

## X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión I. Orígenes, evolución y desarrollo del ferrocarril en Castilla-La Mancha.

### **El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850-1940.**

---

Autores:

José Ruiz López y José Latova Fernández-Luna

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).\*\*

### **Resumen**

El estudio sobre la historia y origen del pueblo de Almadenejos, ha llevado a ver el impacto que tuvo la llegada del ferrocarril en el siglo XIX y durante un periodo tan complejo políticamente como lo fue el Sexenio Democrático.

Es cuando se “ponen en el mapa” localidades situadas en la línea del ferrocarril, lo que supuso un cambio fundamental en las estructuras sociales y económicas del territorio.

También valoramos este ferrocarril como una herramienta estratégica, ya que uniría la capital del Reino de España con la capital de la Monarquía constitucional Portuguesa y su puerto.

Nos aproximamos también al problema de la reivindicación recurrente de Almadén que reclama históricamente su propia estación

2 Autores: José Ruiz López y José Latova Fernández-Luna

### **Resumo**

O estudo da história e das origens da vila de Almadenejos revelou o impacto da chegada do caminho-de-ferro no século XIX, durante um período tão politicamente complexo como o Sexénio Democrático.

Foi então que as povoações situadas ao longo da linha férrea ganharam destaque, o que provocou uma alteração fundamental nas estruturas sociais e económicas da região.

Consideramos também esta ferrovia um instrumento estratégico, pois ligava a capital do Reino de Espanha com a capital da monarquia constitucional portuguesa e o seu porto.

Abordamos ainda a questão da reivindicação recorrente de Almadén por uma estação ferroviária própria.

### **Abstract**

The study of the history and origins of the town of Almadenejos has revealed the impact of the arrival of the railway in the 19th century, during a period as politically complex as the Sexenio Democrático (Democratic Six-Year Period).

It was then that towns located along the railway line were "put on the map," which brought about a fundamental change in the social and economic structures of the region.

We also consider this railway a strategic tool, as it would connect the capital of the Kingdom of Spain with the capital of the Portuguese constitutional monarchy and its port.

We also address the issue of Almadén's recurring demand for its own railway station.

# **El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.**

## **INTRODUCCIÓN / INTRODUÇÃO / INTRODUCTION**

### **1. OBJETIVOS**

#### **1.1. Razones para el estudio**

La búsqueda de documentación y el estudio que estamos realizando sobre la historia y origen del pueblo de Almadenejos, nos llevó a ver el impacto trascendental que tuvo la llegada del ferrocarril en el siglo XIX durante un periodo tan complejo políticamente como lo fue el Sexenio Democrático.

Es con esa llegada cuando se “ponen en el mapa” localidades situadas en la línea del ferrocarril, lo que supuso para ellas un cambio fundamental en sus estructuras sociales y económicas, abriéndolas al resto del país. Teniendo también en cuenta lo que supuso a lo largo de los años la propia compañía ferroviaria con sus inversiones en infraestructuras, presencia permanente de sus trabajadores y oportunidades de ascenso social a personas naturales de dichas poblaciones.

También valoramos este ferrocarril como una herramienta estratégica, ya que permitiría unir la capital del Reino de España con la capital de la Monarquía constitucional Portuguesa y su puerto.

Intentaremos aproximarnos también al problema de la reivindicación recurrente de Almadén que reclama históricamente su propia estación, a pesar de que se situara la línea del ferrocarril en una pequeña localidad, Almadenejos, a 2 leguas (11 Km.) de la misma.

Hemos elegido el periodo de 1840 a 1940 cuando se desarrolla y evoluciona fundamentalmente la línea, adaptándose a las circunstancias económicas y sociales de cada momento y cuando en realidad el impacto que causa en el territorio es totalmente transformador.

#### **1.2. Metodología y fuentes.**

El método de trabajo se ha fundamentado en los datos existentes en fuentes primarias, como son los fondos del archivo y biblioteca de la Fundación de Ferrocarriles Españoles y el Museo del Ferrocarril,

especialmente los documentos existentes del proyecto original de la línea y los de su explotación por la compañía MZA hasta su desaparición.

Una vez puestos en orden todos los datos recopilados de fuentes, documentación y bibliografía, el siguiente paso ha consistido en la creación de una base de datos que recogiera todas las acciones y hechos que han sucedido tanto en la traza como en estaciones, apeaderos y pasos a nivel. Ha sido relevante el estudio pormenorizado del proyecto del ingeniero Peironcely desde el punto de vista técnico para comprender sus singularidades y desarrollo, entender en algún modo la decisión de su trazado y sus características y limitaciones en relación con su momento histórico, capacidades tecnológicas de la maquinaria y limitaciones, logísticas, constructivas y de cálculo en la ingeniería. Todo ello, además de una comparación con el trazado de 1950 a fin de poder comprobar las transformaciones que hayan sucedido desde supuesta en funcionamiento.

Tras estos procesos hemos procedido a recorrer estos 42 km. de línea a fin de cotejar dichos datos con la realidad existente hoy, haciendo hincapié en las infraestructuras que permanecen y las desaparecidas, así como las de nueva planta desarrolladas a partir de 1940, comprobando su uso y estado de conservación desde el punto de vista del Patrimonio Industrial

## **1. ANTECEDENTES Y PROYECTOS**

### **2.1.- El panorama del ferrocarril a mediados del siglo XIX.**

El 2 de noviembre de 1844 se acaba de redactar el llamado “Informe Subercase”, que se publica en la Gaceta de Madrid, el 21 de enero de 1845, confeccionado por una comisión de Ingenieros de Caminos de la Dirección General del ramo, y que fue el precedente técnico que definió el ancho de vía ibérico ( 6 pies castellanos), característico y especial para la orografía española.

Debido a ese informe y antes de la Ley General de Ferrocarriles de 1855, en España, el marco legal se basaba en concesiones provisionales y Reales Órdenes que regulaban las concesiones caso por

## **El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.**

caso, provocando especulación y lentitud en la construcción. La normativa provisional del 20 de febrero 1850 regulaba las concesiones y garantizaba un interés del 6% anual a los inversores y un 1% a la amortización en este tipo de industria,.

Ley de ferrocarriles de 1855 clasifica las líneas férreas en dos categorías: las líneas de servicio particular y las de servicio general , se prevé la construcción de algunas por el Estado por su interés estratégico o público pudiendo hacerlo directamente o por sujetos de derecho privado, buscando atraer capital nacional y extranjero.

El 14 de noviembre de 1855 se publica una nueva Ley que versa sobre aspectos de policía y conservación de los ferrocarriles, ordenando una mayor protección y seguridad en todos los aspectos.

Durante los años que estuvo vigente la legislación de 1855 el desarrollo de los ferrocarriles en la Península, fue muy importante llegando a los 4.352 km.. construidos.

### **2.2.- Proyectos originales**

La línea que es de nuestro interés es el resultado de un complejo proceso de concesiones, errores de planteamiento económico y societario y resultado de la transformación y adecuación de diversos estudios, no vamos a profundizar en ello ya que está perfectamente estudiado por Don Juan Peris Torner.

El Estado concedió la línea de Madrid a Badajoz a una compañía inglesa el 22 de Abril de 1845 aunque de esta concesión no aparece ningún proyecto.

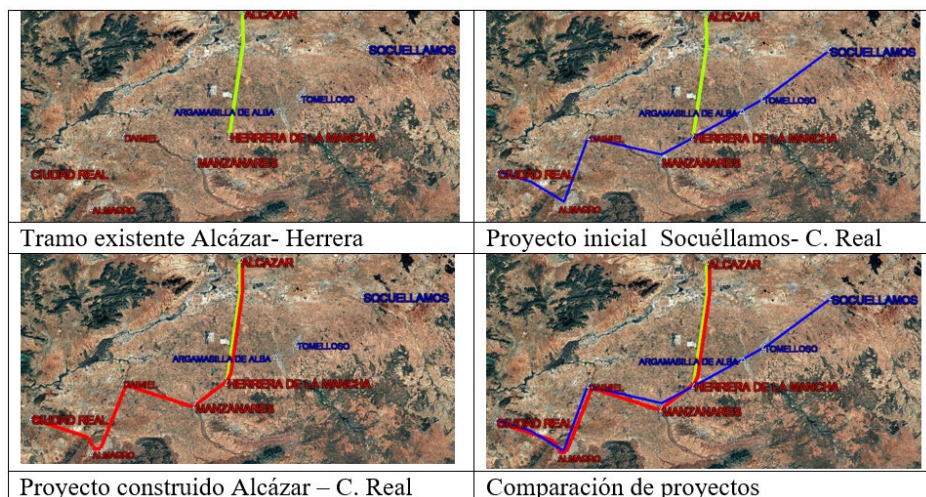
En 1846 al ingeniero inglés George Pithington realiza el estudio topográfico, para poder acometer la redacción del proyecto. La falta de apoyo financiero lo hizo inviable.

La segunda concesión fue otorgada en 1852, sobre la base del estudio acometido por el Estado. Dentro de esta concesión el ingeniero Wissocq realiza un nuevo estudio del trazado en 1853, con un desarrollo de 409 kilómetros entre Madrid y Badajoz.

La administración pidió al ingeniero Eusebio Page un nuevo estudio sobre el anterior, aunque este proyecto tampoco contó con los apoyos suficientes y se abandonó.

Hasta 1854 hubo un par de proyectos más sin resultado práctico,

hasta que en Las Cortes se discute el proyecto para el llamado Ferrocarril de Extremadura, con dos posibles itinerarios. Realmente la línea ferroviaria de Madrid a Badajoz, la construyen las compañías del ferrocarril directo de Madrid a Ciudad Real como prolongación del de Madrid a Badajoz, posteriormente absorbida por MZA.



Inicialmente la línea a Ciudad Real partiría de Socuélamos, en proyecto de 1853 de Santiago Bausá y Antonio Arriete, para cruzarse en Herrera, situada poco antes de alcanzar Manzanares, con el trazado existente desde Alcázar.

Pero iniciadas las obras desde Socuélamos en 1855, que iban a ser parte de un corredor transversal al Mediterráneo, se decidió anularlas y unir la línea a Madrid para abastecerlo de carbón y víveres en vez de llevarlo a los puertos. Por este motivo se dejó preparado el desdoblamiento del tramo Alcázar-Herrera, desde donde se acometió también el llegar a Manzanares y Ciudad Real, haciendo algunas modificaciones al proyecto de Mariano Cevignon y José Baldasano.

Estas decisiones convirtieron a Alcázar de San Juan en 1859 en el gran nudo ferroviario que ha sido hasta hoy día.

La construcción del ferrocarril de Alcázar de San Juan a Badajoz se dividió en tres secciones:

La primera, de Alcázar de San Juan a Ciudad Real, quedó en manos de MZA, donde el marqués de Salamanca actúa como el principal

## **El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.**

inversor, y fue inaugurada el 14 de marzo de 1861. Los restantes dos tramos a Badajoz fueron adjudicados a la Compañía del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz.

### **2.3.- El proyecto de Peironcely**

Estos tramos eran

Ciudad Real - Mérida - Autorización 30/6/1858, Proyecto titulado 1ª Sección C. Real-Mérida, de Pedro Sierra y Santiago Bausá (el de Socuéllamos).

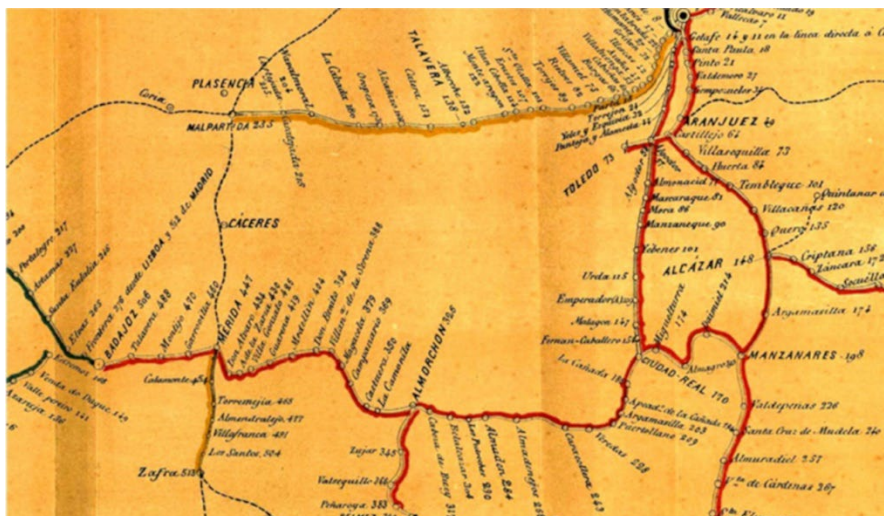
Mérida-Badajoz - Autorización 28/8/1858, Proyecto titulado 2ª Sección Mérida-Badajoz , de Carlos María de Castro y José Barco.

Estos proyectos fueron los que se encontró Peironcely para modificar en su “Proyecto de variación de Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz” aprobado por Real Orden el 27 de septiembre de 1.862.

Manuel Peironcely Maroto (1818-1884) Fue un ingeniero de caminos de especial importancia para la historia de las obras públicas en la España del siglo XIX. Un ingeniero que abordó con éxito las distintas ramas de su especialidad, habiendo trabajado tanto en puertos, como en carreteras y en ferrocarriles. Ingeniero de una generación protagonista de las grandes obras públicas de los años cincuenta y sesenta del siglo XIX. Además fue profesor y Director de la Escuela de Ingenieros de Caminos.

