

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

### **1. ANTECEDENTES:**

#### 1.1. EL RAMAL DE ALCÁZAR DE SAN JUAN A CIUDAD REAL.

En el año 1861 quedaba en funcionamiento el primer acceso por vía férrea a Ciudad Real, como manera de acercar dicha capital de provincia a la vía general Madrid-Alicante partiendo de Alcázar de San Juan, y con vistas de que el tramo desde Alcázar al pueblo de Manzanares fuera el primer tramo de la futura bajada a Andalucía por Despeñaperros. La intención de llevar el ramal de Ciudad Real hacia tierras de Extremadura y Portugal fue manifestada enseguida, pues la Compañía de los FF.CC. de Madrid a Zaragoza y Alicante (M.Z.A.) abandonó pronto las ideas del Marqués de Salamanca de que el ramal Castillejo-Toledo fuera el inicio de una línea a Talavera de La Reina, - idea que sin embargo ha vuelto a cobrar fuerza en el momento de escribirse estas líneas al plantearse el trazado del futurible AVE a Extremadura-, pero las iniciativas para que el tren llegara desde Madrid hasta la "raya" de Portugal habían seguido siendo impulsadas por Francisco de Luxán<sup>1</sup>

<b>Tramo</b>	<b>Longitud</b>	<b>Fechas de apertura.</b>
Alcázar – Manzanares	49.2km.	01.07.1860
Manzanares-Daimiel	21.4km.	01.10.1860
Daimiel-Almagro	21.3km.	21.01.1861
Almagro-Ciudad Real	22.2km.	14.03.1861

Para Ciudad Real, capital manchega creada en la época bajomedieval para fortalecer el poder de la Corona española frente a las órdenes militares, que se había ganado en los siglos anteriores al XIX una justa fama de lugar de paso hacia todos los puntos cardinales, el hecho de contar con este primer ferrocarril supuso la realización de los primeros sueños ferroviarios alumbrados por las fuerzas vivas de la capital desde el mismo momento de construirse la propia línea general de Alicante.

Este ferrocarril de Ciudad Real a Alcázar tuvo su origen en un proyecto de ferrocarril redactado en 1853 por Santiago Bausá<sup>2</sup> y Antonio Arriete, que pretendía hacer el empalme con la línea general en Socuéllamos y no en Alcázar como lo conocemos en la actualidad. El proyecto comprendía:

- Sección Primera: Socuéllamos a Tomelloso y Argamasilla de Alba.
- Sección Segunda: Argamasilla de Alba a Daimiel por Manzanares.

---

<sup>1</sup> D. Francisco de Luxán, diputado por Badajoz, ministro que fue de Fomento desde 1854 y personaje siempre dispuesto por amor a su tierra a favorecer los accesos a Extremadura -él mismo procedía de Castuera y su madre era de Villanueva de La Serena- autorizaba al gobierno para otorgar a José Salamanca la concesión del ramal por 99 años. Francisco de Luxán, curioso personaje que reunía las actividades de un político y un científico, había sido preceptor de la Reina Isabel, y desde su labor en el Ministerio de Fomento y en el Partido Progresista, vio en el marqués al hombre de empresa que podría llevar el ferrocarril a su pueblo, pues ya lo había previsto en su plan ori

<sup>2</sup> El Sr. Bausá fue, entre otras cosas, redactor jefe de la Revista de Obras Públicas.

-Sección Tercera: Daimiel a Ciudad Real.

El acceso a Ciudad Real por Socuéllamos tenía bastantes probabilidades de salir adelante, como se había acordado en los Reales Decretos de fechas 28.05.1852 y 21.11.1852 con el fin de acercar Ciudad Real al Mediterráneo. Sin embargo, una ley del 9 de Marzo de 1855 dictada por Luxán anuló los trabajos que se habían iniciado en la línea, -fundamentalmente de explanación y de acopio de materiales en Argamasilla-, y permitió al siguiente ministro de Fomento, D. Claudio Moyano, convertir lo que iba a haber sido un ramal regional en la avanzadilla de una gran línea hacia Extremadura. Bajo sus auspicios se redactó la Real Orden del 25 de Febrero de 1859, por la que pasó a establecerse definitivamente el empalme de la línea en Alcázar de San Juan para orientar Ciudad Real hacia Madrid por un lado y hacia Extremadura por el otro, en vez de hacia Alicante. Desde Alcázar hasta la denominada Venta de la Herrera (actual pedanía de Herrera de La Mancha, en el municipio de Manzanares) se redactó un proyecto de construcción por los ingenieros Mariano Cervigon y José Baldasano, mientras que desde La Herrera a Ciudad Real se seguía el trazado original previsto para la línea de Socuéllamos, en el que había ya iniciadas algunas obras. El Alcázar-C.Real fue definido en el mismo año 1859 como Sección Primera del F.C. de Alcázar de San Juan a Badajoz y el pliego de condiciones para su construcción estableció que se tendería una vía única, si bien desde Alcázar a Herrera la explanación del nuevo ferrocarril sería para doble vía para permitir su futuro uso como tronco común con una prolongación a Andalucía<sup>3</sup> por Despeñaperros que luego se acabaría haciendo pero desde Manzanares. Desde Herrera a Ciudad Real la explanación sería para una sola vía, pero con los puentes y obras de fábrica dispuestos para poder ser ampliados fácilmente a la doble.

Se definieron puntos de parada con instalaciones fijas de segunda categoría en las poblaciones de Alcázar, Manzanares y Almagro, así como de tercera categoría en Herrera, Daimiel y Miguelturra. Evidentemente, la única estación de primera era la de Ciudad Real, ubicada frente a la Puerta de Granada. Para el material rodante, el Ministerio de Fomento exigió 20 locomotoras, 10 coches de 1ª clase, 20 de 2ª, 40 de 3ª, 100 vagones cubiertos, 80 descubiertos, 10 trucks y 10 furgones para equipajes.

El 8 de Abril de 1859 se subastaron los derechos sobre el ferrocarril, haciéndose con la concesión D. Antonio de Lara, Marqués de Villamediana, ex-diputado y terrateniente local con importantes posesiones en Alcázar de San Juan, población cuyo crecimiento económico como nudo ferroviario le interesaba sobremanera. Una vez logrado el propósito de beneficiar a Alcázar, el día 20 del mismo mes Lara transfirió sus derechos a la ya entonces poderosa red de M.Z.A, que terminó las obras del ferrocarril, inaugurándolo el 14 de Marzo de 1861. Gracias al marqués de Villamediana y al ferrocarril, Alcázar de San Juan dejó de ser una simple estación de paso en los mapas y se convirtió en un gran nudo ferroviario en el que durante décadas convergieron los trenes de Levante, los de Andalucía y -hasta 1879- todos los de Extremadura, suerte que si le hubiera caído a Socuéllamos habría cambiado bastante el mapa ferroviario manchego y la memoria popular de generaciones enteras, pues Alcázar ha quedado bien guardado en los recuerdos de miles de españoles como lugar de parada y fonda en espera de los antaño múltiples transbordos.

