

JUAN JOSÉ RAMOS VICENTE



Logrosán, Cáceres, 1960 es funcionario de Correos retirado y lleva investigando sobre el ferrocarril en Extremadura desde hace 35 años. Ha participado en diversas conferencias, como las *III Jornadas Medioambientales y Culturales de Logrosán*, celebradas en 1999; también ha realizado una exposición fotográfica sobre estaciones de ferrocarril de toda España, en la sede del Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Cáceres. En 2005 realizó varios programas para la serie documental *El Lince con botas*, de Canal Extremadura, entre los que podemos citar la estación de Monfragüe, la Vía Verde de las Villuercas o el tramo extremeño de la conocida como Vía de la Plata; en octubre de 2006 fue invitado a participar en unas conferencias organizadas por el Centro de Profesores y Recursos de Trujillo, celebradas en el IES Mario Roso de Luna de Logrosán, sobre las repercusiones en la comarca de esta línea férrea. También ha intervenido en varios programas de radio, ofreciendo siempre una visión muy particular sobre este medio de transporte, tan denostado por ciertos sectores sociales.

PUBLICACIONES

Desde 2010 ha realizado varias publicaciones, todas ellas autoeditadas, sin ningún tipo de ayuda de instituciones u organismos oficiales:

- *El F.C. de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena. Historia de una ilusión (2010/2016), 5 eds., actualmente agotado.*
- *Palazuelo-Astorga. Una línea estratégica (2012) agotado; en prensa la 2ª ed., corregida, aumentada y mejorada.*
- *Almorchón-Belmez-Córdoba. El F.C. del Guadiato (2016) 2 eds., agotado.*
- *Mérida-Sevilla. 1ª conexión entre norte y sur occidental (2021).*
- *Aljucén-Cáceres. Unión de la alta y baja Extremadura (2022).*

El ferrocarril Mérida-Sevilla, primera conexión entre el norte y el sur occidental

Sábado 4 de noviembre, 10'00h

RESUMEN

Esta importante ruta de comunicaciones será la que convertirá a Mérida en un nudo ferroviario y un centro estratégico de una red regional que llegó a contar con casi 900 kilómetros de vías operativas. Se enmarca en la segunda fase de construcciones ferroviarias que tuvo lugar durante la Restauración, tras la primera gran crisis industrial en nuestro país entre 1866 y 1869, con consecuencias desastrosas, fundamentalmente en el sistema financiero y más concretamente en la cuenta de resultados de las primeras compañías ferroviarias privadas. Desde que se aprueban los primeros estudios, concesiones y proyectos para su ejecución en 1869 hasta que se puso en servicio en 1885 transcurrirán 16 años; cuando comenzó su explotación, ésta no ofrecía ningún tipo de garantía por parte del Estado, aparte la insuficiencia de fondos para su construcción. Estudiamos los últimos 137 años de una explotación ferroviaria que transcurre por zonas adhesionadas y campiñas del sur extremeño y se extiende por la Sierra Norte sevillana, incluyendo los cotos mineros de Fuente del Arco, Guadalcanal, Cerro del Hierro o Villanueva del Río-Minas; incluyendo el material motor y remolcado, desde las primeras máquinas de vapor hasta las potentes locomotoras diésel que surcan la línea en la actualidad.



XXII Jornada de Historia de Fuente de Cantos