de Plasencia-Astorga se habían recibido 50 vagones cerrados, otros 50 plataformas y 10 furgones. El total de esta partida era de 1,6 millones de pesetas. En cuanto a los anticipos para el pago de pluses al personal habían ascendido a 12,6 millones de pesetas, es decir, prácticamente se equilibraban las cantidades para personal y para material.

El 28 de enero del siguiente año, la compañía MCP, acogiendo a las disposiciones del Estatuto Ferroviario, que preveían la aportación de inversiones para la mejora y modernización de las instalaciones y nuevas adquisiciones de material, presentó un plan de obras por un importe global de 48,9 millones de pesetas.

El plan comprendía, como necesidad primordial, la renovación de la vía, con la excepción de pequeñas longitudes, ya renovadas con carril de 40 kilogramos por metro, dado que la mayoría de la red no admitía el paso de máquinas de gran peso ni de trenes veloces. Se establecía un plan de cinco años para actuar en los trayectos más necesitados de las líneas de Cáceres y del Oeste, a razón de 40 kilómetros anuales en cada una de ellas, adoptando además un nuevo modelo de cambio de vías en las estaciones afectadas.

Como los pontones y puentes metálicos eran el principal obstáculo, por su escasa resistencia, para aumentar la intensidad de la circulación, era preciso renovarlos todos, con la sola excepción de las obras pequeñas de la línea de Cáceres, donde ya habían sido cambiados.

Se incluían también obras de ampliación de las estaciones de Aldea Moret, Astorga, Béjar y Plasencia Ciudad, así como trabajos de menor entidad en otras.

Se hacía hincapié en la necesidad de facilitar viviendas a los ferroviarios, especialmente en las estaciones situadas lejos de poblado, como eran las de Arroyo y Plasencia Empalme.

Finalmente, en material y tracción se consideraba como la obra más urgente la construcción de un nuevo depósito en Salamanca y la ampliación del diámetro de los puentes giratorios en otros depósitos y reservas, alguno de los cuales ya se había instalado. También era necesaria la insta-

³³ Gustavo Reder y Fernando F. Sanz: o. cit., pp. 257-258.

³⁴ Memoria de la compañía MCP, ejercicio de 1924.

lación de cocheras para que el personal no trabajara a la intemperie, en concreto en los depósitos de Madrid y Arroyo, y en las reservas de Navalmaral, Astorga y Plasencia Empalme.

Respecto al material motor, no se estimaba conveniente la adquisición de locomotoras pesadas que no podrían circular hasta que las obras de la vía y los puentes no estuvieran adelantados. No obstante, se proponía la adquisición de otras seis máquinas, serie 600 y otras seis, serie 700, con las que se amortizarían algunos de los modelos de locomotoras más antiguos, aún en servicio, que podrían destinarse para trenes de trabajo y maniobras.

En cuanto a material móvil, sólo se presentaba con carácter de urgencia la adquisición de seis vagones de socorro, dotados de todo el herramental necesario e instalaciones portátiles de luz eléctrica.

Finalmente, se consideraba también urgente la construcción de un nuevo taller de montaje y calderería con capacidad para atender 10 locomotoras. Asimismo sería necesario ampliar el taller en funcionamiento para los restantes servicios y mejorar el rendimiento de los depósitos dotándolos de herramental moderno.³⁵

La simple enumeración de las carencias que revelaba la petición de la compañía pone de manifiesto su precariedad y falta de capacidad para prestar un servicio adecuado al tiempo en que se vivía. Sin embargo, las líneas del MCP, tanto durante el periodo de algo más de tres años en que aún se mantuvo en activo la compañía, como en el periodo posterior con su inclusión en la Compañía Nacional del Oeste de España, fueron las que mayor transformación experimentaron hasta 1936, lo que les permitió igualar a las velocidades de itinerario habituales en Norte y MZA Incluso, todavía en 1940, el pequeño tramo entre Talavera y La Bazagona estaba grafiado para el expreso de Madrid-Lisboa a 75 kilómetros por hora.³⁶

³⁵ Informe presentado por la MCP al Consejo Superior de Ferrocarriles el 28 de enero de 1925. AGA IDD. 39, caja 33.404.

³⁶ Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España: «Líneas de Madrid a Valencia de Alcántara. Bargas a Toledo y Arroyo a Cáceres. Explotación. Movimiento. Marchas de trenes. Itinerario número 5.», 1940.

Al crearse Renfe, ya se unificaron todos los criterios de explotación, máxime con el acusado deterioro de todas las líneas, fruto del largo periodo que llevaban sin operaciones adecuadas de conservación por los años de la guerra civil y las carencias de la posguerra, unificando las velocidades de itinerario en 70 kilómetros por hora en los recorridos más favorables.

Un plan de tracción

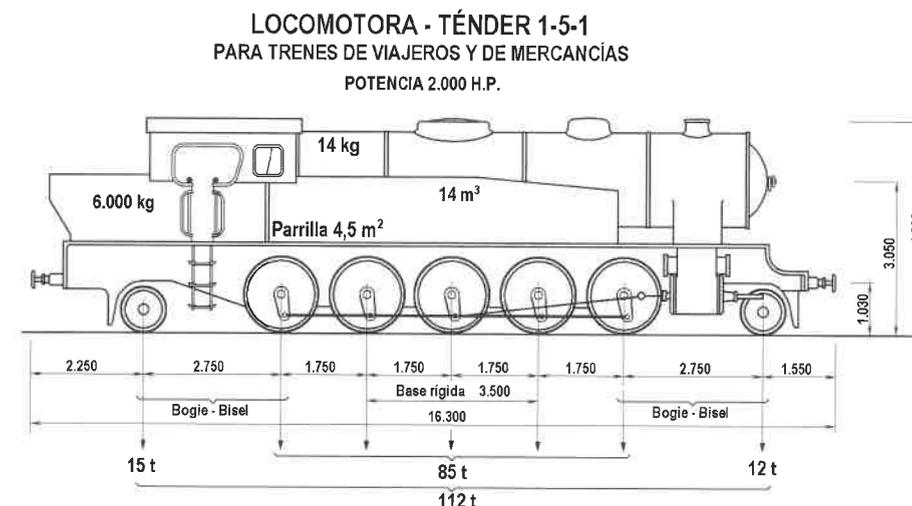
MCP todavía realizó en 1927 un interesante estudio sobre un plan de tracción para sus líneas, que analizaremos extensamente en el siguiente apartado.