---

<sup>3</sup> Como finalmente ocurrió: de esta forma, el tramo ferroviario situado entre Alcázar y Manzanares, que las personas de nuestras generaciones han conocido siempre como parte del eje troncal Madrid-Andalucía (el anterior al AVE de 1992, por supuesto), nació en realidad como inicio del ramal a Ciudad Real. La decisión de llegar a Andalucía por Despeñaperros es simultánea a la realización de las obras del Alcázar-C.Real, y las obras de la línea Manzanares-Córdoba se realizaron entre 1860 y 1866, quedando entonces la bifurcación a Ciudad Real en Manzanares-

Socuéllamos se quedó como lugar de paso<sup>4</sup> y nunca vio salir los trenes a Extremadura por lo que fueron restos de la explanación a Argamasilla de Alba, convertida posteriormente en caminos vecinales y carreteras. Tomelloso sí vio más tarde llegar los trenes, pero no precisamente expresos de Portugal sino unos convoyes mucho más modestos<sup>5</sup>, que desde 1912 unían el pueblo con Argamasilla y una estación situada en la línea general en el paraje de Cinco Casas -entre Alcázar y Manzanares- por un trazado diferente al del fracasado proyecto de Ciudad Real. Durante varios años estuvo en mente terminar sus obras hasta Socuéllamos para unir las a las de la línea de 1912 y así conseguir un triángulo que evitara a los trenes de mercancías el paso por Alcázar en los movimientos Badajoz-Albacete y Córdoba-Albacete.

## 1.2. EL TRAMO CIUDAD REAL-BADAJEZ Y EL PRIMER TRANSFRONTERIZO DE PORTUGAL.

Ahora que ya llegaban los trenes a Ciudad Real, quedaba la parte más complicada, es decir, prolongar los carriles del ramal desde Ciudad Real hasta Badajoz y Lisboa, opción que si bien ofrecía un recorrido Lisboa-Madrid demasiado largo y anguloso con respecto a la mejor carretera entonces existente<sup>6</sup> era la alternativa más fácil de enlace internacional, y además permitía la conexión de la costa atlántica con la mediterránea vía Alcázar, no habiendo tardado en llegar ya, el 27 de Abril de 1859, una Ley del ministro Rafael de Bustos y Castilla que autorizaba al Gobierno a otorgar concesiones ferroviarias sobre las secciones Ciudad Real-Mérida y Mérida-Badajoz.

El proyecto de la primera sección, autorizado el 30.06.1858, fue obra de los ingenieros Pedro Sierra y Santiago Bausá (el del primitivo f.c. de Socuéllamos), mientras que el más próximo a Portugal fue autorizado el 28.08.1858, siendo sus autores Carlos María de Castro y José Barco. Posteriormente, en 1861, el ingeniero Manuel Peironcely hizo algunas modificaciones en los proyectos, y a partir de ellas se construyó el ferrocarril tal como ahora lo conocemos. A las 13 horas del 5 de Diciembre de 1859 se celebró la subasta de los derechos sobre la línea, adjudicados al promotor D. José Forns por Real Orden del 19.12.1859. El 4 de Marzo del 60 se iniciaron las obras.

Un año después, cuando circulaban ya los primeros trenes del ramal desde Alcázar, se constituyó la Compañía del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz. (C.R.B. en adelante) que nació legalmente el 26.03.1861 y fue autorizada por el Estado el 21 de Agosto, cuando la Corte se trasladaba a la residencia de verano de San Ildefonso (Segovia), en donde el Ministro Bustos firmó la autorización. El F.C. de Ciudad Real a Badajoz contó con una aportación de capital francés, que ascendía a 87.000 francos (equivalentes a 330 millones de reales españoles) repartidos en acciones y

---

<sup>4</sup> La actual estación de Socuéllamos no es la de aquellos años -situada más al centro del pueblo- , sino fruto de una variante muy reciente construída para suprimir varios pasos a nivel y elevar la velocidad a 220 km/h.

<sup>5</sup> El ferrocarril se llamaba de Argamasilla de Alba a Tomelloso (A.A.T.) , y fue abierto a la explotación en 1912, funcionando inicialmente con material rodante de M.Z.A. contratado por el A.A.T, que desde 1921 introdujo sus propios trenes -fue una compañía pionera de los automotores en España- . En 1941 el ramal pasó a Renfe, que lo mantuvo desde 1970 solo para servicios de mercancías y sin servicio alguno desde 1985, salvo esporádicas circulaciones conmemorativas.

<sup>6</sup> La Carretera de Madrid a Extremadura por Badajoz es la número 8 de las escogidas en 1857 para introducir la medición por kilómetros. Salía de Madrid por las calles Mayor y de Esparteros, plazuela de Santa Cruz, calles Imperial y de Latoneros, Puerta Cerrada, calle de Segovia, puente del mismo nombre y Paseo de Extremadura, si bien en la segunda mitad del siglo XX se le construyó un acceso alternativo (Avenida de Portugal) desde la Puerta de San Vicente. Discurre la carretera por el Puerto de Miravete y desde 1940 es la Nacional Radial V.

obligaciones, y con una subvención desde España de 97.000 reales. La presidencia honoraria recayó en el asturiano Alejandro Mon y Pidal, mientras que la efectiva la ejerció el Marqués de Cabra, que tuvo como consejero director a José Canalejas y Casas<sup>7</sup>. Dentro de la estrecha relación que existía en el siglo XIX entre los miembros de los consejos de administración de los ferrocarriles y el mundo de la política, vemos como Alejandro Mon y Pidal (1801-1882)<sup>8</sup> tenía una vasta carrera política iniciada con un escaño de diputado en 1837. Fue Mon ministro de Hacienda - en varios mandatos no consecutivos- a lo largo de buena parte del reinado isabelino, siendo nombrado como tal en 1837, 1844, 1847 y 1849. Tras esta experiencia, fue embajador en Roma y luego en París, para más tarde permanecer cada vez más apartado de la vida política.

Los trabajos se desarrollaron a buen ritmo, y ,mientras tanto, los portugueses ya habían hecho llegar sus carriles a la propia Badajoz, permaneciendo una solución de continuidad entre esta estación fronteriza y la línea procedente de Ciudad Real, hasta que el día 22 de noviembre de 1866 se terminó el último tramo entre Veredas y Almorchón, en cuyo acto inaugural intervino D. Claudio Moyano para encontrarse en Badajoz con tres ministros de Portugal, si bien los avatares de la política hicieron que dos semanas más tarde los carriles fueran utilizados por una pasajera de excepción a la que no se esperaba en la ceremonia inaugural: entre los días 10 y 12 de Diciembre del 66 la reina de España doña Isabel II fue evacuada de Madrid a Lisboa por el general Narváez, uno de sus "espadones" mitad generales y mitad estadistas, cabeza visible del Partido Moderado. La explotación del f.c. fue dando sus primeros frutos una vez estuvo concluido todo el recorrido, si bien a veces tuvo utilidades de emergencia en las que no se había pensado: en 1868, el gobernador civil de Ciudad Real, Agustín Salido, se reunió con Ernesto Walter, ingeniero jefe del C.R.B. para tender un ferrocarril provisional, de vía ancha, que alcanzara el cerro del Calvario, para poder extraer tierras y de allí llevarlas a las ciénagas llamadas de "Los Terreros", para su desecación. La operación se realizó entre Enero y Julio de 1868, utilizándose la locomotora Miguel de Cervantes de C.R.B. y 14 plataformas. De esta manera, desaparecía un importante foco de infecciones y malos olores para la capital manchega.