Con respecto a los ferrocarriles en 1844, participó en una comisión en la que también tomó parte el ingeniero José Subercase, hijo de Juan Subercase. Dicha comisión tenía por objeto el estudio del ferrocarril Madrid-Alicante, hay que considerarlo como el primer trabajo de Peironcely en el mundo de los caminos de hierro. Cuenta con una buena experiencia a sus espaldas, entre otras cosas por haber participado en el estudio del paso por los Pirineos de los Ferrocarriles del Norte, trazado de San Sebastián a Irún, lo que le llevó a enfrentarse con los Rothschild que apoyaban el paso por Bayona, en 1860 Manuel Peironcely pasó a ocuparse de la dirección de las obras del ferrocarril

de Ciudad Real a Badajoz.

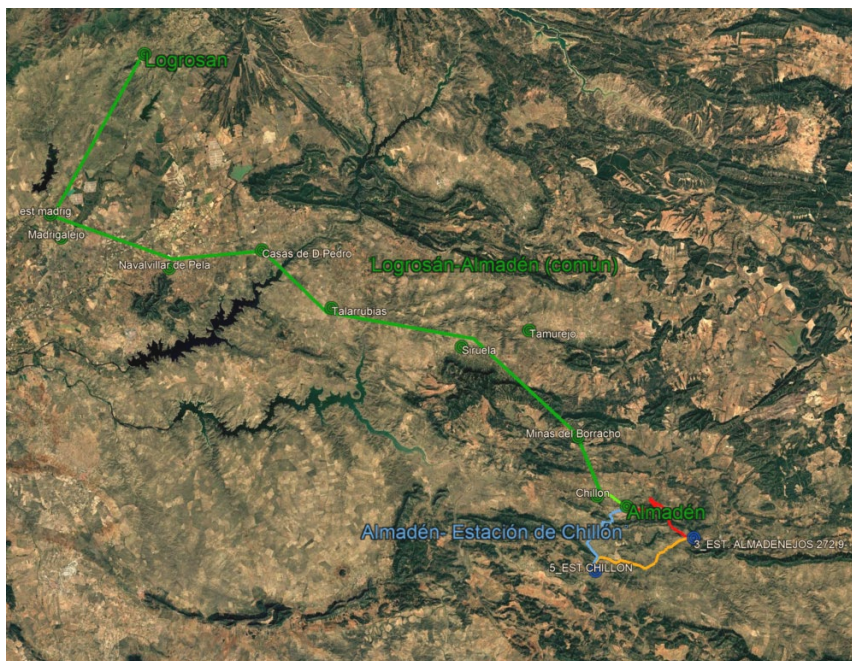


De los planos de su proyecto obtenidos en la biblioteca de Amigos del Ferrocarril hemos sacado los datos de trazado que se analizarán posteriormente.

#### 2.4.- Otros proyectos, variantes por Almadén.

Sorprendentemente, con la vía no se llegó al centro principal de generación de transporte de la zona, Almadén con sus minas, lo que desde siempre ha sido una asignatura pendiente de dicha población.

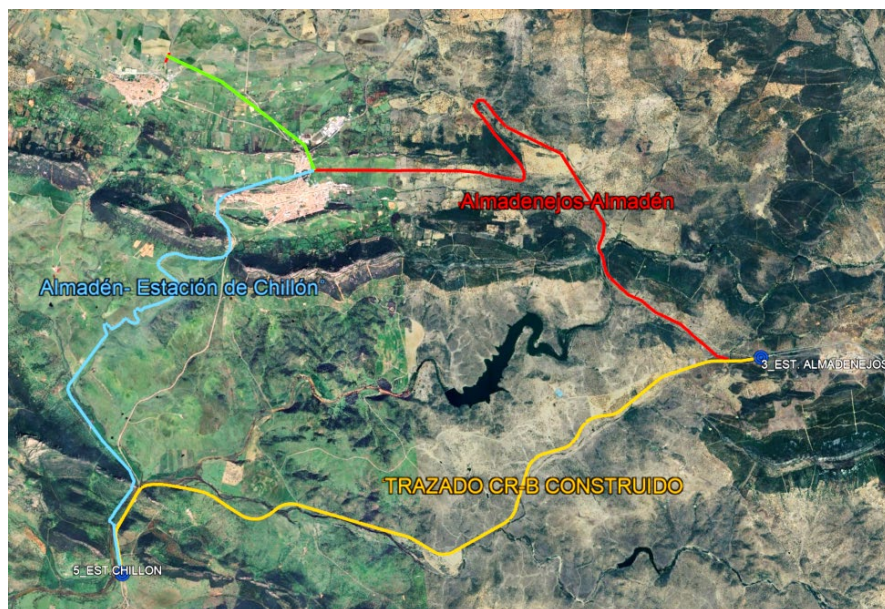
## El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.



Ha habido varios intentos para hacerlo y el más significativo de ellos ha sido el “Proyecto de Ferrocarril Secundario de Logrosán a la estación de Chillón (línea de Madrid a Badajoz) por Almadén”. Proyecto en vía métrica, en el que se estudian dos variantes, para pasando por Almadén, llegar a la línea a Badajoz. El proyecto tiene un trazado común hasta pasar el pueblo de Chillón y luego atraviesa en túnel una parte de Almadén para separar los recorridos, uno a la estación de Chillón existente en la línea Ciudad Real a Badajoz, y otro a la estación de Almadenejos de la misma línea.

La estación de Almadén se localiza de forma distinta en cada propuesta. El proyecto está firmado en 1913 por el ingeniero de caminos Rafael Fernández Shaw (1870-1934), Ingeniero-jefe de Obras Públicas en Trujillo.

El trazado completo desde Logrosán, supera en ambas variantes los 135 km., nosotros nos concentraremos en estudiar la última treintena de km., que es donde se presentan las dos propuestas de trazado.



### 3.-EL TRAMO ELEGIDO, CARACOLLERA- CHILLON

#### 3.1.-Razones de la elección

Este tramo de unos 42 km. entre las estaciones de Caracollera y Chillón, realiza su recorrido por el valle del río Valdeazogues, prácticamente desde su nacimiento, discurriendo por la cara norte de la sierra de la Solana de Alcudia y la de la Cerrata hasta la estación de Almadenejos para introducirse hacia la estación de Chillón y el Valle de Alcudia a través de la dehesa de Castilseras, dejando al norte la población de Almadén y continuar su camino hacia Guadalmez, Almorchón y Belmez.

El trazado de la línea hace de eje vertebrador de una extensa área llena de recursos de todo tipo, en su lado norte especialmente minero-metalúrgicos, e industriales, ganaderos y agrícolas en las sierras, dehesas de Castilseras y valles de Alcudia y de la Serena, quedando Almadenejos en el centro aproximado de este territorio.

## **El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.**

### **3.2. El trazado del Proyecto, su análisis.**

Sólo disponemos de los planos del mencionado proyecto de 1862, pues como se ha comentado, es una modificación de proyectos anteriores y quizá solamente se hayan elaborado los nuevos planos, manteniendo su validez los documentos previos, cuyo paradero no hemos buscado.

Los planos con casi toda seguridad, provienen de cartografía militar, la única existente entonces, ampliada mediante perfiles transversales, ( el taquímetro no estaba siendo muy utilizado pues nació por 1839), de las áreas por las que, tras ser recorridas por los proyectistas, fueron elegidas para penetrar con el trazado y, siendo zonas accesibles por las que discurrían los caminos existentes.

Los rumbos de orientación de las alineaciones rectas y curvas, estaban tomadas respecto al norte magnético, en esa zona, la declinación magnética a comienzos del año 1862 era de 20 ° Oeste (19° 52'3,7" W.- Área de Geomagnetismo. Dirección General del Instituto Geográfico Nacional), hecho que hemos comprobado en los planos, pero con graduación centesimal, como correspondía a la cartografía militar en que realizaban el trazado.

Trazando actualmente sobre dichos planos, también hemos comprobado que las longitudes, ángulos y radios especificados en ellos, no son siempre precisos, por lo que el utilizarlos para trazar con métodos actuales darían lugar a importantes desviaciones respecto de su emplazamiento hoy.

Para no perdernos en términos técnicos, hemos intentado presentar sólo los grandes parámetros que nos dan una idea del trazado, y estos son, las pendientes o rampas máximas, los radios mínimos y la proporción de rectas y curvas en el tramo.

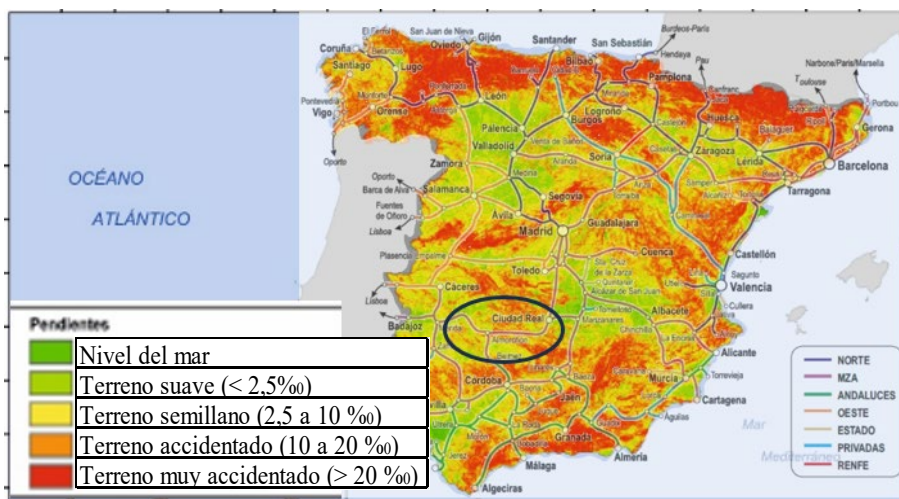
Los datos que utilizamos como referencia del trazado de hoy de la línea, son los correspondientes al “Perfil longitudinal de 1950 de la línea Madrid-Badajoz” con origen en Madrid Atocha.

Otra anécdota interesante de la Línea, es que es la que ha tenido el mayor número de cambios de su punto inicial de origen, kilómetro cero, siendo por tanto la que más kilometraciones distintas ha sufrido, afectando de forma importante a la clarificación histórica de lo que en

ella ha ocurrido.

1866	kilometración Ciudad Real a Badajoz
1878	kilometración Madrid Delicias a Ciudad Real
1893	kilometración Madrid Atocha a Ciudad Real por Villaverde-Alicante, Se inicia desde el viejo cruce a 2838 m más de Madrid, que se suma a todas las estaciones hasta la frontera de Elvas. Línea MZA Madrid-Badajoz
1900	kilometración Aprox. Se añaden 324 m a los pphk desde Atocha para establecer un origen común a MZA con la Línea Madrid-Zaragoza en caseta enclavamiento.
1939	kilometración aproximada desde C. Real se suman 2502 m. por terminar ese año la variante de C. Real (construida desde 1935 al 39) por fuera de la misma.
1988	kilometración se mantiene aun desapareciendo/modificando Parla-Puertollano por el AVE. Frontera hasta aproximadamente 1925 en PK 514,783 y ahora 517,609 (2.826 m)

Lo primero a considerar para calcular una línea de estas características son los condicionantes orográficos, este mapa de España aporta la normativa actual que clasifica los terrenos por sus pendientes.

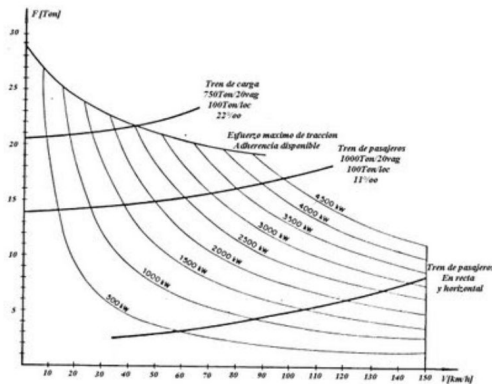


El paso siguiente a considerar es la velocidad de cálculo, para poder hacernos una idea de lo que se manejaba en la época hemos usado dos datos.

El tipo de locomotora a utilizar, en esto está claro que la Compañía de los Caminos de Hierro de Ciudad Real a Badajoz (CRB) aportó locomotoras de vapor 030 de Fives-Lille para posibilitar el servicio . Tenían una potencia de 634 CV y un esfuerzo de tracción de 6.385 kg, lo que aplicado a su gráfico de velocidades-potencias-pendientes nos

**El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén,  
entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.**

daría que la velocidad máxima de la 030 en estas condiciones orográficas era de unos 30-35 km/h traccionando 5 a 6 t. Para llegar a 50 km/h sólo podía tirar de unas 4 t.



Esto lo hemos corroborado con las velocidades comerciales en 1936, casi al final del periodo de estudio, que hemos obtenido de los horarios de trenes de la época.

<b>Velocidades comerciales</b>						
<b>CR-Badajoz</b>	<b>337,3</b>	<b>kms</b>			<b>kms/h</b>	
<b>1936</b>	<b>CR</b>	<b>B</b>	<b>duración</b>		<b>vel com</b>	
<b>Exp</b>	12:21	19:30	7:09	7,15	47,17	
<b>correo</b>	1:02	9:10	8:08	8,13	41,47	
	<b>Ba</b>	<b>CR</b>				
<b>Exp</b>	8:35	15:42	7:07	7,12	47,40	
<b>correo</b>	20:10	4:48	8:38	8,63	39,07	
	<b>hoy</b>	<b>CR</b>	<b>B</b>	<b>duración</b>		<b>vel com</b>
<b>viajs</b>	6:55	11:54	4:59	4,98	67,69	
<b>viajs</b>	14:22	19:18	4:56	4,93	68,37	

Los datos comparados del trazado total objeto de estudio y en los trazados de los trayectos actuales, de 1862 y de 1950 son:

1950				1862		
longitud	recta	curva		longitud	recta	curva
12.199	6.431	5.768	Caracollera - El Madroñal	11.695	6.785	4.910
13.542	5.768	7.774	El Madroñal-Almadenejos	12.622	5.186	7.436
7.555	4.567	2.988	Almadenejos-Alamillo	9.173	5.037	4.136
7.300	4.606	2.694	Alamillo-Chillón	6.855	3.703	3.152
40.596	21.374	19.222	<b>Todo el trayecto</b>	40.345	20.711	19.634

Considerados estos dos condicionantes podemos resumir que las condiciones geométricas del trazado son:

kms hoy	en %	longitud	Trazado 1862		Trazado 1950	
			recta	curva	recta	curva
12,2	Caracollera - El Madroñal	100%	58,0%	42,0%	52,7%	47,3%
13,5	El Madroñal-Almadenejos	100%	41,1%	58,9%	42,6%	57,4%
7,6	Almadenejos-Alamillo	100%	54,9%	45,1%	60,5%	39,5%
7,3	Alamillo-Chillón	100%	54,0%	46,0%	63,1%	36,9%
40,6	<b>Todo el trayecto</b>	100%	51,3%	48,7%	52,6%	47,4%

Con un radio mínimo de 300 m en 1862, y que sube en el año 1950 a los 390 m mínimos al acceder a Almadenejos, tiene que conformarse con los 350 m e incluso de nuevo 300 m al salir de Alamillo para cruzar el río Valdeazogues y llegar a Chillón.