El sistema de explotación con trenes mixtos, debido al escaso tráfico, estaba —como hemos visto— muy arraigado en el MCP. Esa política de tracción tuvo en los años 20 del siglo pasado una confirmación debida, en cierto modo, al azar. En 1925, la compañía del ferrocarril Salamanca-Frontera Portuguesa debió desprenderse de seis locomotoras ténder, tipo 141T, adquiridas ese mismo año a La Maquinista Terrestre y Marítima, porque la vía y los puentes de dicha compañía no soportaban su peso. Compradas al año siguiente por MCP fueron probadas, tanto en los servicios de llanura como en los de rampa, dependientes del depósito de Arroyo, y su rendimiento fue tan bueno que los responsables de tracción de la compañía resolvieron que una máquina ténder, de potencia y capacidad suficientes, podría resolver sus problemas de tracción, sobre todo en la línea del Oeste.

Así lo confirmó el estudio de su servicio de Material y Tracción que llegó a la conclusión de que la locomotora más adecuada para un sistema de explotación, con frecuentes paradas y velocidad y carga suficientes, era un modelo de máquina ténder, tipo 151T.³⁷

Este interesante trabajo, presentado en 1927 al Consejo Superior de Ferrocarriles para su aprobación, analizaba todos los modelos de locomotoras modernas, de cuatro ejes acoplados y simple expansión, en servicio en las distintas compañías españolas. Esta selección se justificaba

³⁷ AGA, IDD. 19, caja 19.694.



Esquema del proyecto de locomotora, tipo 151T, del año 1927, Estudio proyectado por MCP para sus trenes de viajeros y de mercancías. [Dibujo: Pedro Pintado Quintana]



Faustino García Linares, fogonero, maquinista, jefe de depósito y asesor del Museo del Ferrocarril, cuando, ya retirado del servicio ferroviario, vivía en Bargas (Toledo).

ba porque las de tres ejes acoplados, pese a la gran potencia de algunas de sus series, tenían un reducido peso adherente que los ingenieros de MCP consideraban inaceptable para una locomotora adecuada a las condiciones de sus líneas, como luego se explica. En cuanto al rechazo del sistema *Compound*, según se ha indicado, los técnicos de esa compañía nunca lo habían utilizado en sus máquinas y en aquel año ya lo consideraban superado por el del recalentador, habitual en su parque de tracción.

El estudio comparaba las características de las locomotoras analizadas, con las del modelo 151T, elegido por los técnicos de tracción de MCP. En sus conclusiones, consideraba que ninguna otra máquina era capaz de alcanzar las prestaciones de la citada 151T para las condiciones del trazado y de la explotación, de acuerdo con los tráficos que se producían.

Las condiciones introducidas en el análisis se basaban fundamentalmente en los rendimientos de vaporización, potencia y esfuerzo de tracción en régimen de plena potencia. El tráfico principal procedía del de mercancías, que era además el que lograba los ingresos más saneados, y en viajeros sólo circulaba un tren —el internacional Madrid-Lisboa—, con «marcha algo rápida» en la línea de Cáceres, siendo los restantes de esta clase de menor importancia. Por ello, se preveía que esta serie de máquinas ténder, tipo 151T, con 12 unidades, podía bastar para atender el remolque de todos los trenes, tanto de viajeros como de mercancías, en las condiciones citadas.

Se justificaba después el modelo elegido porque, al estar previsto que las composiciones de los trenes de viajeros se hicieran con carruajes de carretones, mucho más pesados que los antiguos coches de dos ejes, y teniendo que recorrer perfiles

de vía muy difíciles, especialmente el tren directo Cáceres-Salamanca, resultaba evidente que la característica esencial de las locomotoras de gran potencia que se eligieran era que debían desarrollar primordialmente un gran esfuerzo de tracción, unido a un peso adherente elevado, a fin de que el incremento de la carga remolcada resultara apreciable.

Estas condiciones debían exigirse con más razón a los trenes de mercancías, cuyas cargas en la línea del Oeste, remolcados los trenes por las primitivas máquinas 030 de escasa potencia, no llegaban a las 200 toneladas. Sería necesario elevar esa carga al doble para ponerse al nivel de otras compañías en el rendimiento de este tráfico.

Se respondía así al primer punto del programa de tracción previsto para esta locomotora que consistía en remolcar trenes de mercancías de 400 toneladas en rampa de 20 milésimas, a la velocidad efectiva de 30 kilómetros por hora; remolcar trenes de viajeros de 300 toneladas en las mismas rampas a la velocidad de 50 kilómetros por hora y alcanzar en las secciones de perfil favorable la velocidad de 70 a 75 kilómetros por hora con los trenes de viajeros.

Una premisa más para justificar la elección de esa máquina residía en la necesidad de reducir el elevadísimo coste del carbón, que se ocasionaba con el sistema de explotación vigente en MCP. El caso más notorio de duras condiciones del trazado era el del recorrido Cáceres-Salamanca, donde la mitad de la longitud de la línea se acercaba a tramos en rampa continua de 20 milésimas. En estos recorridos, las curvas de reducido radio existentes penalizaban aún más la longitud virtual de dicho trazado a coeficientes de cuatro a seis veces más que los de la longitud real.