## **2. PRIMEROS AÑOS DE LA EXTENSION CIUDAD REAL-MADRID**

Como reacción a la crisis originada por los convulsos años 1868-1869, en 1871 la compañía del C.R.B. comenzó a reivindicar la prolongación de su ferrocarril desde Ciudad Real hasta Madrid, pasando por Malagón, Mora y las inmediaciones de Toledo, con la intención de concentrar el tráfico ferroviario de Madrid a Portugal por Badajoz, sin depender del tramo Madrid-Manzanares-Ciudad Real de M.Z.A. y reduciendo la excesiva distancia Lisboa-Madrid de 882 a 789 km, que sin ser tampoco una maravilla haría algo más atractivo el viaje. Otro importante objetivo era el de poder servir más fácilmente a la ciudad de Madrid con carbón de las minas de Bélmez, que por aquellos años era competitivo por su menor precio que el de otras minas pero cuyo transporte se veía encarecido por el exceso de kilómetros y por el hecho de tener que pasar de una Compañía a otra en Ciudad Real.

---

<sup>7</sup> José Canalejas y Casas tenía en 1861 un hijo de 7 años que acabaría siendo el José Canalejas y Méndez que todos conocemos como un político de gran valía, dos veces ministro a finales del siglo XIX (de Fomento y de Hacienda) y uno de los hombres fuertes de la época de Alfonso XIII hasta su asesinato por un anarquista en 1912.

<sup>8</sup> No le confundamos con Alejandro Pidal y Mon (1846-1913), hijo de Pedro José Pidal. Pidal y Mon estaba también vinculado a Asturias, siendo en 1862 diputado por Villaviciosa, y su ideología era también conservadora, aunque con matiz más clerical, en la raya fronteriza de conservadores y carlistas. Su principal labor política la hizo durante la Restauración, siendo ministro de Fomento en 1884.

La construcción de la línea tuvo que esperar unos pocos años a que se terminara de estabilizar el ambiente político, al que no era ajena la Compañía. El 11 de Febrero de 1873 abdicaba Amadeo I de Saboya, luego vino la efímera República y en 1875 llegó la Restauración Borbónica en la persona de Alfonso XII, trayendo un régimen de relativa estabilidad propicio para iniciar la construcción de muchas obras públicas soñadas en los períodos anteriores pero que ahora iban a ser finalmente factibles.

A pesar de la oposición mostrada por M.Z.A. en 1875<sup>9</sup>, el 15 de Diciembre de 1876, -siendo Ministro de Fomento D. Francisco Queipo de Llano-, una Ley autorizaba al C.R.B. a construir una línea entre Madrid y Ciudad Real, que debería quedar terminada en el plazo de cuatro años. El 26 de Julio de 1877 se fijaron las condiciones en las que debía ser instalada la línea, con explanación y obras para vía única y obligación de instalar estaciones en Getafe, Parla, Torrejón de Velasco, Yeles, Alameda, Algodor (empalme con el ramal M.Z.A. de Castillejo a Toledo ya existente), Almonacid, Mascaraque, Mora, Manzaneque, Los Yébenes, Urda, El Emperador, Malagón, Fernan-Caballero y Ciudad Real, sirviendo a la comarca toledana de La Sagra, con importantes recursos de yeso y cereal en los que se había fijado ya el entonces en construcción f.c. de Madrid a Malpartida de Plasencia, que comentaremos posteriormente. Como era habitual en los ferrocarriles de la época, se exigió que la línea telegráfica tuviera un circuito al servicio del Gobierno, independientemente de las que instalara el C.R.B. para el funcionamiento interno de la línea.

Mientras todo esto ocurría, la compañía M.Z.A. veía el nuevo corredor como una amenaza a su hegemonía en la mitad sur española, y fue negociando con su competidora tratados de reparto de tráfico. Las obras de la vía "directa" de Ciudad Real, realizadas por el contratista D. Juan Bautista Daduerni, se desarrollaban con extrema rapidez.

Los carriles cruzaban por encima de los de la línea Castillejo-Toledo de M.Z.A. en Algodor para evitar interceptaciones de vía. Se estudiaron varias opciones para situar la terminal del C.R.B. en Madrid, buscando siempre la proximidad de la línea de Circunvalación que la Compañía del Norte había instalado entre Príncipe Pío y el empalme de Atocha, escogiéndose unos terrenos cercanos a la *huerta del Jardincillo* junto al Paseo de Las Delicias del que toma su nombre la estación, de grandes dimensiones y primera de las que en Madrid contaron con un edificio de carácter definitivo (M.Z.A. no sustituyó sus pequeñas instalaciones de Atocha por la gran estación de igual nombre hasta 1892). La ubicación de la estación de Delicias junto a la vía de circunvalación permitió que por ella pudieran entrar trenes de trabajo para el Madrid-Ciudad Real, dando origen al enclave ferroviario que pasó a ser conocido como Delicias-Empalme y que en los años de la construcción no era sino un simple desvío en plena vía de Norte. Hacia el Sur, la estación de Algodor fue utilizada también para traer materiales de obra desde las líneas de M.Z.A., mientras que para facilitar el acceso desde Ciudad Real se instaló un puente provisional de madera sobre el Guadiana en paralelo al emplazamiento del definitivo. La dependencia tecnológica del extranjero era sorprendente en un país que llevaba ya una treintena de años construyendo ferrocarriles, y no solo debió traerse de fuera de España la marquesina de la estación de Madrid<sup>10</sup>, sino 3 teodolitos, 12

---

<sup>9</sup> Ver carta de MZA recibida en el Ministerio de Fomento el 05.06.1875, AGA Caja OP 22557, expedientes de la línea.

<sup>10</sup> En lo referente a Madrid, durante mucho tiempo ha habido autores que han relacionado erróneamente el diseño de la estructura metálica del edificio de viajeros de Madrid-Delicias con Gustave Eiffel, al que a la ligera han tendido a atribuir toda estructura de metal que se les ponga por delante, si bien lo cierto es que el proyecto del edificio se debió a otro talento francés llamado Emile Cachelièvre, quien también se encargó de dirigir las obras con el cargo de Ingeniero Jefe: la gran marquesina metálica fue construida en los propios talleres de Fives Lille de Bruselas, desde donde se trasladó a Madrid para proceder a su montaje. Dichos talleres belgas se encargaron también de los puentes metálicos.

escuadras de agrimensor, 15 reglas de cálculo e incluso el papel especial para los planos, para cuya importación se concedió una franquicia de derechos especial... evidentemente algo no funcionaba muy bien cuando la industria nacional no podía suministrar estos artículos de precisión. Lo cierto es que se consiguió finalizar las obras, teniendo la línea prácticamente todos los cruces con otros caminos a nivel, existiendo un total de 93 casillas si sumamos las de los guardabarreras y otras en medio del campo para conservación de la vía. El principal paso a nivel estaba situado cerca de Madrid para el servicio de la carretera de Andalucía<sup>11</sup>, habiendo otros destacables, como el de Getafe para la Carretera de Leganés, el de Torrejón de Velasco para el camino a Ciempozuelos, y los de las carreteras de Mora a Orgaz y de Los Yébenes a Consuegra.