Las pendientes máximas estaban en la línea en 1950, en la salida de Veredas-Brazatortas llegando a 17 milésimas en 800 m y a las 14 y 15 ya en nuestro tramo, al descender hasta Caracollera y desde El Madroñal a Almadenejos, el tramo más difícil, que prácticamente se mantiene hasta la actualidad.

El tramo más complicado, el montañoso, El Madroñal-Almadenejos, de proporción recta/curva de 41/59 %, casi no se varía al construir, solamente mejora luego con el avance de las técnicas de mantenimiento.

El trazado de todo el trayecto, mejora en Almadenejos-Chillón, para recuperar los índices que traía antes de entrar en el tramo más montañoso.

Al construir y mantener, se actúa sobre el trazado a partir de Almadenejos, para mejorar algo lo que anteriormente se había proyectado.

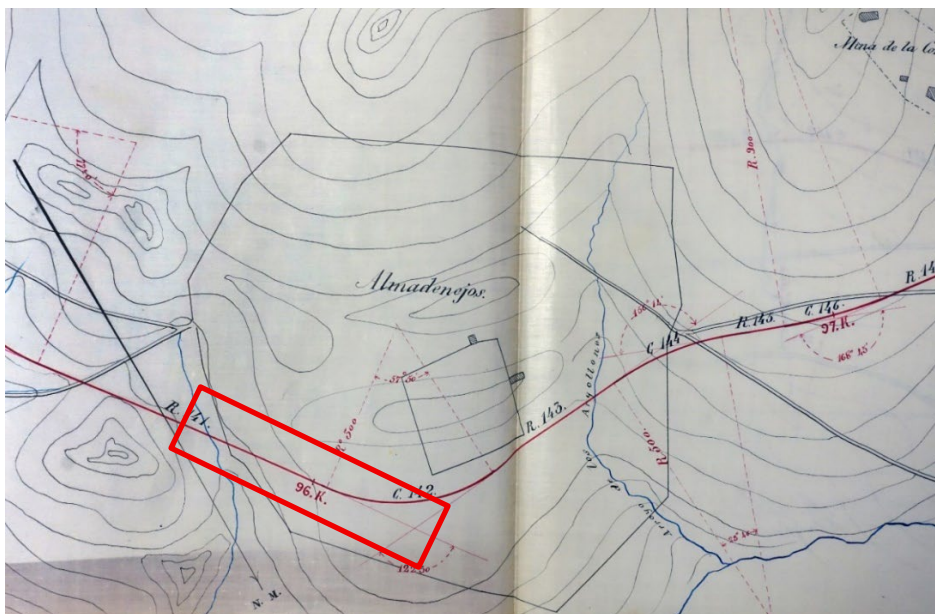
Es precisamente a partir de este punto de mejora del trazado donde

## El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.

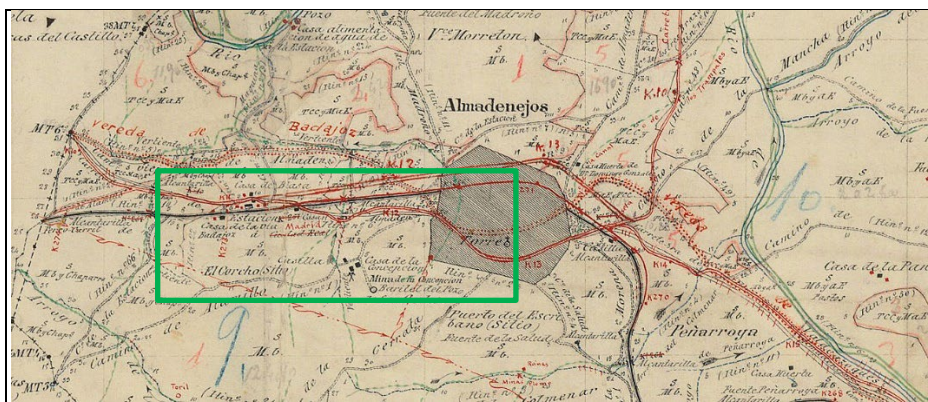
nos han surgido dos sorpresas al comparar los dos mencionados.

- La estación de Almadenejos nunca se llegó a situar donde inicialmente estaba proyectada.
- El trazado a partir de esta estación se cambió totalmente.

En el proyecto de 1862 la estación estaba situada en el PK 96, alineación recta R-141, y se construyó pasado el pueblo rectificando una serie de curvas suaves de salida.



Cambio de emplazamiento de la estación de Almadenejos, arriba proyecto, abajo construcción.



La modificación del trazado comentado, ya se inicia con el nuevo emplazamiento de la estación y, un kilómetro más allá, al construir se decide trazar en ladera sur de las montañas a través del valle de Alcudia, distinto al corredor proyectado que discurría mucho más cerca del río Valdeazogues, y por ladera norte.



Hemos observado que esta preferencia por elegir las laderas sur de los cordones montañosos, se repite varias veces en esta Línea de CR. La primera en la elección de la entrada del corredor en Veredas-Brazatortas, la segunda al tomar en Caracollera el camino hacia Almadenejos en vez de no perder cota y aproximar más el tren a Almadén y sus minas, rechazando ese camino. Creemos que sería debido al intento de proteger mejor el servicio invernal de los trenes, o a alguna servidumbre político-comercial del momento.

## El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.

### 3.3. La subida hasta Almadén

Y si vamos a Almadén ¿para qué bajamos tanto?. Según los proyectos, desde unos 2 km. pasado Veredas, pk 235 hoy, con cota 714 m, bajamos de forma prácticamente continua hasta pasar el río Valdeazogues poco antes de la estación de Chillón, cota 372 m, y pk 289, 54 km. para 342 m de bajada, y en el otro sentido subida, 6,33 milésimas de media, todo un esfuerzo para las locomotoras. Y se baja no sólo a Caracollera, pk 247,5 y cota 629, sino también a Almadenejos, pk 273 y cota 478, y a la mencionada estación de Chillón, ¿para intentar alcanzar Almadén a la cota media de estaciones de 515 m?. No tiene sentido, ningún ingeniero “per se” haría eso.

¿No sería más racional partir de un punto próximo a Caracollera? Si desde allí se dirigiese el trazado hacia el pueblo de Fontanosas, se accedería bastante fácilmente a Almadén.



Quizá nunca tuviera Peironcely interés en reconciliarse con los Rothschild tras su disputa en los Pirineos, pues en la construcción no sólo no se acerca, sino que se separa aún más de “sus minas de Almadén...” ¿O quizá, por una razón “política”? Junto a la estación de Chillón, que está a 10 km. de ese pueblo, está el “Palacio de Moret”, situado en la Vega de San Ildefonso, lugar de residencia y retiro temporal de Segismundo Moret y Prendergast.

Moret fue un gran político liberal en pleno siglo XIX, cuando se inicia la construcción del Estado Liberal dejando atrás el Antiguo Régimen. Elegido diputado por Almadén en la provincia de Ciudad Real en 1863 y reelegido tras el derrocamiento de Isabel II en 1868 con la “Revolución Gloriosa”, Moret tomará parte en la elaboración de la

nueva Constitución en 1869. El exilio forzoso de los borbones con Isabel II, le llevará a tomar protagonismo en la vida política española en pleno sexenio democrático. Moret formaba parte de la logia de masonería de Madrid “*El Progreso n°1*” en 1885, junto a sus 54 miembros ocupando el cargo de “*Orador Honorario*”.

*Segismundo fue un gran propulsor de la ganadería y la agricultura en el siglo XIX, donde puso en práctica en sus propiedades el desarrollo, innovación y mecanización del campo, que permitieron una mejora en la producción y el crecimiento, pues en pleno siglo XIX el objetivo fue el crecimiento económico y activar el proceso industrializador de España. (Observamos también que por dicha finca cruza el ferrocarril impulsado en España desde 1856 por el ministro de Fomento Francisco de Luxan y Miguel-Romero, motivo que aprovechó Moret para aproximar el ferrocarril a sus propiedades y así poder llevar un transporte más fácil y rápido por tren desde sus propiedades. (En tiempo de los donceles.- Historias de Chillón. El palacio de Segismundo Moret y P.)*

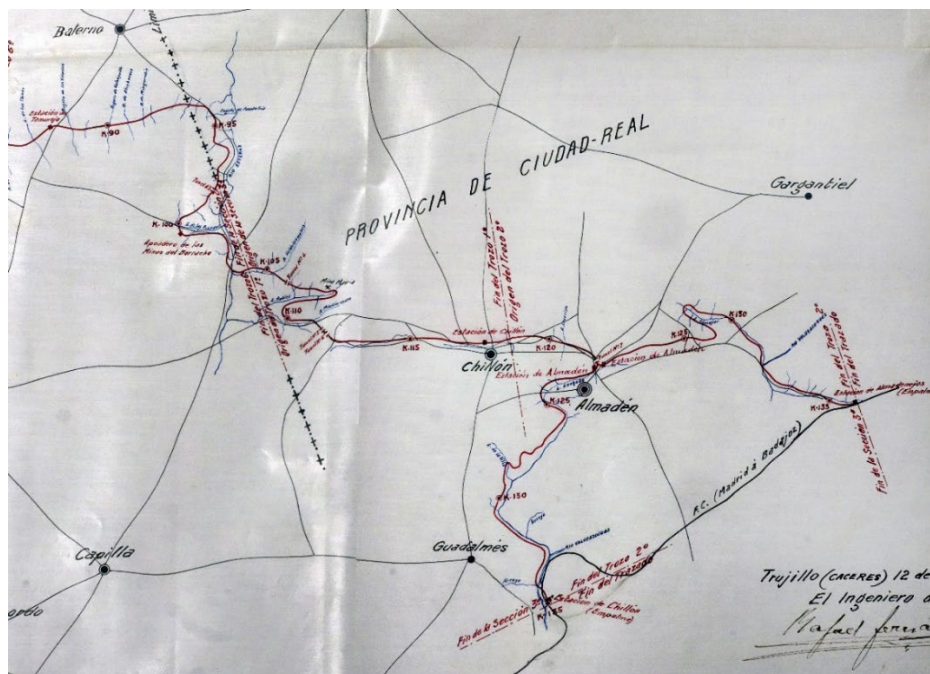
Ha habido varios intentos para construir esa subida, que en este caso fue una bajada, y tuvimos la gran suerte de dar en el archivo de Delicias con una “tesoro dentro de su gran cofre”, el cajón del “Proyecto de Ferrocarril Secundario de Logrosán a la estación de Chillón (línea de Madrid a Badajoz) por Almadén”. Proyecto de 1913 en vía métrica, que, tras más de 100 km. de trazado, al llegar a Almadén, propone dos variantes de bajada, una para llegar a la estación de Almadenejos del CR-B y otra a la estación de Chillón.

La variante de bajada a Almadenejos tiene más longitud y menos rampas por lo que Fernández Shaw, su ingeniero proyectista, la recomienda. Estos son los datos básicos de ambas:

datos del proyecto de Logr	pdT máx	radio min	rectas		curvas		Total
Sec 3 tr 1 común			11.059	76,6%	3.380	23,4%	14.438
Sec 3 trs 1y2 almd			23.485	73,3%	8.565	26,7%	32.050
Sec 3 trs 1y2 chillón			22.210	71,2%	8.981	28,8%	31.191

## El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.

Solución Almadenejos						
	en la línea desde Logrosán			en el tramo		
	nº	long	%	nº	long	%
Recta	275	95.368,64	70,1%	54	23.485,31	73,3%
Curva	275	40.665,21	29,9%	54	8.564,96	26,7%
		136.033,85	100,0%		32.050,27	100,0%
				nº	long	%
recta 0-100 m	65	4.459,57		8	549	1,7%
recta 2000-3000 m	5	12.136,35		1	2.221,80	6,9%
	23,5 milésimas					
Pte máx	3	563,56	0,4%			
				nº	long	%
radio min = 100	35	4.848,12	3,6%	r m =120	247,68	0,8%
radio máx=2000	1	84,92	0,1%	1	2.221,80	6,9%
Túneles	6	1.699,35	1,2%	1	217,30	0,7%



<b>Solución Empalme Chillón</b>						
	en la línea			en el tramo		
	nº	long	%	nº	long	%
Recta	273	94.093,66	69,6%	52	22.210,33	71,2%
Curva	272	41.081,23	30,4%	51	8.980,98	28,8%
		135.174,89	100,0%		31.191,31	100,0%
				nº	long	%
recta 0-100 m	65	4.459,57		8	474,4	1,5%
recta 2000-3000 m	5	12.136,35		1	2221,8	7,1%
Pte máx	23,1 milésimas	nº			23,1 milésimas	
Pte mayores						
				nº	long	%
radio min=100	5	833,16	0,6%	2	270	0,9%
radio máx=1000	30	4.044,80	3,0%	6	868,26	2,8%
radio máx=2000	0	0	0,0%	0	0	0,0%
Túneles	6	1.789,05	1,3%	1	307,00	1,0%
dif en túneles		89,70			89,70	0,3%

Pero a pesar de los radios mínimos de hasta 100 m, no son ellos los que condicionan el trazado, sino las pendientes, y más aún lo prolongadas que son, pues en ambos trazados se llegan a sobrepasar los 6,1 k con más de 20 mm/m, en constante esfuerzo de subida o de frenado. El proyectista recomienda la variante de Almadenejos por dar un pequeño descanso en la subida que el otro no hace, pero la verdad es que son muy parecidas.