Como los tráfico eran modestos, se llegaba a la conclusión de que para la explotación, el tipo de máquina más adecuada era la elegida, que podía remolcar trenes con numerosas paradas. Al mismo tiempo, al ser una locomotora tender, esas paradas permitían renovar con facilidad el suministro de agua por lo que, pese a tener un tanque de menor capacidad —sólo 14 metros cúbicos—, que el de un tender separado, el abastecimiento podría llevarse a cabo sin grandes problemas.

Esta elección se consideraba además favorable, no sólo en el coste de construcción, sino para la explotación porque, al estar incorporadas las cargas de agua y carbón a la misma máquina, se conseguiría el máximo peso adherente con el mínimo de peso total, al prescindir del tender.

Aunque el tráfico preferente era el de mercancías, las máquinas que se proponían serían capaces de remolcar trenes de viajeros —como se ha indicado— que, sin ser muy rápidos, pudieran alcanzar los 75 kilómetros por hora, velocidad que los ingenieros de MCP consideraban era la máxima admisible para una segura circulación en vía única.

El proyecto calculaba una potencia en la 151T en torno a los 2.000 caballos. Aunque esa cifra era superada por las locomotoras más potentes entonces en servicio —las Montaña de Norte y las 1700 de MZA—, las condiciones de circulación en MCP daban ventaja a la máquina tender que se proponía por su gran esfuerzo de tracción.

Esas locomotoras, tipo Montaña, del Norte y de MZA, —se argumentaba en el informe— habían sido preparadas para desarrollar una velocidad excesiva que en las líneas de MCP no se necesitaba porque esa cualidad de velocidad significaba al mismo tiempo disminución de la potencia de arrastre en los trayectos con fuertes rampas, al tener un peso adherente insuficiente, lo que no permitía aprovechar toda la potencia de esas máquinas en pequeñas y medias velocidades.

Se comparaba luego la capacidad de arrastre de una Montaña del Norte, en rampas de 20 milésimas, a una velocidad de 50 kilómetros por hora con un tren de viajeros. Sumados el peso de la máquina y el tender, se alcanzaban las 160 toneladas y un peso adherente de 64,6 toneladas. En esas condiciones, esta máquina sólo podría llevar una carga de 250 toneladas, mientras la 151T, que solamente pesaría 112 toneladas en servicio y 85 de peso adherente, podría remolcar en las mismas condiciones, de 300 a 325 toneladas. La superioridad de esta última locomotora —continuaba el informe— era aún mayor en cuanto a la carga, a velocidades de 30 a 35 kilómetros por hora correspondientes a los trenes de mercancías.

Luego se valoraba la elección de cinco ejes acoplados, pese a las numerosas curvas de radio reducido, sobre todo en la línea Plasencia-Astorga, y en los recorridos de la de Cáceres a partir de La Bazagona. Para ello, la máquina iría provista de bogie bissel en los ejes acoplados de ambos extremos, lo que permitía la fácil inscripción en ese tipo de curvas al ir conjugados esos ejes acoplados con cada uno de los ejes libres. Con este sistema, la locomotora de cinco ejes reducía su base rígida a menor longitud incluso que las de cuatro ejes acoplados. Hay que decir que este sistema del bogie bissel, probado y aceptado en varios ferrocarriles de Estados Unidos y Europa, aún no se había ensayado en vía ancha en España.³⁸ Por ello, el informe se extiende en el análisis de sus características para convencer a los ingenieros encargados de la valoración del proyecto, tal vez a sabiendas de que las instancias oficiales han sido casi siempre reacias a aceptar innovaciones.

Este sistema del bogie bissel permitía además no recurrir a los cuatro ejes acoplados que supondrían un aumento de la carga por eje hasta las 21 toneladas para obtener el mismo peso adherente de la 151T, lo que plantearía también un interrogante sobre la seguridad de circulación en una vía de 45 kilogramos por metro, relación —dice el informe— que no se había ensayado todavía en Europa.

En cuanto al diámetro de rueda motriz de 1,55 metros, característico del tipo mixto, era suficiente para alcanzar la velocidad máxima de 75 kilómetros por hora, prevista para los trenes de viajeros.

Finalmente se subrayaba nuevamente la que se consideraba superioridad del sistema de recalentador sobre el *Compound* y se ponía también de manifiesto que la sencillez de una máquina de sólo dos cilindros y sin ninguna disposición complicada, no ofrecería dificultades para su construcción por la industria nacional.

En cambio, el problema que planteaba la poca resistencia de la vía había quedado bastan-

te paliado al haberse renovado ya, por entonces, cerca de un centenar de kilómetros de la línea principal y estaba prevista la renovación de otros 120 con lo que las secciones con carril de 45 kilogramos por metro, que permitían cargas de hasta 18,5 toneladas por eje serían suficientes para admitir la circulación de locomotoras de gran potencia, aunque la 151T, con sus 17 toneladas por eje podría circular incluso por la línea de Plasencia a Astorga, todavía en condiciones inferiores a la de Madrid a Valencia de Alcántara.

Se adelantó el MCP con este proyecto al Norte que no estudió el suyo de las máquinas de cinco ejes acoplados para resolver el problema de tracción en la rampa de Brañuelas hasta mediados de los años 30, lo que después de la Guerra Civil se tradujo en la construcción de las locomotoras Santa Fe, las de mayor peso adherente que han circulado por las líneas españolas. El número de locomotoras programadas era de 12, pero el proyecto quedó en el papel porque a los pocos meses la compañía MCP quedó liquidada al ser creada la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste el 9 de septiembre de 1928.