La rapidez con la que se ejecutaron todos estos trabajos llevó al C.R.B. a emplear rampas de 15 milésimas y curvas cerradas para evitar la construcción de túneles en los Montes de Toledo y en los descensos a los valles de los ríos Tajo y Guadiana, precipitación que llevó además a cometer un desliz que a la larga iba a complicar tremendamente la explotación de las líneas al Sur de Madrid: La línea directa de Madrid-Delicias a Ciudad Real cruzaba la vía del f.c. Madrid-Malpartida, -todavía explotado por la Cía. del Tajo pero en visos de convertirse en Madrid-Cáceres-Portugal-, a 7 km. al Sur de la capital, a las afueras del pueblo de Villaverde pero... ¡a nivel!, algo propio de ferrocarriles rurales o industriales pero (incluso en la década de 1870) ya superado para líneas de gran tráfico con vocación internacional.

La "Directa" de Ciudad Real se construyó de manera muy rápida y apresurada en el acceso a Madrid, y en nombre de la economía no se escatimaron dislates como este, quedando el cruce de los dos ferrocarriles situado a nivel y no resuelto, como podría haberse hecho, con un puente y un simple par de terraplenes.

A fecha del 27 de Diciembre de 1878 las obras del ferrocarril estaban practicamente acabadas, y el C.R.B. estimó conveniente ponerlo en servicio con el material rodante que ya utilizaba para la línea de Ciudad Real-Badajoz, pues en breve estarían terminadas las ocho locomotoras del tipo 030 que se estaban construyendo para terminar la serie de catorce previstas

(el material rodante necesario exigido por el Ministerio de Fomento para el servicio se estimó en un mínimo de:

-14 locomotoras.

-8 coches de 1ª clase, otros 8 de 2ª, 18 de 3ª (de ellos 3 con frenos), 8 furgones de equipajes y 90 vagones cubiertos de mercancías (de ellos 15 con freno)

-30 vagones-jaula para ganado, 90 vagones de bordes medios para carbón, 30 vagones de bordes bajos y 20 trucks.)

Las 14 locomotoras, que no se llegaron a bautizar, fueron adquiridas a los talleres Fives-Lille, como la mayoría de los materiales metálicos del ferrocarril, y fueron de rodaje 030, equipadas con tender de 2 ejes. El uso dado a estas locomotoras fue fundamentalmente para trenes de mercancías, función con la que seguirían durante el resto de su vida activa en M.Z.A. y luego en Renfe.

Locomotoras 030 adquiridas por el C.R.B. para la ampliación de su red hasta Madrid.

---

<sup>11</sup> Poco más tarde de su apertura pasó este Paso a Nivel, junto con el resto del tramo de Delicias a Villaverde, a la línea de Valencia de Alcántara de M.C.P. Se hallaba situado en el lugar donde fue creciendo el núcleo de casas de Las Carolinas, -que toma el nombre de unas islas por las que España sostuvo un conflicto diplomático con Alemania en 1899- y que ya era barrio en 1920. Ferroviarios y público lo conocieron por ello como el paso de Las Carolinas hasta su supresión en la década de 1960.

Número original C.R.B.	Año de entrega.	Constructor.	Número en 1880 tras la absorción por M.Z.A.	Número en 1941 tras la absorción por Renfe. Año de desguace o preservación si se conoce.
51	1878	Fives-Lille	401	030-2209
52	1878	Fives-Lille	402	030-2210
53	1878	Fives-Lille	403	030-2211
54	1878	Fives-Lille	404	030-2212 Desguazada en 1955, año en que empezó la retirada de la serie.
55	1878	Fives-Lille	405	030-2213
56	1878	Fives-Lille	406	030-2214 En uso en Ciudad Real en 1962. Preservada en Zamora
57	1880	Fives-Lille	407	030-2215 En uso en Ciudad Real en 1962. Desguazada en 1968
58	1880	Fives-Lille	408	030-2216 Dada de baja en 1965. Traslada a Alcázar de San Juan en 1967. Preservada en dicha ciudad (en un pedestal desde 1980)
59	1880	Fives-Lille	409	030-2217
60	1880	Fives-Lille	410	030-2218
61	1880	Fives-Lille	411	030-2219
62	1880	Fives-Lille	412	030-2220
63	1880	Fives-Lille	413	030-2221
64	1880	Fives-Lille	414	030-2222

Con respecto a los coches y vagones, es probable que no se llegaran a construir nuevos, pues debían sobrar bastantes de la línea original, y seguramente se preferiría cubrir las exigencias ministeriales con el material existente, que con 12 años de uso todavía no debía estar muy gastado. Los coches que se sabe que procedentes del C.R.B. original pasaron a M.Z.A. –y que por tanto también fueron empleados en el Madrid-Ciudad Real- estaban todos ellos construidas por *Chevalier Cheilus* y montados de acuerdo a un modelo común, de 7220 mm. de longitud entre topes, 6100 mm. de longitud del bastidor, 3220 mm. de anchura (incluyendo estribos) y 3020 mm. de empaque entre los ejes de las ruedas.

Estos coches quedaron distribuidos de la siguiente manera:

-Coches de 1ª Clase números Afv 156 a 176, y 217 a 219 (las numeraciones son las que les dio M.Z.A.)

Pesaban en vacío 7750 kilogramos, pudiendo transportar 24 viajeros repartidos en 3 departamentos. Los números 158 al 178 tenían calefacción por vapor.

-Coches mixtos de 1ª y 2ª Clases números ABfv 60 a 64.

Muy similares a los anteriores, con la salvedad de tener 4 departamentos, pudiendo transportar 8 viajeros en la primera clase (los dos departamentos extremos con una pequeña mesa cada uno) y 20

en la segunda (departamentos centrales del coche). Los coches números 158 al 178 tenían calefacción por vapor.

-Coches de Tercera Clase números:

C 391 a 451, 702 a 718 (Sin freno)

Cf 358 a 390, 719 a 720 (Con freno).

Estos coches debían ser la base del parque de viajeros del C.R.B, con 5 departamentos, desapareciendo en ellos las ventanillas junto a las puertas de acceso y siendo el central poco recomendable a viajeros que padecieran de claustrofobia. Podían transportar 53 viajeros y los que no iban dotados de freno pesaban en vacío entre 6650 y 7740 kg (el resto de coches conocidos de la Compañía pesaban entre 7200 y 7260 kg). Todos los coches contaban con alumbrado por aceite.

La relación Madrid - Algodor - Ciudad Real - Portugal se inauguró solemnemente en Elvas el 3 de Febrero de 1879 con la asistencia de los reyes de España, D.Alfonso XII, y de Portugal, D.Luiz I de Bragança. Se inició el servicio de mercancías el 31 de Marzo de 1879 y el de viajeros el 1 de Mayo del mismo año, utilizando unos barracones provisionales en Madrid, hasta que el 30 de Marzo de 1880 se abrió al público el edificio de viajeros definitivo de Delicias, cuya tipología es semejante a la desarrollada a mediados del siglo XIX en toda Europa, que consistía en dos cuerpos paralelos entre los cuales se tiende la cubierta. Pero poco duraría Delicias en manos del C.R.B., red ella misma que tenía sus días contados.