Lo curioso es que no ponga de manifiesto como punto a favor de la variante mencionada, el que tenga 89 m menos el túnel de Almadén, sobre 217 m frente a 306 m, que sí que es algo muy a favor para Almadenejos.

Estamos hablando todo el tiempo de las dos variantes desde Almadén, pero ambas tiene un tramo en común que también se las trae en cuanto a montañoso, son los 15 km. desde Siruela, para alcanzar Almadén con pendientes de más de 23 mm/m y longitudes superiores a los 4 k.

**El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén,  
entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.**

TRAMO COMÚN			TRAMO A CHILLÓN			TRAMO A ALMADENEJOS		
	long	pdte		long	pdte		long	pdte
1	1.670,08	<b>20,65</b>	1	870,44	15,16	1	870,44	15,16
2	2.013,10	0,00	2	506,54	4,94	2	506,54	4,94
3	1.455,88	<b>23,34</b>	3	1.646,04	<b>20,85</b>	3	2.122,04	<b>20,85</b>
4	932,79	<b>17,71</b>	4	1.107,64	0,00	4	410,46	0,00
5	1.959,22	<b>21,18</b>	5	1.001,30	<b>-22,47</b>	5	4.489,14	<b>-18,23</b>
6	1.149,92	0,00	6	1.197,60	<b>-23,10</b>	6	1.038,24	<b>-23,50</b>
7	1.798,10	11,00	7	2.003,52	<b>-21,21</b>	7	572,46	<b>-13,97</b>
8	664,26	0,00	8	1.915,90	<b>-19,60</b>	8	1.359,78	-8,46
9	911,66	-12,47	9	311,96	0,00	9	172,98	0,00
10	945,18	-9,46	10	1.285,52	-2,14	10	715,70	-11,88
11	200,00	0,00	11	493,00	0,00	11	1.464,50	0,00
12	501,00	-15,53	12	3.291,76	-4,55	12	1.040,46	19,54
13	236,90	0,00	13	572,00	0,00	13	1.428,70	11,32
	14.438,09		14	290,00	-1,12	14	524,50	18,99
			15	260,00	0,00	15	586,54	7,84
				16.753,22		16	309,70	0,00
				31.191,31			17.612,18	
							32.050,27	

Por supuesto que Fernández Shaw antes de trazar se había planteado qué locomotoras usar y para qué, y lo deja escrito, a mano, en su proyecto .  
*“Para este ferrocarril se proyectan locomotoras de 47 t en servicio y de 36 t de peso adherente ...por lo que tras calcularlo...el resultado nos indica que la máquina tipo, en la rampa máxima (de 25 mm/m) puede remolcar sobradamente 130 t ... sin necesidad de doble tracción.*

Se añade un completo Pliego de Condiciones siendo las principales:

Carril Vignole de 30 kg/ml de 8 ó 12 m			r >300 m	r <300 m
barra 8 m	travs a 77 cm	acercándose en las juntas	11 travs	12 travs
barra 12 m	travs a 84 cm	acercándose en las juntas	16 travs	18 travs
sobreancho	sí pero no lo tenemos			
peraltes	no			

Y ya comparando este trazado métrico con el ibérico de CR-B , que vimos anteriormente, podemos concluir que:

El tramo más complicado, el montañoso El Madroñal - Almadenejos, de proporción recta/curva de 41/59 %, se construye, y no se afronta la subida a Almadén que es más sencilla 71/29, pero con vía métrica.

Esta subida es más sencilla que desde Chillón que lleva a proporciones r/c peores, 67/33, pero no demasiado malas y mejores que lo ya realizado, eso sí en ancho ibérico.

La pendiente máxima en el CR-B hasta Chillón es de 15 milésimas,

salvo un punto de 17 pasado Veredas. Nuestro tramo tiene un punto máximo a la salida de El Madroñal, para bajar al arroyo de la Gargantilla, con 15 milésimas (14,6 en el antiguo trazado de 1862). Esta limitación de pendientes es la que impidió subir a Almadén, no los radios y el ancho.

Como hemos dicho, la limitación viene dada por las pendientes, que tanto en una variante como en la otra superan en largos tramos las casi 23,5. Además el ancho ibérico hubiese permitido locomotoras más potentes.

Igualmente comentamos que la nivelación que hemos encontrado en los proyectos tiene considerables diferencias, pues frente a las cotas que se consideran correctas hoy en día:

Brazatortas-Veredas		
Caracollera		
El Madroñal-Fontanosa (Apartadero)		
Almadenejos-Almadén		
Alamillo (Apartadero)		
Chillón		
232/615	713,94	
247/550	629,23	
259/961	578,31	
272/877	477,78	
281/809	392,13	
288/916	371,73	

Las que presenta el proyecto de 1913 de las variantes son:

**El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén,  
entre las estaciones de Caracollera y Chillón. -1850- 1940.**

Estación de Almadén (situada en la divisoria de los rios Esteras y Valdeazogues)	509'50
Puente sobre el Valdeazogues (en la so- lución Chillón)	336'98
Estación de Almadén (solución Alma- denejos)	519'25
Puente sobre el Valdeazogues (solución Almadenejos)	385'00
Estación de Chillón (Empalme)	333'77
Estación de Almadenejos (Empalme)	436'00








Estaciones, de Almadenejos 436 frente a 478 (42 m), de Chillón 334 frente a 372 (38 m), y de Almadén hacia Almadenejos 510 frente a 565 (55 m), pero muy próximas ambas en el paso del Valdeazogues cotas 385-386. O sea que menos mal que no se construyó, llevaba su modificación de presupuesto dentro...

El proyecto de 1862, no tiene cotas en sus curvas de nivel de las plantas, cosa que se corrige en el de 1913, sólo podemos comparar en la estación de Almadenejos y muy parcialmente pues, ésta cambia de emplazamiento al construirla y hay que comparar su PK 97 con la estación de hoy, y no el pk 95 en que estaba. En esa localización se obtiene una cota de vía de 500 m en el perfil longitudinal, bastante lejos de los 478 m que consideramos hoy allí para la vía.

En resumen, la comparación de las plantas proyectadas con el terreno actual y el trazado, aunque tiene diferencias, no tiene tantas como en alzado, que son grandes y muy peligrosas en estos terrenos accidentados, y que obligarían a “improvisar” durante las obras. Esto sin duda ocurrió así en las del CR-B y hubiera ocurrido en la subida a Almadén si se hubiesen ejecutado.

### 3.4. Estaciones y apeaderos. Su creación y evolución en el tiempo.

Estas son las estaciones, apeaderos y puentes singulares que hay en el tramo: (cuadro de la web de la Federación Castellano Manchega de Amigos del Ferrocarril)

Vñieta	P.K.	Parcial	Total	Símbolo	Punto de Interés	Otros datos
42	235/3	1,788	61,234		Cota máxima de la línea	Altitud: 737,14 m
43	247/544	12,244	73,478		Estación de Caracollera	Altitud: 629,23 m Famosa por sus manantiales de agua Se conserva el cubato
44	259/961	12,417	85,895		Estación de El Madroñal-Fontanosa	Altitud: 578,31 m Construida en 1925 Sin servicio y abandonada Se conserva el edificio
45	272/877	12,916	98,811		Estación de Almadenejos-Almadén	Altitud: 477,78 m Situada a 1 Km de Almadenejos y a 12 Km de Almadén
46	281/809	8,932	107,743		Estación de Alamillo	Altitud: 392,13 m Sin servicio y abandonada Se conserva el edificio La estación está a 5 Km del pueblo de Alamillo
47	284/270	2,461	110,204		Puente río Alcudia (de los Soldados)	Longitud: 88,7 m (2 tramos de 28 m y 1 de 32,7 m) Tipo: Metálico sistema Linville Debe su nombre a los soldados que fallecieron en el sabotaje ocurrido el 27 de abril de 1884 cuando el tren pasaba por el puente Se mantiene, a la derecha, el cementerio donde fueron enterrados
48	288/916	4,646	114,850		Estación de Chillón	Altitud: 374,60 m Sin servicio y abandonada Se conserva el edificio

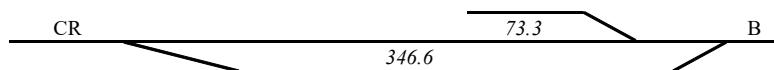
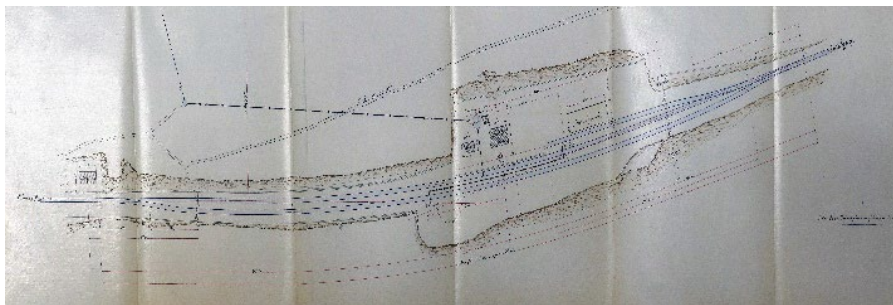
Para entender el sentido de estas “estaciones” hay que recuperar el funcionamiento del tren en aquella época, que viene manteniéndose en este trayecto hasta la actualidad, en que se está cambiando el sistema de bloqueo en la vía única de telefónico a automático.

Inicialmente existían sólo tres estaciones, Caracollera, Almadenejos y Chillón, que se inauguran con la Línea CR-B en 1865 y que con bloqueo telegráfico marcaron los cantones de bloqueo de 25 y 16 km. respectivamente, con ocupaciones que superaban ampliamente la media hora y llegaban a la hora en subida. Por ello resultaba interesante colocar apartaderos a medio camino para dar más flexibilidad a las circulaciones, lo que, unido a las necesidades comerciales que surgieron con el ferrocarril, llevó a crearlos e incluso pasaron a ser apeaderos de ganado, luego de personas y para todo uso, estaciones. Hasta 1901 no tenemos referencias de proyectarse el apartadero del Madroñal-Fontanosas y hasta 1903 el del Alamillo.

## El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.

### 3.4.1 Estación de Caracollera

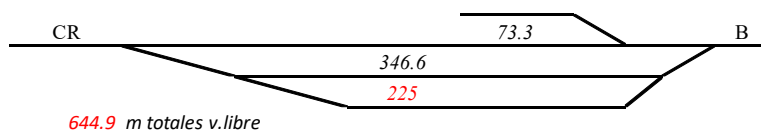
La estación fue inaugurada el 29 de noviembre de 1865 con la apertura del tramo y el primer plano de la estación del que se tiene constancia es de junio de 1882.



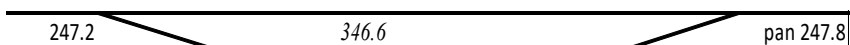
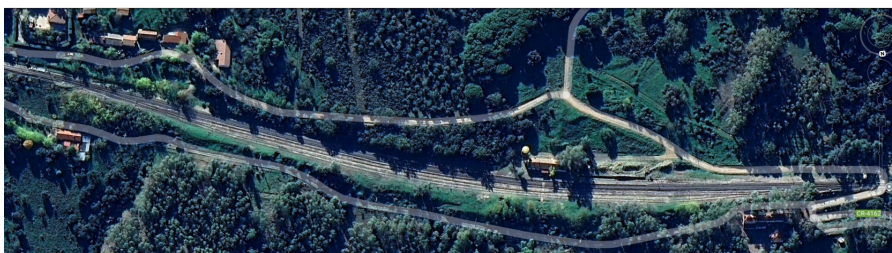
419.9 m totales v.libre

Su esquema de vías se mantiene al menos hasta junio de 1906 con 419,9 m totales de vía útil (libre). En el plano MTN25 de 1975 se presenta el trazado de una nueva vía de circulación aumentando los metros de vía útil a 645.





Hoy en día, tras la renovación de vía que se está terminando, permanecen sólo dos vías de circulación y 2 de los 5 desvíos que tuvo la estación cuando tenía 3 vías de circulación y una vía mango al muelle de carga.



Ha tenido las siguientes instalaciones de superestructura y comerciales, además del sistema de enclavamiento y transmisiones por cable que aún hacen funcionar sus dos desvíos.