También hay que destacar como innovador —aunque el informe no lo subraya—, el aumento del timbre de la caldera que se preveía alcanzaría las 15,04 atmósferas, marca que hasta entonces sólo se había aceptado en las locomotoras *Compound* al tener que trabajar con dos cilindros a mayor presión en la alta que los dos de baja presión. Los 14 kilogramos por centímetro cuadrado únicamente los rebasaría en aquella época la *Pacific* de Andaluces, serie 3300, que era una máquina de viajeros de gran velocidad. Posteriormente, ya en el decenio siguiente, las articuladas del Central de Aragón, series 200 y Garrat se montarían con presiones de 15 atmósferas. En máquinas de simple expansión, ese límite no se rebasaría hasta 1935 con las series 4200 y 4250 de Andaluces, timbradas a 17 kilogramos.

Se incluye seguidamente el cuadro comparativo de las locomotoras estudiadas con la del modelo 151T, según las conclusiones de los ingenieros encargados del citado estudio. En esta selección hemos incluido también las características de la serie 021-026, tipo 141T que fueron

³⁸ Las primeras locomotoras con bogie bissel Krauss-Helmholtz que circularon en España fueron las tipo Engerth pequeñas del ferrocarril Elgoibar-San Sebastián (Nº 201 a 203 de 1904-06), del ferrocarril del Cantábrico (Nº 20 a 24 de 1904-06) y de Ferrocarriles Vascongados (Nº 204 y 205 de 1908). También tenían este tipo de bogie bissel las Engerth del Plazaola (Krauss y Maffei, 1913) y las catorce «Euzkadi» de Vascongados (1914-1920). Información facilitada por Juan José Olaizola, director del Museo Vasco del Ferrocarril.

Rendimientos de las locomotoras más modernas en 1927 con sistema de simple expansión

Compañías	MZA	MZA	MZA	NORTE	NORTE	NORTE	NORTE	Andaluzes	SN	SNP	MCP
Series	1100	1400	1850	1700	400	4200	4500	4200	100	021-026	112
Tipos	240	240	242T	241	140	240	141	240	330	141T	151T
a) Diámetro ruedas motoras (mm)	1400	1600	1600	1750	1560	1560	1560	1410	1560	1550	1550
b) Superficie de la rejilla (m ²)	3,90	4,56	4,0	4,96	3,05	4,65	4,10	4,55	3,50	2,58	4,50
c) Timbre de la caldera	12	14	12	14	12	13	12,7	12	14	12	15
d) Peso adherente (t)	58,3	63,6	68,0	64,3	64,4	65,8	59,1	69,89	69,0	52	85
e) Peso en servicio (t)	78,5	86,50	115,4	103,7	77,44	93,8	85,2	89,28	82,1	76,5	112
f) Esfuerzo de tracción (kg)	12.724	14.790	11.872	14.407	12.090	14.500	11.573	15.203	14.135	8.177	18.500
g) Potencia normal indicada (CV)	1.755	2.052	1.800	2.332	1.373	2.093	1.805	2.052	1.373	1.161	1.850
h) Potencia correspondiente a la máxima producción de vapor (CV)	1.870	2.140	1.950	2.360	1.470	2.192	1.956	2.155	1.675	-(é)	2.125
i) Carga máxima en rampa de 22 milésimas a 30 km/hora (t)	255	260	260	250	280	255	245	310	310	-(é)	320
j) Rendimiento típico a 30 km/h en rampa de 22 milésimas	0,335	0,299	0,323	0,256	0,470	0,281	0,304	0,348	0,450	-(é)	0,508

Observaciones:

d) y e).- Los pesos de las series 1400 MZA y Norte 400 variaron ligeramente en las distintas subseries. Se han elegido los de la primera subserie.
 h).- El proyecto del MCP calculaba que la locomotora desarrollaría una potencia entre 1.700 y 2.000 CV. Se ha elegido la intermedia.
 h), i) y j).- Los datos de la serie 021-026 no figuran en el proyecto. Los que se incluyen se han obtenido del álbum Renfe de 1947.
 i) y j).- En estos dos apartados el proyecto de MCP adopta la rampa de 22 milésimas como equivalente a las de 20 de dicho ferrocarril al incluir otros dos por mil en que se calculaba el aumento virtual de la rampa por la resistencia de las curvas.
 i) y j).- El proyecto del MCP tampoco incluía estos dos apartados en la enumeración de datos de la locomotora estudiada. Se han deducido del gráfico de potencia y esfuerzo de tracción de las mismas.
 Fuente: Elaboración propia a partir del Estudio de una nueva locomotora-ténder 2-10-2, presentado por MCP en 1927. AGA. IDD.19, caja 19.694 y datos del álbum Renfe de 1947.

en cierto modo las que sirvieron de prototipo a MCP para decidirse por las locomotoras ténder. Los datos de estas 141T sólo recogen los publicados en el álbum Renfe de 1947, al no haber sido incluidas en ese estudio del MCP.

Velocidades

El número de locomotoras que se consideraba necesario —como se ha indicado—, era de 12. En el informe, se hacía también una simulación de la velocidad y los tiempos de viaje que podría realizar esta locomotora en la línea Madrid-Lisboa con un tren de ocho carruajes de carretones y un peso aproximado de 300 toneladas. Las velocidades marcadas eran de 65 kilómetros por hora en el trayecto entre Madrid y Leganés (13 kilómetros); de 75 entre Leganés y Talavera (121 kilómetros) y de Talavera a La Bazagona (96,8 kilómetros). Bajaba a partir de este último punto a los 55 kilómetros por hora hasta El Casar (80,9 kilómetros) y finalmente era de 60 kilómetros por hora desde El Casar a Valencia de Alcántara (89,6 kilómetros).

Este tren efectuaría cinco paradas: Talavera, Navalmoral, Plasencia Empalme, Cañaveral (para un cruce), Arroyo y Valencia de Alcántara. El tiempo nominal de marcha sería de 6 horas y cuatro minutos; el de paradas de 18 minutos,

a los que se sumaban otros 12 que se consideraban perdidos por arranques y paradas y ocho más por varias precauciones, lo que suponía 38 minutos a añadir al tiempo de marcha y ese total representaba una velocidad comercial de 60 kilómetros por hora, superior —subrayaba el informe— a las velocidades comerciales establecidas por el Norte en su línea de Madrid-Hendaya, que se cifraba en 59 kilómetros por hora, y por MZA en el recorrido Madrid-Sevilla, cuya velocidad comercial era de 52 kilómetros hora.