El 23.04.1879 la explotación de la línea de Castillejo a Toledo de M.Z.A. pasaba a ser gestionada por la compañía de Ciudad Real a Badajoz, que esperaba incrementar los tráficos de su nueva línea sirviendo a otra capital de provincia. Sin embargo, como poco después, la compañía del C.R.B. fue absorbida por M.Z.A., se reintegró a esta última el servicio de Toledo dentro de las transferencias de líneas que afectaron a los accesos al sur de Madrid. Dentro de la misma política de expansión que dio origen al Madrid-Ciudad Real, el 14 de Diciembre de 1876, la Compañía había sido autorizada a construir un ramal a través de la Tierra de Barros, desde el entonces punto kilométrico 283, junto al puente sobre el río Aljucén, cerca de Mérida, hacia Cáceres, con intención de exportar a Lisboa los yacimientos de fosfatos situados a las afueras de la capital de la Alta Extremadura. La línea no llegó a ser terminada por el C.R.B. y pasó -con el resto de líneas- a M.Z.A., red que la nombró como su ramal de Cáceres<sup>12</sup>. El 14 de Abril de 1884 fueron recepcionadas oficialmente las obras, y sendos oficios de los gobernadores civiles de las provincias de Cáceres y Badajoz autorizaron la apertura al servicio público. Una vez M.Z.A. se hizo con la línea, el tráfico de fosfatos acabó siendo bajado al puerto de Sevilla, pues el de Lisboa ya lo pasó a servir el f.c. Cáceres-Frontera (Luego M.C.P.) por otra ruta. A lo largo de los años, al consolidarse este M.C.P. y sobre todo al unificarse todas las compañías de vía ancha en 1941, se inclinó la balanza de los tráficos a Badajoz en contra de la línea vía Ciudad Real.

---

<sup>12</sup> El 29 de Agosto de 1863 los Ferrocarriles Portugueses finalizaban su "línea del Este" entre Lisboa y las ciudades fronterizas de Elvas y Badajoz, con una longitud total de 275 kilómetros y 599 metros. De ellos, había 72 km. (tramos Lisboa-Carregado y Santarém-Barquinha) tendidos con un primitivo carril de 25,25 kilogramos de peso por metro lineal y sección transversal de "doble champiñón", pertenecientes los de Santarém-Barquinha a la antigua superestructura del tramo Carregado-Ponte de Asseca, que había sido renovada. Los 203 kilómetros restantes de la línea fueron ya tendidos con carril de 35 kg/metro y con la sección tipo Vignole (la que vienen utilizando la mayor parte de los ferrocarriles del mundo hasta la actualidad, salvo los tranvías urbanos que utilizan la Phoenix). El trazado de la línea era bastante favorable para la época, pues el 66 por 100 de la longitud de la vía tendida estaba en recta. Como hemos dicho, el primer tramo de la línea, de Lisboa a Entroncamento (106 km.) es común con la Linha do Norte.



Con la transferencia, verificada oficialmente el 8 de Abril de 1880, M.Z.A. se hizo con:

- El tramo Madrid (Delicias)-Ciudad-Real-Badajoz.
- El ramal Almorchón-Bélmez.
- Las concesiones y toda la documentación, planos, estudios, etc... acerca del ramal Aljucén-Cáceres y de otro que proyectaba el C.R.B. entre Puertollano y Córdoba.
- El retorno de la explotación del ramal de Castillejo a Toledo.

La red de M.Z.A. pasaba ahora a tener una frontera con Portugal en Badajoz/Elvas, pero el Madrid-Ciudad Real-Badajoz llegó a sus manos como un regalo envenenado, pues su carácter de línea internacional a Portugal se debilitó en el momento en el que se iba a crear por una tercera entidad una nueva vía más directa a dicho país: Había que prepararse ante la competencia que iba a suponer la inminente apertura de la línea que las compañías fusionadas en el F.C. de Madrid a Cáceres y Portugal (M.C.P.) estaban ultimando entre Valencia de Alcántara y el km.7 (Villaverde) de la línea de Madrid a Alicante, lo que suponía dos puntos de contacto con los ferrocarriles de M.Z.A, el ya dicho km.7 y el cruce a nivel con la vía de Ciudad Real, puntos que a la larga determinarían el trazado de los enlaces ferroviarios del Sur de Madrid y la conversión de Villaverde en enclave industrial.

El 13 de Febrero de 1883 se firmó el convenio entre M.C.P. y M.Z.A. para distribuirse las líneas entre Madrid y el pueblo de Villaverde de manera provisional hasta que la segunda de las Compañías no ampliara su terminal de Atocha:

-Se suprimía el cruce a nivel de Villaverde entre las vías de Delicias-C.Real y Villaverde-Leganés-M.C.P, convirtiéndose en una bifurcación que permitía los movimientos Norte-Sur y Norte-Oeste. Quedaban provisionalmente fuera de servicio los 3304 metros de vía desde el cruce hasta el empalme del km.7, al entrar los trenes de M.C.P. a Delicias.

-Los 7495 metros de vía desde el cruce a Madrid, así como la propia estación de Delicias y el enlace de Delicias-Empalme con la Compañía del Norte pasaban a ser mancomunados entre M.Z.A. y M.C.P.

Una vez ampliada Atocha en 1892 se abrió en la antigua bifurcación del km.7 el apartadero de Villaverde-Alicante, - 01.06.1893-. que permitió llevar a Atocha los trenes de la *directa* de Ciudad Real, por la antigua vía de Malpartida de 1876. El kilómetro Cero de la línea de Malpartida y Cáceres, que estaba en Atocha, pasó a Delicias, y el kilómetro Cero de la línea de Ciudad Real, de manera inversa, se llevó de Delicias a Atocha<sup>13</sup>. El viejo cruce de Villaverde quedó en 1892 con:

---

<sup>13</sup> A resultas de todo esto tenemos que en la antigua red del C.R.B. ha habido más cambios en la manera de contar los kilómetros que en ninguna otra vía férrea española. Tenemos:

- 1: La kilometración original desde Ciudad Real a Badajoz, de 1866.
- 2: La de Madrid (Delicias) a Ciudad Real de 1878.
- 3: La de Madrid (Atocha) a Ciudad Real por Villaverde-Alicante, de 1893, que ponía las estaciones desde el viejo cruce (es decir, Getafe la primera) a 2838 metros más de Madrid. Este cómputo fue elegido para extenderlo hasta Badajoz y la frontera de Elvas, y a partir de 1893 se puede dejar de hablar de línea de Ciudad Real a Badajoz o de Madrid a Ciudad Real, pues se fusionan y se implanta la Línea de MZA de Madrid a Badajoz, que con este nombre es como la han conocido ya las generaciones del siglo XX.
- 4: Una alteración de esta realizada muy a principios del siglo XX, que sumaba 324 m. a todos los pp.kk. desde Atocha, para hacer el origen de la línea común al establecido por M.Z.A. para la línea Madrid-Zaragoza, que no estaba ni en el

-Norte-Sur, Norte-Oeste, Sur-Este

como movimientos posibles, si bien el movimiento Norte-Sur quedaba como mero enlace técnico entre las ahora vías generales de M.Z.A. y M.C.P. A los pocos años, se desmanteló el movimiento Norte-Sur (precisamente el mas antiguo), no volviendo a implantarse hasta 1943. Los 7 kilómetros de vía entre Atocha y Villaverde, al hacerse comunes para los trenes de Madrid a Badajoz, Andalucía, Albacete y Cuenca, fueron dotados de doble vía en 1900-1901, algo que ya se preveía desde la década de 1880. El apartadero de Villaverde-Alicante<sup>14</sup>, alejado 2 km. del pueblo de Villaverde, adquirió su actual denominación de **Villaverde Bajo** por Real Orden del 19 de Julio de 1906, y no subió a la categoría de estación hasta el día 1 de junio de 1931, ya con un nuevo edificio de viajeros.