**El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén,  
entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.**

	<b>06/1882</b>	<b>06/1906</b>	<b>1975</b>	<b>hoy</b>
<b>P.K.</b>			247.55	247.55
<b>SITUACIÓN</b>	<b>Curva</b>	<b>Curva</b>	<b>Curva</b>	<b>Curva</b>
<b>VÍAS TOTALES</b>	3	3	4	2
<b>m VÍAS útiles</b>	419.9	419.9	644.9	247.2
<b>ED.VIAJEROS</b>	1	1	1	1
<b>DESVÍOS</b>	3	3	5	2
<b>MUELLE CARGA</b>	1	1	1	1
<b>ANDÉN VIAJEROS</b>	1	1	1	1
<b>DEPÓSITO AG.</b>	1	1	1	1
<b>BÁSCULA</b>	1	1	1	1
<b>GRUA AGUA</b>	2	2	2	2
<b>GÁLIBO</b>	2	2	2	2
<b>RETRETES</b>	1	1	1	1
<b>CASILLA GUARDA</b>	1	1	1	1
<b>MUE.CARG ANIMS</b>	0	0	1	1

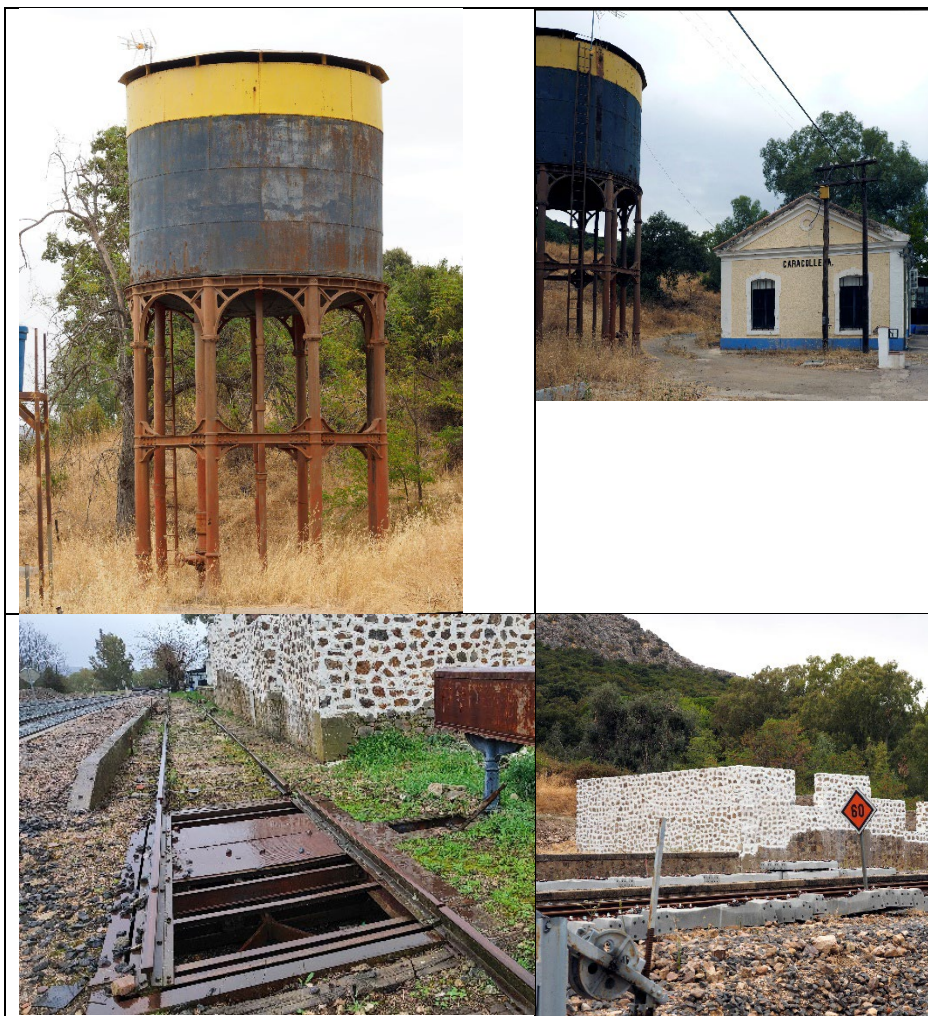
Hechos más singulares documentados en ella:

<b>aaaa-mm asunto</b>	
1862- 07	Estaciones incluidas en la 3ª División de la Inspección Técnica y Administrativa de Ferrocarriles: Caracollera, Almadenejos, Madrid-Atocha, etc. . (1862 julio 2/1912 marzo 1)
1865- 11.	La estación fue inaugurada el 29 de noviembre de 1865 con la apertura del tramo Veredas-Almorchón de la línea que buscaba
1880- 12.	Planos del tipo propuesto para edificio de viajeros. (1880 diciembre 9).
1881- 04	Planta, alzado y detalles de los retretes. (1881 abril 8).
1882- 06	1882-06.-CARACOLLERA, plano general de la estación.
1882- 06	Plano general de la estación de Caracollera (Escala 1:500) (32 x 123 cm)*. (1882 junio 17)
1883- 02	Estaciones de las líneas de Madrid-Alcázar-Ciudad Real, Madrid-Ciudad Real-Badajoz, Madrid-. (1883 febrero 26/1913 julio 12)
1883- 03	Ofertas de traviesas de madera en Caracollera (1883-03-05)
1886- 11.	Paso a Nivel nº 29. Caracollera 23/11/1886
1906- 06	Caracollera. (1906 junio 4). Croquis de las estaciones de la línea de Madrid a Ciudad Real y Badajoz y, ramales de Toledo y Belmez (1856-1941)
1914- 05	Modificación y ampliación del edificio de viajeros. - Incluye: Planos y Presupuesto. (1914 mayo 25/1923 marzo 6)
1915- 00	Ampliación de los edificios de las estaciones de Caracuel y Caracollera. - Incluye: Presupuesto. (1914 julio 8/1915 enero 18)
1916- 01	Deslinde de terrenos en los km 234 y 233, solicitado por Leandro García Calvo. (1916 enero 20/1916 enero 26)
1917-01	Prolongación del andén principal de la estación. - Incluye: Plano. (1917 enero 29/1917 febrero 24)
1927-08	Arreglo del camino de acceso al patio del muelle de la estación. - Incluye: Plano. (1927 agosto 29/1929 abril 16)
1927-10.	Autorización para edificar frente al km 244,616, solicitada por Antonio Arana Romero. (1927 septiembre 6/1927 octubre 31)
1929-05	Reparaciones en la estación. (1929 mayo 10/1929 julio 4)
1930-01	Afirmado de patios, construcción de tajea y cuneta revestida. - Incluye: Planos y Presupuesto. (1930 enero 18/1930 abril 30)
1932-05	Ofrecimiento de casa en venta a la Compañía, realizado por Antonio Arana. - Incluye: Plano. (1932 mayo 15/1932 noviembre 30)
1936-04	Reparaciones y modificaciones en la estación. - Incluye: Presupuesto. (1936 enero 4/1941 octubre 22)
1936-06	Autorización para establecer un cruce con conducción de agua por el km 247,653, solicitada por Antonia Blasco López. - Incluye: Plano. (1936 junio 27/1936 julio 1939-12.
1939-12.	Atentados y sabotajes en el km 249,100 de la línea de Ciudad Real a Badajoz con un tornillo de brida colocado en la junta de los dos carriles, en las proximidades de la estación de Caracollera; en la placa con la señal de silbar del paso a nivel del km 4 (1930-04-30 - 1939-12-27)
1941-06	Proyecto de construcción de muelle de embarque de ganados y ampliación del muelle descubierto. - Incluye: Plano de situación del proyecto ; Planos del muelle de ganados ; Presupuesto.(1941 junio 25)

Quizá sean de destacar, el buen estado de conservación de su báscula

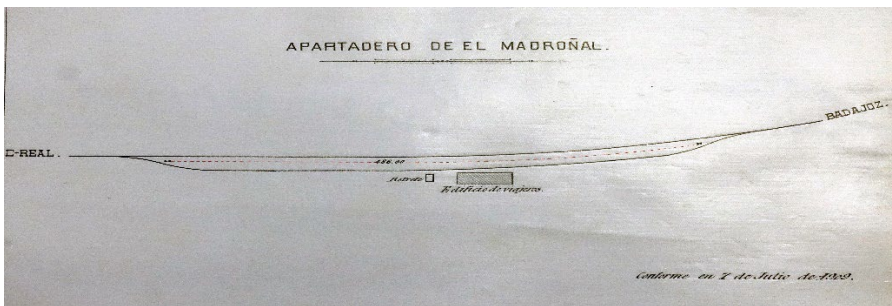
**El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén,  
entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.**

y del depósito de agua y sus manantiales y por mala ejecución la  
reconstrucción del muelle de carga de ganado.



### 3.4.2 Apartadero/Estación de Madroñal -Fontanosas

De este apartadero tenemos noticias desde julio de 1909 a través de un croquis en el que se nos presenta con dos vías de longitud útil de 488 m. y dos desvíos. Pero su proyecto es de 1901. Este esquema se mantiene al menos hasta 1919 y no se aprecian cambios hasta la actual renovación que ha retirado la vía de apartadero.



488.0 m totales v.libre

Hoy día es difícilmente accesible pues el camino más fácil es a través de fincas privadas.

**El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén,  
entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.**

	<b>07/1909</b>	<b>1975</b>	<b>hoy</b>
<b>P.K.</b>		259,961	259,961
<b>SITUACIÓN</b>	<b>Curva</b>	<b>Curva</b>	<b>Curva</b>
<b>VÍAS TOTALES</b>	2	1	1
<b>m VÍAS útiles</b>	488.0	0	0
<b>ED.VIAJEROS</b>	1	1	1
<b>DESVÍOS</b>	2	0	0
<b>MUELLE CARGA</b>	0	1	1
<b>ANDÉN VIAJEROS</b>	1	1	1
<b>DEPÓSITO AG.</b>	0	1	1
<b>GÁLIBO</b>	1	1	0
<b>RETRETES</b>	1	1	0

Hechos más singulares documentados en el:

aaaa-mm	asunto
1901-07	Apart.-Proyecto de apartadero en el sitio denominado “Madroñal”, km 257,080 de la línea. - Incluye: Perfiles longitudinales entre el km 256,500 y el km 257,798 y entre el km 255,628 y 256,169 ; Presupuesto ; Plano de los proyectos de apartaderos en los km 257,080 y 255,786 ; Memoria ; Perfil longitudinal entre las estaciones de Caracollera y Almadenejos ; Plano del
1904-10	Expropiación de terrenos para el apartadero del Madroñal. - Incluye: Plano
1907-05	Acopio y de 900 m3 de piedra para el apartadero. - Incluye: Croquis ; Perfil por el poste Km. 257. (1907 mayo 25/1909 abril 24)
1907-11.	Concentración de maniobra y enclavamiento de las señales y agujas por medio de transmisiones funiculares. - Incluye: Disposición general de la instalación. (1907 noviembre 11/1922 diciembre 18)
1908-01	Acopio de grava. (1908 enero 29/1909 julio 27)
1908-02	Proyecto de edificio para el apartadero. - Incluye: Presupuesto ; Cuadro comparativo entre el presupuesto y las proposiciones presentadas ; Copias de los contratos ; Planos de edificio para apartaderos ; Factura ; Mediciones.
1911-03	Habilitación del apartadero para servicio de viajeros y mercancías. - Incluye: Plano del apartadero ; Cubicaciones y presupuesto. (1911 marzo 25/1926 julio 12)
1915-06	Saneamiento del terraplén. (1915 junio 2/1915 junio 5)
1915-09	Instalación? de vía muerta y muelle descubierto. - Incluye: Plano del monte, indicando puntos con agua ; Plano del apartadero con emplazamiento de la vía muerta y el muelle descubierto ; Presupuesto.(1915 septiembre 10/1920
1917-12.	Autorización para cruzar con tubería de agua el km 255,014, solicitada por Remigio Hinojosa Molina. - Incluye: Plano, perfiles y secciones del cruce ;
1922-06	Deslinde de finca en el km 262, solicitado por José Gallego García. (1922 junio 23/1922 junio 28)
1925-00	Construcción? de la estación según Federación Castellano-Manchega de amigos del fc Estación?
1925-05	Apart.-Instalación de 3ª vía en el apartadero.(1925 mayo 9/1927 agosto 9)
1928-06	Apart.-Habilitación de muelle para servicio de Emilio Abejaro Langreo. - Incluye: Presupuesto ; Plano del proyecto. (1928 junio 22/1929 noviembre
1928-08	Apart.-Construcción de casilla. (1928 agosto 20/1928 agosto 28)
1929-03	Instalación de báscula-puente. (1929 marzo 18/1930 enero 4) Estación
1929-04	Variación de postes telegráficos con motivo del emplazamiento de la vía y muelle. (1929 abril 23/1929 julio 23)
1929-11	Reparaciones y modificaciones en la estación. (1929 octubre 11/1930
1931-06	Autorización para cruzar las vías para carga de leña, solicitada por E.
1931-11	Reparación en la vivienda del mozo de estación. (1931 noviembre 4/1931
1935-01	Gálibos en las estaciones de Hellín, Casa y Reina, El Madroñal, Pozo
1936-02	Habilitación del apartadero para el tráfico de mercancías de peq.y gran vel.

## **El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.**

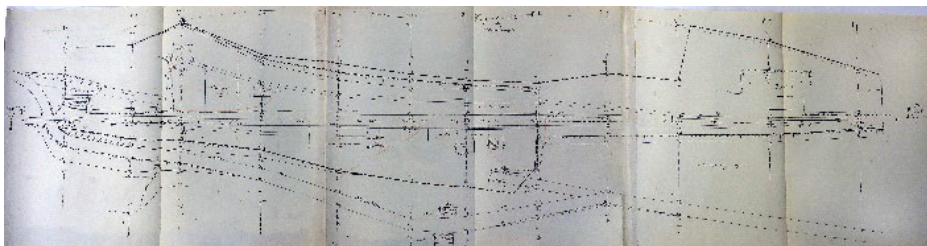
Hay que destacar su aumento de actividad en los 10 años anteriores a 1936 y su total desmantelamiento hoy.

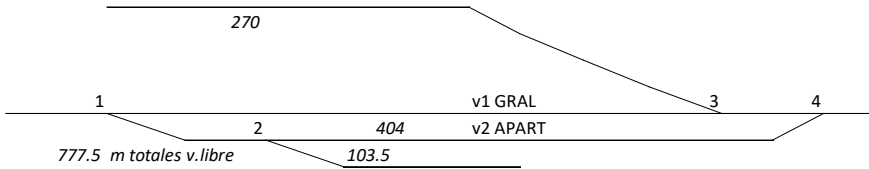
### **3.4.3 Estación de Almadenejos, hoy Almadenejos-Almadén.**

Esta es sin duda el objeto principal de este estudio pues es la mayor estación de la zona, la que iba a acaparar los tráficos procedentes de las minas de Almadén, e iba a incorporar los ganaderos y agrícolas de las dehesas y campos circundantes.