Finalizaba el estudio, presentado para su aprobación al Consejo Superior de Ferrocarriles el 10 de septiembre de 1927, afirmando como síntesis las dos grandes ventajas de esta locomotora:

- Multiplicar por tres la carga de los trenes de mercancías en el trayecto de Plasencia a Salamanca, donde las máquinas 030 no podían remolcar más de 135 toneladas a 30 kilómetros por hora, mientras la 151T podría subir 400 a la misma velocidad.
- En cuanto a viajeros, ese aumento de carga subiría aproximadamente al doble y en el tiempo de viaje se ahorrarían cuatro horas respecto al entonces vigente.³⁹

³⁹ AGA, IDD. 19, caja 19.694.

Este dato de las cuatro horas de ahorro de tiempo era evidentemente exagerado pues, incluso en 1914, año en que todavía no prestaban servicio las máquinas de la serie 700, que luego reducirían el tiempo de viaje, el Rápido Madrid-Lisboa, número ocho, invertía 9 horas, 48 minutos hasta la frontera, es decir, a 40 kilómetros por hora de velocidad comercial y tenía una diferencia con el modelo presentado por MCP remolcando el mismo tren, de tres horas seis minutos, por lo que se añadía una hora más al tiempo real.

Tal vez por ello, podía dudarse de la imparcialidad de los datos de comparación expuestos, probablemente también algo mejorados en relación con los que realmente se podían prestar. De hecho, el Consejo Superior de Ferrocarriles no se había pronunciado sobre este proyecto cuando el MCP fue incautado por el Gobierno, según un Real Decreto de 8 de septiembre de 1928. Al día siguiente, otro Real Decreto creaba la Compañía Nacional de Ferrocarriles del Oeste de España en la que se integró el MCP.

En sus estudios de tracción, la nueva empresa nacional cambió el criterio de MCP, compañía que —como hemos visto— había llegado a la conclusión de que una máquina universal, tipo ténder, podía asumir mejor que ningún otro modelo las condiciones de la explotación de sus líneas. Sin embargo, la nueva empresa nacional desestimó esa valoración y se sumó a la política de las más importantes compañías ferroviarias españolas, las cuales dividían su parque de tracción en máquinas de velocidad y de rampa. Para las primeras, el Oeste encargó la serie 1000, derivada de la serie 1400 de MZA que mostró un excelente resultado en la línea de Madrid a Valencia de Alcántara. Para los trayectos de rampa, se aumentó el parque de las 141T, que también mostraron su flexibilidad en otras líneas. Así, en el año 1933, con el mejor tren entre Madrid y Valencia de Alcántara, el viaje hasta la frontera se había reducido a ocho horas y un minuto, con una velocidad comercial de 50 kilómetros por hora, es decir, se habían ganado una hora y 47 minutos respecto a las marchas de 1914 y sólo se invertía una hora y 12 minutos más que en el tiempo que se había propuesto con la 151T. Ello fue posible por las mejores marchas de la serie 1000, ya en servi-

cio entre Talavera y Arroyo; la de las 141T, de la serie 651-656, utilizadas entre Madrid y Talavera, y las 700 que circulaban desde Arroyo hasta la frontera con una velocidad comercial de 50 kilómetros hora. Finalmente para el tráfico de mercancías, se eligió el bien probado modelo 140 de la serie 400 Norte de las que el Oeste llegó a contar con un parque de 29 locomotoras, agrupadas en distintas subseries en los números del 871 al 899.

Parque de tracción

El parque de tracción con que contaba el MCP cuando fue incautado por el Estado era el siguiente, según un inventario publicado el 30 de septiembre de 1928:

Ocho unidades de la serie 1-10. Habían causado baja las números 2 y 10 y se consideraba que las restantes estaban en buen estado, aunque se destinaban preferentemente a trenes de trabajo y maniobras. La número 44, única superviviente de la serie 41-50, en regular estado, estaba dedicada a maniobras. Estaban también dedicadas exclusivamente a maniobras las máquinas números 61, 71, 72 y 81. Sólo la 71 estaba en gran reparación y las tres restantes en buen estado. La 101 era la única superviviente de las dos primeras máquinas que puso en servicio el Ferrocarril del Tajo y se encontraba en buen estado. Las ocho unidades de la serie 103-110 se encontraban en buen estado. La serie 201-219 había perdido dos unidades: las 201 y 202. De las 17 restantes, 14 se encontraban en buen estado y tres estaban en gran reparación. Números 211, 214 y 217.

Se incluían a continuación las 10 locomotoras de la serie 300, las 20 de la serie 400 y las 10 de la serie 500. De la serie 300, todas estaban en buen estado, excepto la 310 que se encontraba en gran reparación; había una en gran reparación y otra en regular estado —números 401 y 405 respectivamente— de la serie 400 y las 18 restantes en buen estado. Por último, también estaba en gran reparación la 509 de la serie 500 y las nueve restantes en buen estado.