-Una estación de M.C.P llamada *Villaverde-Nueva* situada en el tramo de vía antes perteneciente al Madrid-Ciudad Real se quedaría como *Villaverde* a secas. Cuando M.C.P. absorbió el Plasencia-Astorga (Cía. del Oeste), formó la *Compañía de Explotación de los FF.CC. de M.C.P. y del Oeste de España*, por lo que durante muchos años se impuso la denominación Villaverde-Oeste, aunque hay testimonios de que en el año 1930 se ensayó la de Villaverde-Delicias<sup>15</sup>.

La aparición del M.C.P. supuso que el eje Madrid-Ciudad Real-Badajoz fuera perdiendo casi desde el momento de su inauguración su carácter de vía internacional para pasar a ser una línea de unión entre comarcas. El viaje Madrid-Badajoz era 84 kilómetros más corto utilizando el M.C.P desde Madrid hasta Cáceres, donde se transbordaba a un tren de M.Z.A. que en el empalme del Puente de Aljucén enlazaba a su vez con los de la misma compañía a Badajoz. Los dos transbordos disuadían a muchas personas -especialmente a las que llevaban mayor número de bultos- de utilizar la nueva opción, y durante muchos años se prefirió el viaje largo por Ciudad Real (el ahorro de tiempo por el M.C.P suponía tan solo 15 minutos dados los tiempos muertos en las estaciones de empalme). Sin embargo, con el paso de los años fue aumentando el uso de la "ruta corta" -que de hecho en la segunda mitad del siglo XX quedó como la definitiva al establecerse trenes directos y desaparecer los transbordos entre redes-. Para M.Z.A. fue notorio cómo a partir de 1912 llegaban a Cáceres más y más personas procedentes de Madrid vía M.C.P. y con destino Badajoz<sup>16</sup>.

---

andén de Atocha ni en la bifurcación del Abroñigal -punto real de partida de dicha línea a Zaragoza- sino cerca de una de las casetas de enclavamientos.

-5: Una nueva alteración producida de Ciudad Real hacia Badajoz por construirse entre 1935 y 1939 una variante al paso por Ciudad Real. Desde esta ciudad, se sumaron 2502 metros. Este recuento es el que se lleva actualmente entre Madrid y el ramal urbano de Parla, y entre Puertollano y la Frontera de Elvas (Entre Parla y Puertollano -salvo los alrededores de la estación de Algodor- el trazado desapareció o fue modificado en 1988 para tender la línea AVE a Andalucía). Con ello, la frontera hispanoportuguesa que en el primer cuarto del siglo XX se hallaba en el p.k. 514+783, ahora se halla en el 517+609.

<sup>14</sup> Donde M.Z.A. comenzó a probar los enclavamientos hidráulicos Bianchi que luego instalaría en Madrid-Atocha y en Algodor.

<sup>15</sup> Y posteriormente fue rebautizada -el 01.08.1944- como Villaverde-Orcasitas, en recuerdo de un tal Pedro Orcasitas que fundó una conocida barriada madrileña junto a la vía, a 4 km. de Delicias.

<sup>16</sup> Personas que preferían hacer una parte significativa del viaje en los coches-camas de M.C.P, utilizables entre Madrid y Arroyo, o bien sentados pero calientes en el invierno, pues M.C.P. ofrecía calefacción en todas las clases -M.Z.A. solo en los mejores vehículos-. La estación de Cáceres, común a las dos compañías, tenía que perder gran cantidad de

### 3.DESCRIPCION DE LAS INSTALACIONES FIJAS DE LA LINEA:

#### 3.1. PUENTES PRINCIPALES.

<b>OBSTÁCULO ATRAVESADO</b>	<b>P.P.K.K.</b>	<b>Longitud y disposición.</b>
Río Manzanares	1+984 desde Delicias.	-Desde 1880 a 1893 este puente fue de uso común para esta línea y la M.C.P. -Desde 1893 a 1943 quedó exclusivamente para los trenes de Cáceres. -Desde 1943 a 1969 (cierre) vio pasar nuevamente los trenes de las c líneas.
Río Tajo	58+111	2 tramos metálicos de 42,60m. y uno de 46,86 m. En uso tramo Villaseca-Algodor mercancías y Taller AVE.
Cunetón de desagüe al río Algodor	61+782	5 tramos metálicos de 4 metros cada uno. Instalado al hacerse la modificación de trazado en Algodor. En uso como culatón de la estación de Algodor.
Río Algodor	62+117	1 tramo metálico de 32,88m. En uso como culatón de la estación de Algodor.
Río Guadiana	163+233	12 tramos metálicos de 53,28m. y 2 de 55,74m. Intacto pero sin vía.

#### 3.2. ESTACIONES.

Por regla general, siguen esquemas de construcción similares a las del tramo Ciudad Real-Badajoz construido 15 años antes, salvo en la aparición de algunos edificios pequeños de diseño algo más simple y de una sola planta. Si hacemos un inventario de las instalaciones que tuvo la línea entre 1879 y 1988, hallamos:

- Estaciones de servicio general a poblaciones.
- Estaciones de mercancías
- Estaciones surgidas por motivos de circulación.