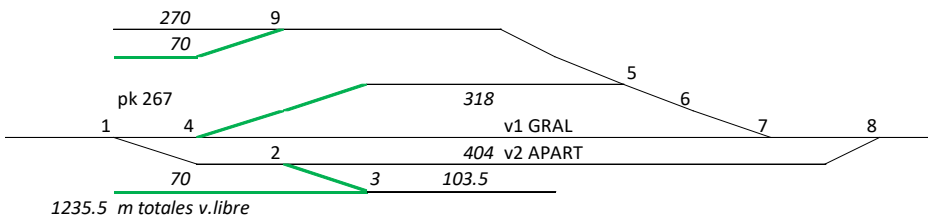
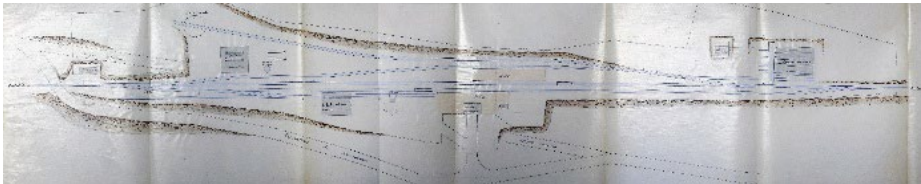
Desde el comienzo hemos encontrado en ella disfunciones que ya hemos comentado. Primera, el trazado a Almadén no pasa por Almadén, y se queda aquí, a 11 km. Luego la estación proyectada antes de la curva que bordea Almadenejos, se construye en la recta más amplia que se crea a tal fin, tras la curva que seguía a ese emplazamiento inicial de la estación. Parece como si hubiese una voluntad oculta que quisiera quitar protagonismo a Almadén, algo que este pueblo desde siempre ha estado intentando imponer sobre los pueblos de sus alrededores.

Se construye para la inauguración de la Línea en 1865 y esta sí que ha tenido un largo recorrido histórico. En el proyecto original sólo venía definido el emplazamiento y como vemos éste se cambió al construir. El primer proyecto de estación que nos consta es de noviembre de 1870, con un ambicioso plan de instalaciones, edificio de viajeros, muelles de carga, depósitos de carruajes y locomotoras, andenes, puente giratorio y hasta retretes y cantina. (Ya tenemos 778 m de vías útiles).





Enseguida, febrero-1881 se crea una vía para el depósito de locomotoras y pasamos a más de 1235 m de vías útiles.



Se acometen mejoras para trabajadores y viajeros, vestíbulo, casa para el asentador, grúa para almacén, y se reparan problemas menores en la estación y desde ella los problemas próximos en la Línea.

En abril de 1884 se produce la catástrofe del puente de Alcudia, a 11 km. de la estación, pasado Alamillo, cuya noticia copiamos.

*“En la madrugada del día 27 de abril, un tren con personal civil, militar y carga de animales, descarriló al cruzar el puente. Las fuertes lluvias de días anteriores habían provocado que el curso del agua fuese más alto de lo normal por lo que el río bajaba con mucho caudal. El accidente se cobró un total de 59 muertos (57 de ellos militares de los regimientos de infantería Castillo y Granada) y otros 54 heridos. Una*

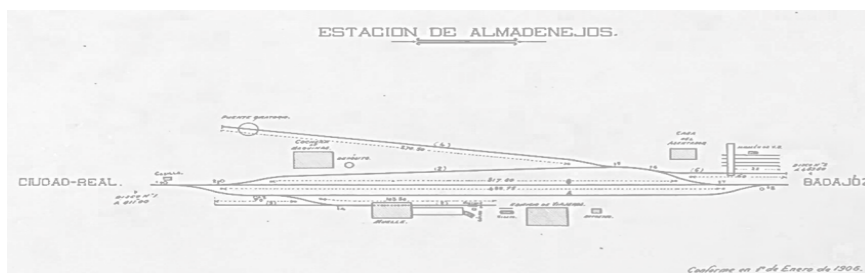
## El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.

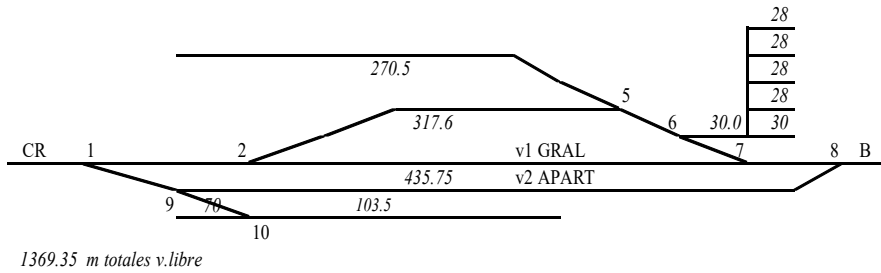
*parte de los fallecidos fueron enterrados junto al puente, en un pequeño cementerio tapiado”.*

Este accidente provocó el corte ferroviario de la Línea hasta la reparación del puente lo que colocó a las estaciones de Almadenejos y Chillón como finales de Línea .

La reparación del puente y el restablecimiento del tráfico ferroviario se realizaron con relativa rapidez. El servicio ferroviario se reanudó aproximadamente un mes después del accidente. Inicialmente (Junio de 1884) se habilitó un paso provisional o transbordo para evitar el corte total de la línea estratégica Ciudad Real-Badajoz. Proyecto de reconstrucción de septiembre de 1884. Finalización de la obra, 10 de febrero de 1885.

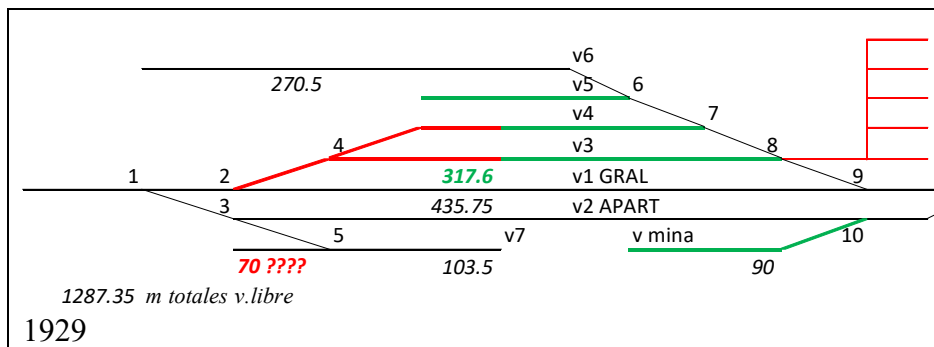
Se realizan varias actuaciones sobre la estación, cercado, desocupación de las cocheras y su habilitación como viviendas, reparaciones de cocheras de carruajes, traslado del puente giratorio a Veredas, cierre del muelle, estufa y chimeneas en la sala de edificio de viajeros, hasta reconvertir el muelle cerrado para su uso en servicios de viajeros y telégrafos, llegando a 1906 con el siguiente esquema de estación y 1370 m de vía útil.



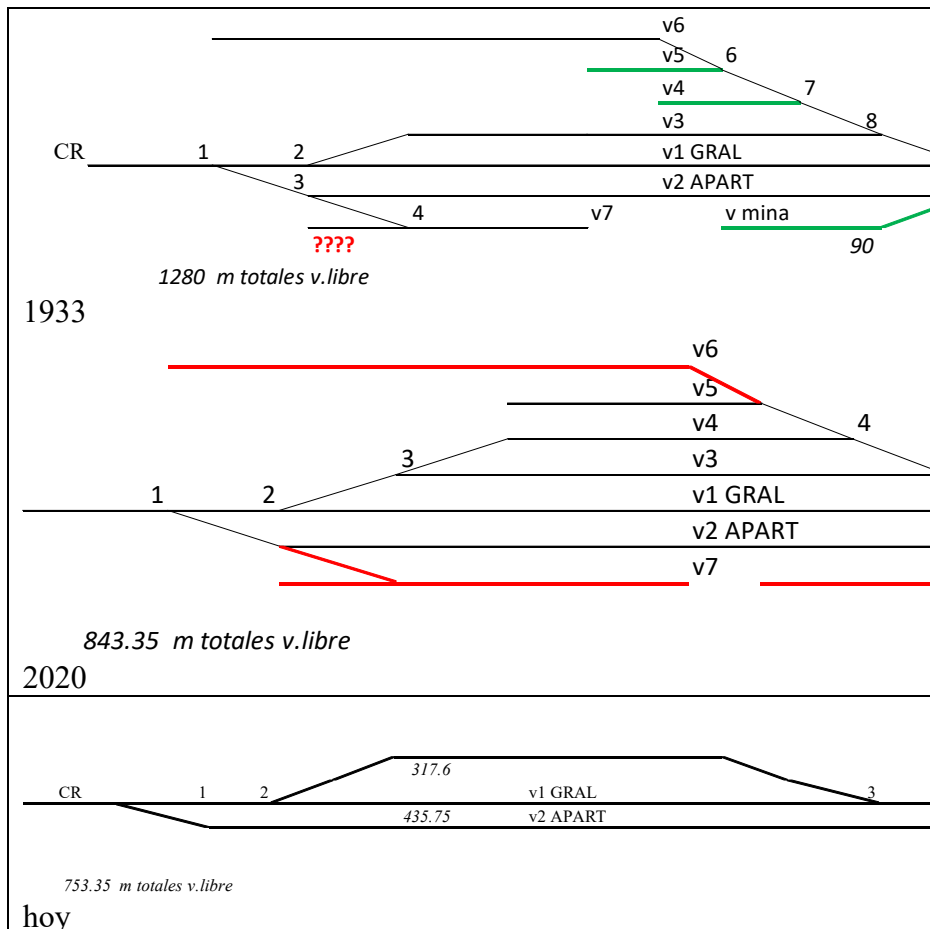


Se construye en 1909 un depósito de explosivos y se amplía el muelle cerrado en 1911, ampliándose los andenes en 1912.

En 1916 con la ampliación del muelle cubierto y cerrado de 21 m y de otro descubierto de 30 m. La ampliación de las instalaciones con vía propia para las minas y un sistema de descarga y depósito de aceites para ellas hace que se llegue a un máximo de utilización de la estación y en 1933 se solicita un muelle de embarque de ganados que se construye ya tras la guerra pues se proyecta en octubre de 1940 conllevando una modificación de la playa. A partir de ahí comienza el desmantelamiento de vías llegando a la actualidad en que, tras la renovación realizada, se ha quedado en sólo tres de circulación con 753 m de vía útil. Ver los distintos esquemas en el tiempo. (En verde lo que se añade y en rojo lo que se quita)



## El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.



La evolución de sus instalaciones es más complicada y la presentamos a continuación:

	11/1870 03/1881 08/1881 12/1891 01/1906					hasta 1909-12	1912-12	1916-10	1929-33	2024	hoy	
P.K.	267+					270,24175 DEP EXPLSV.	270.38	270.37507	272.877	272.877	272.877	
SITUACIÓN	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	
VÍAS TOTALES	4	7	6+5	6+5	7+5	1912 - 5 vías	7+5	7+5	9	5	3	
m VÍAS útiles	777.5	1235.5	1337.5	1337.5	1369.35	1369.35	1369.35	1369.35	1287.35	843.35	1	
ED.VIAJEROS	1	1	1	1	1	1903 ampliación	3	3	3	3	3	
MUELLE CARGA+grua	1	1	1 sin grúa	1	1	1902 vallado	1	30 m	1	1	0	
ANDÉN VIAJEROS	2	2	2	2	2	2	2x150 m	2x182 m	2	2	2 con marq	
FOSO PICAR	4	4	4	4?	4?	1	0	0	0	0	0	
DEP.CARRUAJES	1	1	1	1?	1	1893 Rep? Chozo y alm	lm+casa	alm+casa	as	0	0	0
DEP.LOCOMOTORAS	1	1	1	vda de z	1	1909 sin vías	1 vda	2?vda	enc agu:	0	0	0
DEPÓSITO AG.	0	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	
RETRETES	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
KIOSCO/CANTINA	1	?	?	?	1	?	?	?	1	0	0	
CASILLA GUARDA	1	1	1	1?	1	1?	+ mozo	+ mozo	1	1	0	
PTE GIRATORIO	1	1	1	1?	1	1893 trslVeredas?	1	1	0	0	1	
CASA ASENTADOR	0	0	1	1?	1	1901 sanmto , ch.y almac.	1	1	0	0	0	
ALMACÉN	0	0	1+grúa	1	1	1	1	1	1	0	0	
MUELLE CUBTO	0	1	1	1	1	1904 factoria	ampl	21 m y cerr.	1	0	0	
BÁSCULA	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	
PLATAFORMA	0	0	0	2	0	?	?	0	0	0	0	
GÁLIBO	0	0	0	0	1	?	1	1	0	0	0	
DEPÓSITO EXPLOSIVOS	0	0	0	0	0	1909-12	1	1	1	0	0	
GRUA AGUA	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	
DESVIOS	4	9	8	8	11	-	11	11	10	7	4	
MUE.CARG ANIMS	0	0	0	0	0	1940-11 NUEVO M.EMB GANADO	0	0	petición	petición	1	

Hechos más singulares documentados en ella:

## El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.

aaaa-mm	resumen
1870-11	Proyecto estación croquis detalles y perfiles transversales.
1881-02	reparación de la cochera de máquinas colocación de una placa giratoria a la cochera.
1881-03	Veredas separación del espacio entre el vestíbulo y la factoría.
1881-08	construcción de casa para el asentador.
1881-08	plano general estación.
1881-11	entrega a almacenes de una grúa.
1882-03	emplazamiento para la casa del asentador.
1883-04	desperfectos en la habitación del ayudante de la alimentación y las puertas de la cochera.
1884-04	Chillon Pte de los soldados
1884-07	caída de la cerca de la fundición en PK 266
1884-08	cochera de máquinas.
1886-01	desocupación de la cochera tomada por el asentador
1891-12	establecimiento de dos plataformas.
1891-12	habilitación de viviendas para dos empleados en la cochera de máquinas.
1893-02	reparación de la cochera de carruajes.
1893-11	Veredas traslado del puente giratorio de a Veredas y construcción del muelle de ganados en Veredas.
1896-08	Almadén. Almadén Castilserás deslinde y tasación de la vía.
1901-04	saneamiento de la vivienda del asentador del 6º distrito en dicho pueblo.
1902-02	cierre y puertas de corredera en el muelle.
1903-10	Petición de los alcaldes de una sala con estufa, ampliación del edificio de viajeros con pabellones laterales y 3 chimeneas.
1904-03	establecimiento dentro del muelle cerrado de un cuarto destinado a factoría de P.V. y el traslado al local que esta ocupa en el edificio para viajeros del telégrafo y factoría de G.V.
1909-07	vallado de la vía por petición del ayuntamiento y vecinos.
1909-12	construcción de un local de 6 metros de largo por 4 de ancho frente al cambio nº 4 para depósito de explosivos.
1911-05	petición del alcalde para la ampliación del muelle cerrado.
1912-12	prolongación del andén hasta una longitud de 150 metros solicitada por Movimiento.
1913-02	Almadenejos-Chillón proyecto de variantes a Almadén y Logrosan.
1913-07	Por reconstrucción en 4 años de carretera de Almadén a petición del alcalde de Almadén de tarifas de ida y vuelta desde Chillón.
1913-12	construcción de un muelle cubierto y cerrado y otro descubierto.
1917-03	desperfectos causados con motivo de la tormenta del 6 de marzo en la cubierta de la cochera de máquinas.
1920-12	Y Madroñal apeadero entre estaciones Luis Gómez Bravo.
1921-03	construcción de nuevos retretes.
1922-04	Mal estado del cruce de la vía general de la línea con la estrecha de esta mina en los almacenes pues se perjudican las locomotoras del establecimiento minero.
1922-12	construcción de viviendas.
1929-03	instalación de depósitos de aceite pesados una tubería de hierro para su vaciado para las minas de Almadén.
1933-01	solicitud para la construcción de un muelle de embarque de ganados.
1939-08	bombardeo aéreo PK 272503. Dos bombas no explotan
1940-09	petición de Purificación Núñez Rubio para construir un kiosco cantina con piso de
1940-11	proyecto de nuevo muelle para embarque de ganados y ampliación de vías par servicio del mismo.

Aquí también se aprecia un aumento de actividad hacia el primer tercio del siglo pasado y su diversificación hacia actividades distintas de las mineras.

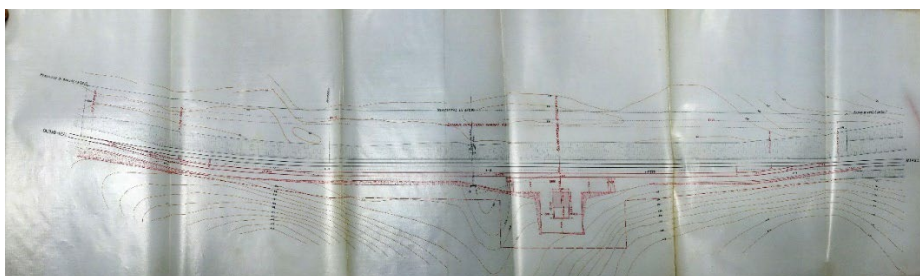
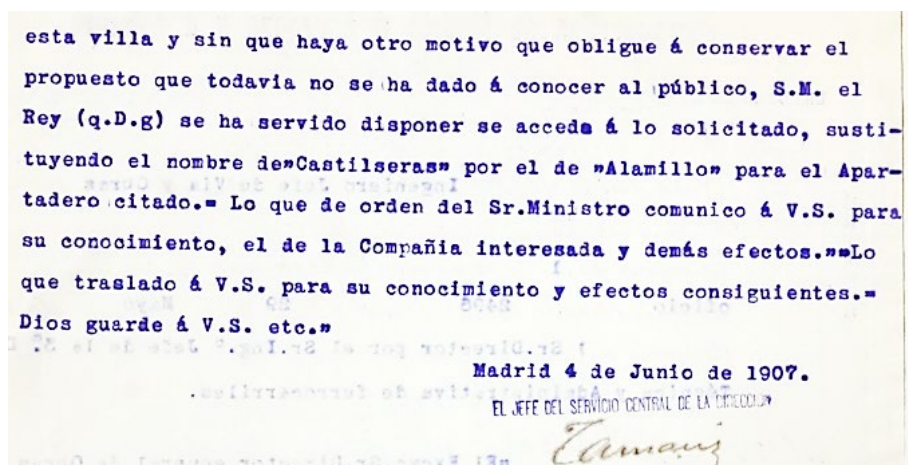


## El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. -1850- 1940.

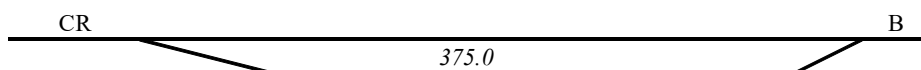
### 3.4.4 Apartadero/Estación de Alamillo.

También en este apartadero nos vamos a un tiempo muy posterior a la inauguración de la Línea. En el año 1903 se realiza su proyecto con el nombre de Dehesa de Castilseras.

Es por petición del alcalde de Alamillo en diciembre de 1905 por la que en junio de 1907 se acepta este nombre, autorizado por el Rey, para el apartadero.



El apartadero inicial fue de 375 m de vía útil:



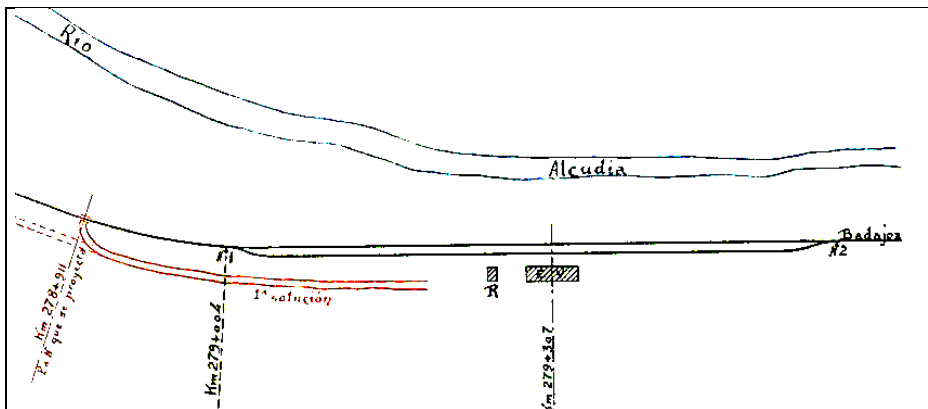
375.0 m totales v.libre

En 1909, según este esquema se mantenía la disposición de vías hasta 1915 en que se concentra la maniobra y enclavamiento de sus desvíos, y hasta octubre de 1919 según información de correo posterior. Tampoco habrá cambiado en 1930 cuando se proyecta una modificación de accesos. Tras la reciente renovación realizada, ha vuelto a ser una vía única de circulación.



*Calóme en 7 de Julio de 1909*

**El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén,  
entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.**



Sus instalaciones han evolucionado como se indica.

	1903	07/1909	11/1930	hoy
<b>P.K.</b>	278.945		279.307	279.307
<b>SITUACIÓN</b>	<b>Recta</b>	<b>Recta</b>	<b>Recta</b>	<b>Recta</b>
<b>VÍAS TOTALES</b>	2	2	2	1
<b>m VÍAS útiles</b>	0.0	375.0	375.0	0
<b>ED. VIAJEROS</b>	1	1	1	1
<b>DESVÍOS</b>	2	2	2	0
<b>MUELLE CARGA</b>	1	1	1	1
<b>ANDÉN VIAJEROS</b>	1	1	1	1
<b>DEPÓSITO AG.</b>	1	1	1	1
<b>GÁLIBO</b>	1	1	1	0
<b>RETRETES</b>	1	1	1	0

Y los hechos más singulares que hemos podido documentar en el apartado:

aaaa-mm	resumen
1903-00	proyecto de apartadero
1907-05	sustitución de la denominación de Castilseras por petición del alcalde.
1912-06	enclavamientos.
1915-11	concentración de maniobra y enclavamiento de las señales y agujas por medio de transmisiones funiculares.
1918-11	mantenimiento pide la construcción de un pozo.
1922-08	reparación general y ampliación de la casilla.
1924-07	construcción de habitación para personal suplementario en el vestíbulo del edificio de viajeros.
1930-11	traslado del paso a nivel del apeadero de Alamillo P.N. Km. 278,480. Mas cerca a los cambios de entrada.
1935-00	estudio de un camino de acceso al andén que enlace con el que conduce al pueblo de Alamillo y cruce la vía por un P.L. en el PK 279, 252.11.
1936-00	diversas reparaciones.
1941-01	habilitar una vivienda para un mozo en em vestíbulo solicitado por explotación.



## El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.



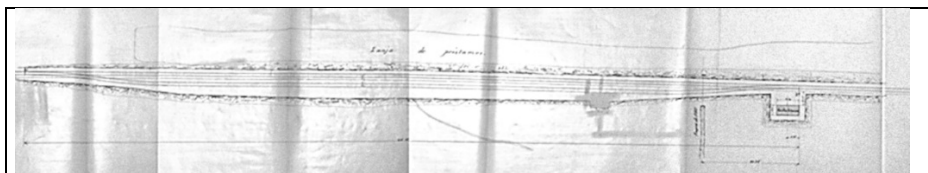
### 3.4.5 Estación de Chillón.

Ahora nos encontramos en lo que quizá pueda ser la razón de una parte importante de este trazado. Ya habíamos hablado de ello al cuestionar el camino elegido para llegar a Almadén y traer a colación a Segismundo Moret, justo en la época en que el ingeniero Peironcelly estaba terminando en la empresa privada las obras de esta Línea y tenía que volver a sus actividades de ingeniero en el Estado. No tiene nada de extraña la posibilidad de la coincidencia de los intereses de ambos, uno pasar al Estado y el otro beneficiar una de sus fincas, la Dehesa de la Vega de San Ildefonso, lo que pudiera haber hecho que el trazado bajase hasta la actual estación de Chillón en vez de haber llegado hasta Almadén y el propio pueblo de Chillón. Hemos encontrado documentación que demuestra su interés por tener el ferrocarril pasando por sus tierras y la estación en la puerta de su casa- palacio, No queremos entrar tampoco en la más que probable relación masónica de ambos personajes

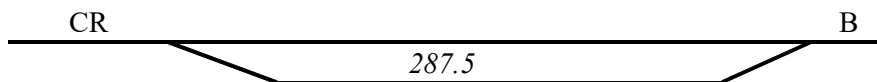


Podríamos llamar a esta estación “la que nunca llegó a grande” aunque tuvo oportunidades de serlo, especialmente cuando bajó la importancia de Almadenejos, nunca llegó a tener la tercera vía de circulación que hasta tres veces se propuso.

La estación de Chillón se inauguró con la Línea en 1865 para cerrar cantón con Almadenejos, situada a 16 km. Las primeras noticias documentales datan de agosto de 1882, casilla de guarda sin edificio de viajeros que se incendia y se reconstruye, en un emplazamiento distinto. En abril se documenta un acceso por vía al río para obtener balasto en lo que hoy sería el pk 287, a menos de 1 km al final de la recta de la estación.

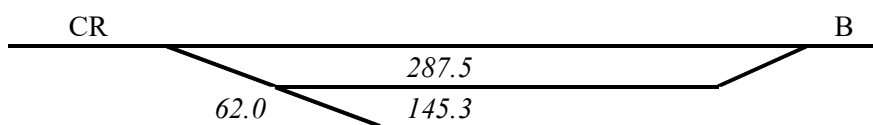


## El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.



*287.5 m totales v.libre*

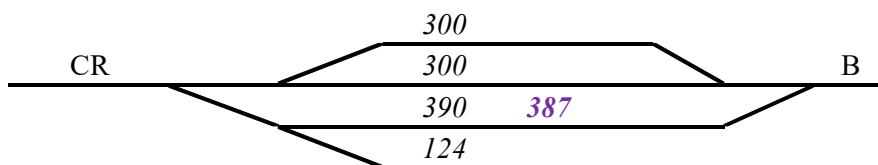
En 1884 aumenta su importancia con la catástrofe del Puente de los Soldados y en 1903 tenemos el siguiente esquema de vías que se mantiene hasta 1919.