Las 14 unidades de la serie 600 estaban en buen estado, excepto la 606 que se encontraba en gran reparación. Todas las locomotoras ténder de la serie 651-656 y las seis de la serie 700 se

Tipo	Series	Número locomotoras existentes	Año constr.	Fabricante	Números de fábrica
220	1-10	8	1881/82	Hartman	1114-1123
021	41-50	1	1864	Cail	1184-1193 (a)
030T	61-63	1	1895	Cockerill	1898-1900 (b)
030T	71-72	2	1888	Cockerill	1556-1557
030T	81	1	1889	Corpet	513
030	101-102	1	1865	St. Léonard	248-249 (c)
030	103-110	8	1877	Hartman	969-978 (d)
030	201-206	4	1879	Cockerill	1084-1089
030	207-214	8	1880	Hartman	1096-1103
030	215-219	5	1891	Hartman	1765-1769
030	301-310	10	1897	Cockerill	2016-2025 (e)
030	401-410	10	1901	Hartman	2721-2730 (e)
030	411-420	10	1928	Constructora Naval	1-10
130	501-507	8	1909/12	Hartman	3349-3355
130	508-510	2	1912	Hartman	3553-3555
040	601-606	6	1914	Hartman	3747-3752
040	607-614	8	1921	Hartman	4455-4462 (f)
230	701-706	6	1921	Linke	2414-2417 (f)
141T	651-656	6	1925	Maquinista T. y M.	204-209 (g)

Observaciones

- (a) Adquiridas al AVT para el Ferrocarril del Tajo hacia 1876.
 (b) La serie pudo tener otras dos locomotoras más, números 64 y 65.
 (c) Encargadas para la construcción del Ferrocarril del Tajo.
 (d) Adquiridas por el Ferrocarril del Tajo hasta la 106.

- (e) Adquiridas para la línea de Plasencia-Astorga.
 (f) Financiadas por el Estado con los anticipos reintegrables.
 (g) Adquiridas al Salamanca-Frontera Portuguesa (SFP), en 1926.
 Fuente: elaboración propia

encontraban en buen estado. Figuraban además en el inventario: una con el nombre de Washita, sin número, tipo 030; otra asignada a la línea de Plasencia-Astorga, tipo 020 con un peso de 13.500 kilogramos. Había una tercera, sin ruedas, cuyo peso se calculaba en 6.500 kilogramos.

Ignoramos de qué máquinas se trataba. Las tres estaban apartadas para su desguace.

Hay un error en el original, no corregido, que duplica el número 103 de locomotora, cuando en realidad, la primera de las enumeradas, correspondía al 101.

Se enumeraban también los tónderes y, en este caso, sí se incluye una nota advirtiendo del error, donde se inventariaba dos veces el número 219, que en las locomotoras correspondía al 217 y como tónder no figura con tal número. Se incluían además: un tónder de la serie 100 y seis de la serie 40, de dos ejes, todos ellos en buen estado y que se utilizaban como cisternas.⁴⁰

El parque total inventariado era, por tanto, de 105 locomotoras, y se distribuía por tipos, años de construcción y fabricantes, como se ve en la tabla adjunta.

Como en las concesiones de las cuatro líneas de MCP se fijaba su número en 95, había un superávit de 10. Pero el reparto de las asignaciones, que se hacía en el documento a cada una de dichas líneas, no respondía de manera exacta a las adquisiciones realizadas por esta compañía y su antecesora, a lo largo de los años, para cada una de ellas. Según se ha explicado, las locomotoras exigidas en los pliegos de condiciones de cada una de las cuatro líneas que integraban la compañía fueron las siguientes:

Madrid-Malpartida de Plasencia	36
Malpartida-Cáceres	10
Cáceres-Frontera portuguesa	14
Plasencia-Astorga	35
Total	95 locomotoras

En el inventario que analizamos del año 1928, las locomotoras se repartían, por líneas, de la siguiente manera:

Ferrocarril del Tajo: una de la serie 41-50 (la número 44); las nueve supervivientes de la series 101-102 y 103-110; las 14 de la serie 600 y las seis de la serie 700. Total 30.

Ferrocarril de Malpartida-Cáceres: las ocho supervivientes de la serie 1-10 y las 17 supervivientes de la serie 200. Total 25.

Ferrocarril de Cáceres a la frontera: las seis de la serie 651-656. Total 6.

Ferrocarril Plasencia-Astorga: las 10 de la serie 300, las 20 de la serie 400 y las 10 de la serie 500. Total 40.

A estos totales había que sumarle las cuatro locomotoras, números 61, 71, 72 y 81, dedicadas a maniobras sin que figure en el citado inventario su línea de asignación.

Estos datos nos permiten sacar algunas conclusiones. Parece evidenciarse que las líneas de Cáceres a la frontera y Cáceres a Malpartida se inauguraron con material procedente de la Compañía Real Portuguesa, que era la encargada de su explotación, aunque posteriormente se les asignaran, a partir de la número 207, locomotoras de la serie 201-219. Subsiste la incógnita de la asignación de las máquinas que en el año de este inventario estaban ya relegadas al servicio de maniobras. La tentación de deducir que esas locomotoras podían ser las puestas en servicio para, por ejemplo, la línea de Malpartida a Cáceres, dado que sus características de máquinas tónder parecía hacerlas muy adecuadas para el perfil de la misma, tenía a su favor el argumento de que sólo empezaron a ser inventariadas en MCP ya avanzado el siglo XX, por lo que podía suponerse que fueron adquiridas por la Real Compañía Portuguesa y vendidas posteriormente a MCP. Se podría añadir un elemento más a favor de este argumento, puesto que sabemos que la 61 parece que formaba parte de una posible serie de cinco máquinas. Pero esta hipótesis resulta poco verosímil, sabiendo que todas estas máquinas, destinadas a maniobras en 1928, fueron fabricadas con posterioridad a la inauguración de dicha línea de Malpartida a Cáceres.