##### 3.2.1. estaciones de servicio general a poblaciones.

La primera parada desde Madrid (hasta la aparición entre 1893 y 1958 de la gran cantidad de derivaciones de Villaverde) era **Getafe**, y la estación se denominó durante muchos años *Getafe-Directa* para diferenciarla de la Getafe instalada en la línea de Madrid-Aranjuez (luego Madrid-Alicante) en 1851. Hasta los primeros años del siglo XX era común que al pueblo se le llamara Jetafe o Getafe, empleándose indistintamente las dos grafías. Desde 1912 fue llamada Getafe-Badajoz, siendo absorbida por el casco urbano a partir de 1960. Dada la proximidad a la capital, no tardó la estación en ser punto de origen y destino de circulaciones Atocha-Getafe, antecedente remoto de los actuales trenes de cercanías. Estos trenes estaban grafiados como "tranvías" y solo admitían viajeros sin equipajes, salvo algunos en los que excepcionalmente se transportaba leche desde Getafe a Madrid, leche que por su carácter de mercancía percedera necesitaba ser

---

tiempo refacturando equipajes de una a otra, proceso que en días de mucha afluencia de viajeros llegaba a retrasar la salida de varios trenes.

transportada a la ciudad lo antes posible. En **Parla** había otra estación, inicialmente de gran simplicidad, pues contaba con una vía de sobrepaso y un escape al muelle de mercancías. La situación de la estación no era muy conveniente para los habitantes del pueblo, al hallarse la estación en la carretera que la une con Pinto, y en una fecha sin determinar entre 1970 y 1974 la estación fue reducida a Apartadero, dado que el auge de los autobuses interurbanos permitía a la gente un acceso a Madrid más cómodo que el del tren. En 1980 el edificio de viajeros fue demolido y las instalaciones fueron modificadas para ser término de la electrificación suburbana<sup>17</sup>, estableciéndose un servicio urbano de autobuses con el centro del pueblo, que ahora ya era propiamente una ciudad, permaneciendo así hasta que en 1988 cesó el servicio de la línea a Badajoz.

De Parla seguimos a **Torrejón de Velasco**, que al contrario que las anteriores estaciones, no experimentó grandes cambios durante el siglo XX. Entre los años 1965 y 1968 estuvo funcionando de manera intermitente, para quedar definitivamente reducida a Apeadero sin personal en el año 68, desapareciendo enseguida los edificios por miedo a que en ellos se alojaran vagabundos y se produjeran incendios. **Yeles y Esquivias** era una estación muy similar a la de Parla, pero con edificio de viajeros pequeño y con la salvedad de que la vía general era la de enmedio y no la inmediata al edificio de viajeros. Permaneció en uso hasta el cierre de la línea y frente a ella se instaló en 1910 una factoría de la Sociedad de Cementos Portland, servida por un apartadero industrial. El apartadero partía de una placa giratoria situada junto al muelle, cruzando perpendicularmente la vía general, las dos de sobrepaso, y un cauce de desagüe, accediendo a la fábrica, aunque en el diseño de la factoría se dejaron espacios previstos para permitir un acceso mediante desvíos convencionales. Yeles contaba -al menos en 1911- con una casilla para la Guardia Civil. Alrededor de la estación creció un barrio -que todavía se mantiene habitado- llamado "Colonia Hispania" -por el actual nombre de la cementera-

Otra estación era común a los pueblos de **Pantoja y Alameda**, que se llamó en principio *Alameda y Cobeja*, apareciendo así en documentos tempranos, y seguía el esquema de vías general de la línea. Frente al kilómetro 44+200 se instaló hacia 1920 una fábrica de la *Cerámica Sociedad Minera La Sagra*, y para evitar tener que poner un apartadero en vía general -opción que se planteó seriamente en 1932- se instaló en una fecha sin determinar un pequeño ferrocarril de tres kilómetros y medio en paralelo al nuestro que diera acceso a la estación, concretamente al muelle de mercancías -al original, pues existió un segundo muelle al otro lado del haz de vías destinado a la Harinera de la Sagra-

Entre 1978 y 1984 la estación perdió importancia, quedando re-clasificada -ya hasta su cierre- como Apartadero con personal. Siguiendo la costumbre de las estaciones de servicio a varias poblaciones, tenemos la de **Villaseca y Mocejón** a la que dos circunstancias obligaron a su ampliación, llegando a haber vías de tres compañías y de dos anchos:

-Hacia el año 1904 se puso en servicio un ferrocarril de vía estrecha -se desconoce si métrica o de 0'60m- que unía el muelle de mercancías con una fábrica de harinas situada a un kilómetro hacia el Oeste, en el paraje conocido como La Sagreña. El concesionario de este ferrocarril era un tal Joaquín Ratié, propietario de la harinera, que luego acabó pasando a manos de la Harinera de la Sagra que hemos visto al hablar de la estación de Pantoja-Alameda. Existía tráfico entre las dos

---

<sup>17</sup> Desde 1995 el servicio de Cercanías Madrid-Parla se presta con la estación subterránea surgida de la construcción del ramal urbano por el que en la actualidad llegan los trenes procedentes de Madrid. Cuenta con un único andén central y se halla situada bajo la Calle Real, antigua carretera de Madrid a Toledo.

estaciones relacionado con esta empresa, lo que explica el hecho de que su muelle en Pantoja tuviera el desvío de acceso por el lado de C.Real-Villaseca.

-En los años 20 del siglo XX se puso en servicio el ferrocarril que unía esta estación con la de Villaluenga-Yuncler del Madrid-Cáceres-Portugal, de vía ancha y explotado por la empresa de cementos Asland para enlazar ambos ferrocarriles con su fábrica de Villaluenga. Al instalar el nuevo ferrocarril, su aguja de entronque con el nuestro se instaló en el P.K. 56+957 (12+021 desde Villaluenga-Yuncler), estando el primer desvío de Villaseca-Mocejón en el P.K. 57+004.

Se añadieron vías por el lado opuesto al del edificio de viajeros, mientras que se añadió a la del muelle una vía de playa y un escape de comunicación con la vía del andén principal. Con respecto a la línea de vía estrecha, se desconoce casi todo sobre su utilización, aunque sus carriles estuvieron montados hasta bien entrados los años 50.

**Almonacid de Toledo** era una de las relativamente pocas estaciones rurales españolas en las que se cumplió la normativa que obligaba a cercar las instalaciones con una tapia, lo que se hizo común en las estaciones comprendidas entre este punto y Urda. Contaba con una vía de sobrepaso y una de muelle, quedando luego la instalación reducida a apeadero y desapareciendo el edificio de viajeros, que quedó sustituido por un humilde casetón. **Mascaraque** era otra estación casi idéntica en sus instalaciones a la de Almonacid, con la salvedad de tener una placa giratoria para vagones. Según la mayoría de las versiones, hacia el año 1972 se retiró el personal y las instalaciones de apartado y desvíos, quedando como Apeadero sin personal.

**Mora y Orgaz**, situada en la carretera que une ambas poblaciones, se hallaba en el término municipal de la de Mora. A pesar de la lejanía a los pueblos, tenía importantes tráficos dado que los dos lugares eran de bastante importancia en la provincia toledana. Por esta estación se exportaba la producción de la fábrica de harinas de Sonseca, y había importantes entradas y salidas de aceites y vinos. Entre 1911 y 1950 la única modificación de importancia fue el cambio de una de las placas giratorias para vagones desde la vía más próxima al muelle a la del andén principal. **Manzanque** (No confundir con su casi homónima de Mascaraque, pues hubo más de una vez fallos por esta causa a la hora de entrega de mercancías) tuvo una vida más modesta y fue convertida en un Apeadero sin personal en el año 1969. **Los Yébenes** daba servicio a otra de las poblaciones más conocidas de la provincia de Toledo, cuyo nombre en plural indica que de origen eran dos pueblos. La palabra Yébenes viene del árabe "yebel" (monte), y probablemente aluda a la cercanía de los Montes de Toledo. Cuando los árabes fueron desplazados por los castellanos, las necesidades de la repoblación dividieron el lugar en dos mitades, separadas tan solo por el entonces Camino Real de Sevilla (antecedente de la N-401). Una de las partes (la situada en la ladera de la sierra) quedó bajo el dominio de la Ciudad de Toledo, y la otra bajo el poder de la Orden de los Caballeros de San Juan de Jerusalén. Esta situación pervivió hasta la reforma provincial de 1.833, llegando en 1.835 la unificación de ambas entidades en el actual municipio de Los Yébenes. Su escudo heráldico rinde honores a la antigua dualidad mostrando la cruz de San Juan y el águila de Toledo.