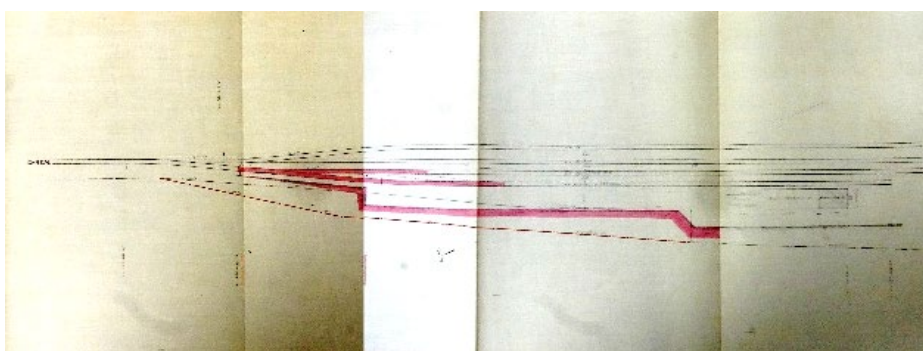
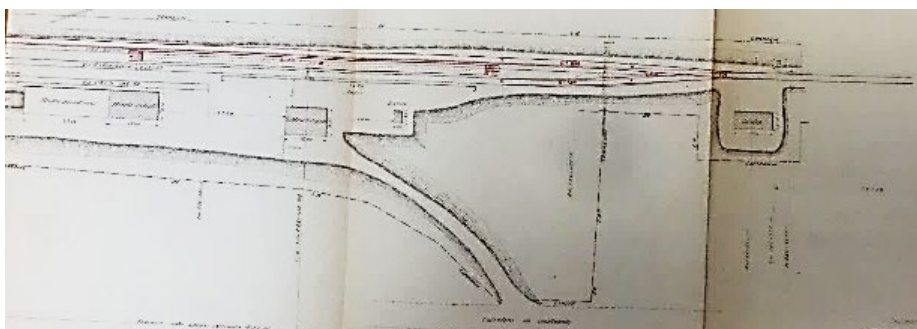
*494.8 m totales v.libre*

Aunque en 1911, 1912 y 1914 se haya proyectado añadirle una 3ª vía de circulación, nunca se hizo, también se proyectó un andén intermedio en 1916 y una modificación de vías en 1926 que no se cursó y marca el máximo de expansión de la estación que hubiese superado el kilómetro de vías útiles

48 Autores: José Ruiz López y José Latova Fernández-Luna

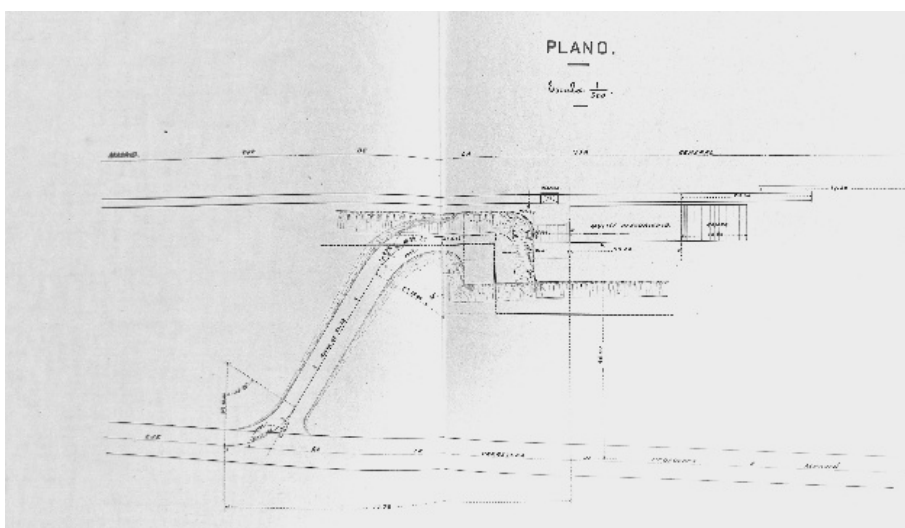
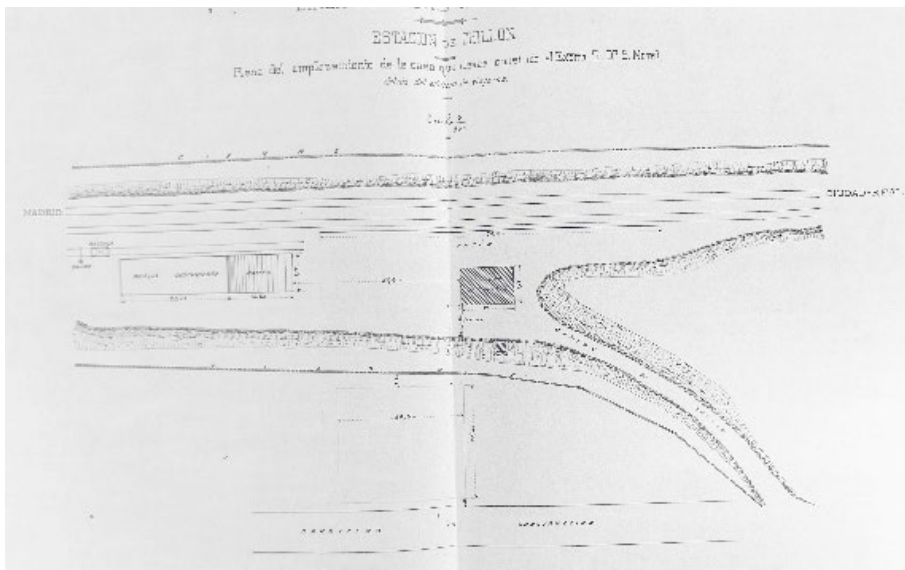


- 07/1911 *1111.0 m totales v.libre* **ANULADO**
- 12/1912 *1114.0 m totales v.libre* **ANULADO**
- 03/1914 *1114.0 m totales v.libre* **ANULADO**



En 1899 se recibieron en la compañía dos solicitudes, del mencionado D. Segismundo Moret, pidiendo un acceso y la construcción de una casa en la estación.

## El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.



Lo que fue estación es hoy vía única de circulación.



Sus instalaciones fueron:

	08/1882	06/1903	hoy
<b>P.K.</b>		288.916	288.916
<b>SITUACIÓN</b>	<b>Recta</b>	<b>Recta</b>	<b>Recta</b>
<b>VÍAS TOTALES</b>	2	4	1
<b>m VÍAS útiles</b>	287.5	494.8	0
<b>ED. VIAJEROS</b>	0	1	1
<b>DESVÍOS</b>	2	4	0
<b>MUELLE CARGA</b>	1	1	1
<b>ANDÉN VIAJEROS</b>	1	1	1
<b>DEPÓSITO AG.</b>	1	1	0
<b>MUELLE CUBTO</b>	0	1	1
<b>BÁSCULA</b>	0	1	0
<b>GÁLIBO</b>	1	1	0
<b>RETRETES</b>	1	1	0
<b>CASILLA /estación inicial</b>	1	1	1
<b>ALMACÉN</b>	0	1	0

Y estos son los hechos que hemos podido documentar en la estación:

## El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.

aaaa-mm	resumen
1880-09	colocación de una garita para guarda agujas.
1882-04	Chillón - Pedroches, colocación de una vía para extraer balasto del río Guadalmez en el PK 287.
1882-08	plano general de la estación. Sin EV y con casilla
1890-11	ampliación de la estación, obra ejecutada.
1890-12	incendio en la casilla del guarda agujas y su cambio de emplazamiento.
1892-04	báscula.
1897-09	ajuste tarifas para fosfatos pedida por S.Moret
1899-03	petición de Segismundo Moret para construir una casa junto a la estación.
1899-04	proyecto del camino de acceso al muelle de mercancías. Seg.Moret
1901-11	petición de muelle cubierto y cerrado por la viuda de Sánchez Grande e Hijos y recomendación de S.Moret
1902-00	proyecto de viviendas para empleados.
1902-00	proyecto de muelle cubierto y cerrado
1913-02	Chillón-Almadenejos, proyecto de variante a Almadén y Brazatortas.
1914-03	proyecto tercera vía.???
1916-05	construcción de un andén intermedio en dicha estación. SIN 3º VIA Y ev 286.41366
1917-01	proyecto de tercera vía para la circulación de trenes. Autoriz. 01/1917 y Planos 9/12/12 y 6/7/11
1918-06	petición de Segismundo Moret para construir una casa junto a la estación.
1926-00	proyecto de modificación de vías. No se cursó
1928-12	reparación del edificio de viajeros, retretes, muelles y otros. Sólo 2 vías de circulación
1929-05	construcción de vías y andén intermedio. No hay presupuesto
1930-05	muelle para depósito de minerales solicitado por Antonio Martínez y González.
1932-09	ventanilla para el público.
1939-09	guerra vagones abandonados con material.





## CONCLUSIONES / CONCLUSÕES / CONCLUSIONS

### 4.- CONCLUSIONES. EL FERROCARRIL EN LA COMARCA, SU IMPACTO HISTORICO

✓ La decisión de la realización de esta línea de ferrocarril sufrió multitud de modificaciones y demoras debida a los cambios políticos y económicos que estaban sucediendo en el país en la segunda mitad del siglo XIX, fue promocionada por políticos liberales y progresistas que también aprovecharon su realización para fines políticos y económicos personales apoyados por diversos capitales privados.

✓ El trazado ejecutado de la línea no es el mejor, ni técnicamente ni en su aprovechamiento social y económico para alcanzar su destino desde Ciudad Real, a Badajoz y Portugal. La elección del trazado proyectado por el ingeniero Peironceli se debe tal vez a los anteriormente citados ....”intereses políticos y personales”

## **El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén, entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.**

- ✓ El trazado ejecutado no se corresponde con el proyectado en el tramo de estudio, cambia desde pocos kilómetros antes de Almadenejos, discurriendo por lugares diferentes. Incluso la Estación de Almadenejos, que iba a ser construida en el interior del cerco minero, es trasladada fuera de él, cambiando desde allí el trazado.
  
- ✓ La llegada del ferrocarril a la población de Almadén, nunca estuvo prevista, debido probablemente a las dificultades orográficas unidas a las posibilidades reales de las maquinas en aquel momento haciéndola económicamente inviable, los proyectos posteriores que harían pasar el tren por Almadén e incluso el de obtener una nueva conexión se siguieron asentando sobre esa imposibilidad.
  
- ✓ Las mejores condiciones para la construcción de la línea desde el punto de vista técnico y económico hacen que las estaciones, y apeaderos, con la excepción de Almadenejos, queden siempre lejos de las poblaciones.
  
- ✓ Por último hemos podido ver que no son solos los condicionamientos orográficos, las que le hacen al proyectista tomar decisiones para la ejecución de la Línea, es el propio territorio como espacio, histórico sociopolítico y económico así como la lejanía al mismo de bastantes de sus promotores, en las administraciones o en las redes de inversores, los que acaban definiendo el proyecto y su ejecución.
  
- ✓ Tras lo visto podemos decir que queda poco de todo lo que se proyectó y construyó, en estas infraestructuras cada día más fundamentales, se produce una evolución en sus métodos, maquinaria y técnicas de explotación que transforman continuamente lo existente, pero que destruyen inexorablemente todo lo que fue construido, lo que en algunos casos podría constituirse en un importante patrimonio industrial, el abandono o el derribo de edificios, la desaparición de playas de vía y de infraestructuras técnicas empobrece sin lugar a dudas no solo el patrimonio ferroviario sino también el inmaterial que junto con los restos materiales construyen la memoria individual y colectiva y son el soporte

de la Historia.

Como resultado de este estudio se ha podido comprobar la importancia de la implantación de esta línea de ferrocarril, no solo en el territorio por el que discurre sino también en lo relativo a la capacidad de la ingeniería para proyectar y buscar soluciones técnicas para hacerlo posible, los nombres de los proyectistas nos cuentan el nivel y la importancia que tuvieron en el desarrollo de las comunicaciones y de la industria de aquel siglo XIX.

### **BIBLIOGRAFÍA / BIBLIOGRAFIA / BIBLIOGRAPHY**

#### **Fondos del archivo y biblioteca de la Fundación de Ferrocarriles Españoles y el Museo del Ferrocarril:**

- Planos del proyecto de 1862 de D. Manuel Peirocely

#### **W-0137-0003**

Proyecto de variación del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos y Cabeza del Buey, realizado por el ingeniero Manuel Peironcely, presentado el 4 de abril de 1862 y aprobado por Real Orden de 27 de septiembre de 1862

- Proyecto Variantes: “Proyecto de Ferrocarril Secundario de Logrosán a la estación de Chillón (línea de Madrid a Badajoz) por Almadén”. Año 1913 firmado por el ingeniero de caminos Rafael Fernández Shaw

#### **W-0999-0001**

Compañía de Los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA) (1856-1941), Fernández Man, Rafael (Ingeniero) de Caminos Planos y esquemas de las estaciones y apartaderos mencionados en el texto.

**El ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz por Almadenejos, Almadén,  
entre las estaciones de Caracollera y Chillón. –1850- 1940.**

Planos generales, perfiles transversales y detalles de edificios de las estaciones y apeadero de la línea de Madrid a Ciudad Real y Badajoz.

- **B-0076-0006**  
Compañía de Los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA) (1856-1941)

Almadenejos y Almadén.

- **B-0039-0010**  
Compañía de Los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA) (1856-1941)

- **D-0066-0001**

Expedientes relativos a apartaderos y apeaderos  
Entre Almadenejos y Madroñal. (1920 diciembre 6/ 1923 abril

- **B-0076-0006**

Planos generales, perfiles transversales y detalles de edificios de las estaciones y apeadero de la línea de Madrid a Ciudad Real y Badajoz

- **W-0079-0005**  
Croquis de las estaciones de la línea de Madrid a Ciudad Real y Badajoz y, ramales de Toledo y Belmez.

- **B-0038-0001**

Estaciones de la línea de Madrid a Ciudad Real y Badajoz

- Juan Pedro Esteve García-.El ferrocarril de Madrid a Ciudad Real (1878-1988) .

- Carlos Fernández Pacheco, Sánchez Gil, Concepción Moya García. La política ferroviaria de la Dictadura de Primo de Rivera, Ciudad Real (1923-1930): Muchos proyectos y pocas realizaciones.
- Jorge Luís García Utrera. 4 Historia del ferrocarril en España. El AVE Madrid-Lisboa por Extremadura: Efectos territoriales y diferentes alternativas.
- “Informe Subercase 2 de noviembre de 1844” , El Inspector general, Juan Subercase. – El ingeniero primero, Calixto Santacruz. – El ingeniero primero, José Subercase.. Gaceta de Madrid, de 21 de enero de 1845.