El factor humano

Sería difícil encontrar en la compañía de MCP, y luego del Oeste, donde prestó sus servicios, un ferroviario de vocación tan acendrada como Faustino García Linares, que inició su vida ferroviaria en una casilla de Vía y Obras, junto a los cambios de la estación de Villamiel, donde vivían sus padres y donde desde que era niño —según confesaba— el paso de los trenes y el traqueteo de las

ruedas eran constantes y marcaron su vocación. Aunque su actividad profesional concluyó al jubilarse en 1973, todavía continuó sus trabajos como asesor del Museo del Ferrocarril, a cuyo enriquecimiento contribuyó seleccionando materiales de merecida conservación por todas las líneas de España, cuando eran sustituidos por otros más modernos. En total, 67 años de actividad ferroviaria —desde los 15 a los 82— y creemos será difícil encontrar en la historia del ferrocarril español un profesional con tan largo historial y además con una vocación y una entrega que hicieron de él un gran experto. En ese periodo posterior a su jubilación, tuve el privilegio de compartir charlas y documentación que a veces me entregaba por lo que, gracias a ello, conseguí aumentar mis conocimientos sobre la tracción vapor y, sobre todo, de la condición humana de aquellos ferroviarios que trabajaron en las locomotoras.

— Yo me hice fogonero y maquinista en la máquina 703 del MCP, que llevó el mismo número en el Oeste—, me comentó en una de esas conversaciones y subrayaba que en aquellos tiempos muchos maquinistas sacrificaban incluso los descansos para revisar su locomotora en los días que no prestaba servicio.

Recordaba también que en una ocasión tuvo que llevar como fogonero a un ayudante del taller, que nunca había salido a la línea y antes de salir de Madrid Delicias le advirtió que se pusiera en un lado del tónder, agarrándose bien para no caerse y haciendo él el doble trabajo de maquinista y fogonero

— Porque había que conocer muy bien la distribución del carbón en el fuego para llevar siempre la máquina al timbre de presión, en particular en los trayectos en rampa.

El recorrido hasta Naval Moral de la Mata fue penoso, pero Faustino decía con orgullo que pudo llevar el tren a su hora.

Todas sus experiencias y trabajos han quedado reflejados en su autobiografía, que por sí sola es un valioso documento sobre las condiciones y trabajos de los ferroviarios en la tracción vapor. Además, esa entrega que Faustino tenía por su locomotora 703 la reflejó en un pequeño romance —a los que tan aficionados eran los ferrovia-

⁴⁰ AGA, IDD. 20, caja 20.330.

rios de la época— en el que, naturalmente sin pretensiones de rima y pureza literaria, quedó perfectamente expuesta esa dedicación.

Merece la pena reproducir algunos de los versos de ese poema que él tituló «Añoranzas del pasado», dedicado a la locomotora 703.

Salías de Talavera
con arrogante figura,
fuego limpio y preparado,
pasando Montearagón
cual caballo desbocado.
La rampa que nos espera
hay que vencerla con garbo.
Pasamos la curva grande
con el eyector alimentando
y la aguja del manómetro
la docena va marcando.
Cantando va el fogonero,
Vicente Acedo Fajardo,
y yo también, un fandanguillo,
de alegría y entusiasmo.
Mi máquina es la mejor,
nunca me ha dado un mal rato.

El poema describe el paso por otras estaciones y Faustino nos da la clave de su vinculación con la de Bargas, cuando dice:

Luego ya en ocho minutos
pasan Guadarrama y Bargas,
tierra de pan excelente y
de mujeres bonitas.

Esta estrofa nos sugiere que allí encontró Faustino a la que sería su mujer y allí sentó sus raíces después de jubilarse, construyendo una casa sobria, de estilo toledano, con un gran patio central. Allí lo entrevisté en el que sería el último encuentro que mantuve con él. Pero antes, hay que añadir que Bargas estuvo presente en otros acontecimientos importantes de su vida. En 1914, su padre fue atropellado por un ómnibus de Madrid a Cáceres que entró por vía desviada para efectuar la parada reglamentaria. En esa vía, trabajaba el padre de Faustino que fue arrollado por el tren. Tuvo la suerte de que el golpe, que recibió en la cabeza, le dejó sin conocimiento, cayendo inmóvil entre los carriles, por lo que sólo sufrió un gran magullamiento.

Faustino, mientras me enseñaba los recuerdos ferroviarios que aún conservaba en su casa, seguía hablando también de los suyos personales.

— Durante toda la primera mitad del siglo XX, ser maquinista de locomotora era un privilegio. Te movías incesantemente por todo el país, en unos tiempos en que viajar sólo estaba al alcance de una minoría. Esto hacía olvidar el duro trabajo que había que hacer durante la conducción, acompañado muchas veces, a lo largo del año, de frío, calor, lluvia o nieve.

Nos sentamos en dos sillas a la sombra del patio y añadió:

— Pero había también momentos buenos, como cuando, en mi caso, llevando el Lusitania con la 703, después de la guerra civil, pasabas sin parar por las estaciones menos importantes, pero en las que, en aquellos años, siempre había gente esperando un tren—, Faustino hizo una pausa mientras se acariciaba la barbilla. Luego poniendo en sus palabras un cierto énfasis, añadió:

— Al llegar a estas estaciones, si advertías que el disco avanzado estaba abierto, llevabas el regulador a fondo. Casi en seguida advertías al factor en el andén con el banderín en alto dando vía libre— y con una sonrisa socarrona continuó su relato, recreándose en el recuerdo

— Si había gente aguardando al ómnibus que venía detrás, esperabas para dar la pitada de conformidad con el factor al pasar a su lado, en este caso larga y profunda, con el tren lanzado a 80 kilómetros por hora. Y luego volvías la cabeza para contemplar el alboroto de la estación. Era cosa de ver, como muchos se alejaban de la polvareda del tren, los perros vagabundos, de los que siempre había alguno en todas las estaciones buscando mendrugos, corrían y ladraban desahogados y hasta el factor tenía que sujetarse la gorra.

Después de una nueva pausa llena de melancolía, y borrada la sonrisa, concluyó:

— Entonces te sentías el rey del mundo.

Y aunque no lo dijo, también recordaba que, en seguida, allí delante, otra vez esperaba la vía y el duro trabajo.

De nuevo en Bargas, dentro de este remanso tranquilo del patio, lejos del mundo convulso de su juventud, Faustino rememoró luego el tiempo de la guerra civil, cuando, ante el avance del ejército de África hacia Madrid, en el otoño de 1936, le ordena-

ron que con una máquina fuera a recoger 18 vagones que se encontraban apartados en dicha estación. El gobierno de la República, ante ese avance, había procurado retirar hacia Madrid todo el material móvil y de tracción que pudo y a Faustino le encomendaron esa tarea de los vagones de Bargas. Los nacionales ya habían ocupado el pueblo, situado a unos tres kilómetros, y no tardarían en presentarse en la estación. Con los ferroviarios que estaban allí de servicio, hizo las maniobras necesarias para formar el tren y, justo cuando se puso en marcha, los soldados aparecieron en la estación tiroteándoles en su escapada que pudo realizarse sin novedad.

Después de permanecer un buen rato en su casa, fui con Faustino camino de la estación de Bargas, ya cerrada al tráfico de viajeros, por la que los trenes pasan sin parar. Era casi mediodía. Amarilleba el horizonte reseco de agosto, sin ningún árbol, en un campo baldío y ya sin gente que trabaje la tierra dura y hostil. «No ve el mar la solitaria y melancólica Castilla» afirmó el cronista que supo descubrir el hondo sentir de estos campos y pueblos.

El edificio de viajeros todavía se conservaba en buen estado, con el nombre de la estación rotulado sobre molduras de plástico, pero los cristales de las ventanas ya estaban agujerados por las pedradas. Caminamos por el andén. Todo alrededor estaba inmóvil, silencioso. Unas ráfagas de viento, seco y caliente, movieron los pequeños arbustos que, pese a todo, habían sabido adaptarse en ese medio hostil. Frente al edificio de la estación, al otro lado de las vías, todavía se mantenía el antiguo cochero con dos refugios, previsto para albergar las locomotoras del pequeño ferrocarril de Bargas a Toledo, que no llegó a los 10 años de explotación porque en 1947 una riada del Tajo se llevó el puente sobre ese río, y ya no fue reconstruido.

Faltaban también los viejos olores de la brea de las traviesas, la grasa de las vías y el rastro de las mercancías en descomposición. El ferrocarril era ya sólo aquí una vía que venía desde el horizonte de la izquierda y se perdía por el de la derecha. Orillando el exterior del andén había un rectángulo de tierra, rodeado de espino, donde aún se advertían los caballones y surcos de uno de aquellos minúscu-

los huertos que, en casi todas las pequeñas estaciones, el factor titular o algún otro ferroviario cuidaba, más bien por entretener los tiempos sin trabajo en las largas jornadas de presencia de 12 horas.

De una casita de una planta, algo apartada del edificio principal, que todavía ostentaba en su fachada un rótulo descolorido con el nombre de «Cantina», salió ladrando un perro pequeño que olisqueó a los intrusos. Detrás de él apareció un hombre gordo y sonriente que en seguida reconoció a Faustino. El veterano estrechó su mano y preguntó:

— ¿Cómo van las cosas?

El hombre gordo, sin dejar de sonreír contestó:

— Aquí ya no hay estación, ya no hay cantina y pronto no habrá ni cantinero.

Después de este viaje a Bargas, no volví a ver a Faustino García Linares. Tres años más tarde, una sucinta y elogiosa necrológica de la revista Líneas de Renfe anunciaba que el 11 de septiembre de 1995, el viejo maquinista había fallecido a los 90 años. Con él se fueron no solamente los recuerdos sino una forma de entender el ferrocarril que unía el trabajo y la vocación. Quedan pocos como él.

Bibliografía

- BARRANTES Y MORENO, VICENTE: *Aparato bibliográfico para la historia de Extremadura. Tomo I*, establecimiento tipográfico de Pedro Núñez, Madrid, 1875.
- ESTEVE GARCÍA, JUAN PEDRO: «El ferrocarril del Tajo», *Piso a Nivel* n.º 12.
- MOHEDAS GARCÍA, CÉSAR: «Los enlaces ferroviarios de Villaverde y la estación de Delicias de Madrid», *Asuajero*, n.º 53.
- MORENO, JESÚS: *El ancho de vía en los ferrocarriles españoles. De Espartaco a Alfonso XIII*, editorial Toral Technical Trade S.L., Madrid, 1996.
- QUADROS ABRAGAÇÃO, FREDERICO: *Caminhos de Ferro Portugueses. Esboço da sua história. Tomo I*, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Edição do Centenario, Lisboa, 1956.
- REDER, GUSTAVO Y FERNÁNDEZ SANZ, FERNANDO: *Historia de la tracción vapor en España. Tomo II. Locomotoras del Norte*, Noesis, Madrid, 2000.
- WAIS, FRANCISCO: *Historia de los ferrocarriles españoles*, Editora Nacional, 2ª edición, Madrid, 1974.
- Publicaciones periódicas y obras generales**
- Estadística Minera de España, años 1885 y 1887.*
- Memorias de la compañía MCP (1900-1927).*
- Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España: «Líneas de Madrid a Valencia de Alcántara. Bargas a Toledo y Arroyo a Cáceres. Explotación. Movimiento. Marchas de trenes. Itinerario número 5.»*, 1940.
- Perfil longitudinal. Líneas de Madrid-Valencia de Alcántara, Villaluenga-Villaseca, Bargas-Toledo, Arroyo-Cáceres y ramal Villaverde-Talleres.* Departamento de Vía y Obras. Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. Año 194.
- Perfil longitudinal. Línea de Plasencia a Astorga.* Departamento de Vía y Obras. Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. Año 1948.
- Relación general de obras con Tramos Metálicos.* Departamento de Vía y Obras. Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, 1962.

Archivos y Bibliotecas

- Archivo General de la Administración.
- Biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Biblioteca Nacional.