A efectos ferroviarios, Los Yébenes era uno de los puntos relativamente importantes de la línea, a pesar de hallarse a 5 km. del pueblo por la carretera que va a Consuegra. En el año 1929 se instaló la tercera vía que se le puso a tantas otras instalaciones.

En la primera mitad de la década de 1970 la estación pasó a ser un Apartadero con personal. Este de Yébenes era un ayuntamiento podía compararse con las grandes capitales, pues a pesar de tener una sola línea de ferrocarril, poseía en su extenso término municipal nada menos que cinco paradas: Yébenes, Guadalerzas, Urda, El Emperador y Cañachar

**Las Guadalerzas** es un paraje de gran raigambre histórica, pues dos han sido los castillos -uno árabe y otro cristiano- que se asentaron en sus proximidades para controlar la vieja ruta Norte-Sur.

que atravesaba la submeseta manchega. Aquí instaló M.Z.A. un apeadero en el primer cuarto del siglo XX (En algún momento después de 1916) aprovechando las instalaciones de una antigua aguada, y ahora para servicio de una finca cercana. Consistía exclusivamente en un tosco andén y una casilla y en la primera mitad de la década de 1960 dejó de prestar servicio. Urda era estación de cierta importancia, una de las que sobrevivieron con categoría de tal hasta el cierre de 1988. Estaba a 8 kilómetros de la población, situada como hemos dicho en el municipio de Los Yébenes junto a la Carretera de Madrid a Ciudad Real por Toledo (N-401)

**Urda** contaba con una vía de sobrepaso y otra de muelle, a la que en algún momento posterior a 1911 se añadió la de sobrepaso más alejada del edificio de viajeros dentro de las ampliaciones que tuvieron lugar en muchas otras del trayecto. Hasta 1988 se mantuvo una de las pocas cantinas de estación que iban sobreviviendo por aquellos años en las estaciones rurales españolas.

**El Emperador** toma el nombre de un minúsculo núcleo de población cercano -pero sin salirnos de Los Yébenes- y contaba con un edificio de viajeros de una sola planta, una vía de sobrepaso y de muelle. En 1967 mantenía su carácter de estación, y hacia 1970 se debió convertir en Apeadero sin personal. **Cañachar** era otro apeadero de casi idéntica época y función que el de Guadalerzas, que se mantuvo en servicio al menos hasta 1967.

**Malagón** tenía su estación en el mismo pueblo, que por ser además de bastantes habitantes, siempre dio muchos viajeros hasta el último día. Con posterioridad a 1911 se añadió la vía más alejada del edificio de viajeros.

**Fernancaballero** era la colateral a Ciudad Real. Se encontraba a dos kilómetros del pueblo, en la carretera que va a Carrión de Calatrava, y fue convertida en Apeadero en el año 1969.

**Ciudad Real** tuvo dos estaciones de M.Z.A. -ambas hoy desaparecidas-, la heredada del ramal de Alcázar y la de este Directo a Madrid, que se utilizó desde la inauguración de la línea en 1879, permitiendo el paso directo de los trenes hacia Badajoz, puesto que se unía con la primitiva línea de C.R.B. en el llamado Empalme de Torrubia o de la Poblachuela, punto situado en el P.K. 173+503 a 630,00 metros de altitud. En 1894 solo disponía ya de la vía general de paso, y en los horarios de 1904 ya no aparece como estación en ninguna guía. Al construirse la variante de Ciudad Real, se desmanteló el trazado original desde el P.K. 167+852 hasta esta segunda estación, estando en la actualidad los terrenos de las vías ocupados por las calles. El edificio de viajeros se conserva, albergando una de las sedes de la Asociación Manchega de Amigos del Ferrocarril.

### 3.2.2. Estaciones de mercancías.

Hay un **Cargadero de Repsol-Butano** en el P.K. 18+900, en unos terrenos pertenecientes al municipio de Pinto, aunque sin relación alguna con la estación de igual nombre de la línea Madrid-Alicante. Diariamente es servido por un tren de cisternas, a altas horas de la madrugada, como uno de los pocos trenes de material convencional que circula por el tramo Madrid-Parla. A las afueras de Ciudad Real hubo, hasta el cierre de 1988, un cargadero llamado **La Lebrera** para dar servicio a unos silos.

### 3.2.3. Estaciones surgidas por motivos de circulación.

**Algodor** era la estación de transbordo con la línea de Toledo y durante largos años uno de los enclaves ferroviarios con más encanto de la provincia de Madrid. Originalmente había dos edificios de viajeros, uno hacia el Sur para la línea de Toledo y otro hacia el Norte para la de Ciudad Real. Las vías más próximas al edificio de viajeros del C.R.B. -que quedó como definitivo al unificarse las dos redes- eran las de la línea de Badajoz, que cruzaba sobre la de Toledo a través de un tramo

metálico de 12 metros de longitud. En algún momento sin determinar entre los años 1920 y 1928 - el proyecto de los nuevos edificios es de 1924- se suprimió el puente y las dos líneas pasaron a cruzarse a nivel. Alrededor de la estación fue creciendo un pueblo artificial para alojar a los ferroviarios. Durante los años de Primo de Rivera se reformaron las instalaciones de la estación, creando instalaciones para una reserva de locomotoras y construyendo un nuevo edificio de viajeros de carácter monumental, que con su estilo neomudéjar hace compañía a los de Aranjuez y Toledo formando un trío de joyas arquitectónicas en la vega del Tajo<sup>18</sup>.

**Ablates** era un apartadero instalado hacia 1908 en el municipio de Almonacid cuya finalidad era la de servir de vía de seguridad o estrelladero, al estar flanqueado por dos relativamente fuertes rampas de 15 milésimas para abandonar la vega del Tajo. Durante casi toda su vida útil estuvo clasificado como Apartadero, y tuvo un equivalente en **Fuente del Fresno** para el descenso hacia el valle del Guadiana. En tiempos de la tracción vapor, era muy corriente que los trenes que se dirigían hacia Madrid y debieran efectuar parada comercial en esta estación tuvieran dificultades para coger velocidad, dada la difícil rampa de 15 milésimas que venía a continuación para ir abandonando el valle del Guadiana y adentrarse en los Montes de Toledo. Asimismo, había cerca de la estación una curva de 350 metros de radio que dificultaba la explotación. En 1969 la estación quedó reducida a mero Apeadero.

#### **4. LA EXPLOTACIÓN Y SERVICIOS**

La explotación que del Madrid-Badajoz hizo M.Z.A. fue relativamente sencilla, haciéndose al principio con las locomotoras y material remolcado heredados del C.R.B, hasta que hacia 1882 se comenzaron a ver locomotoras "importadas" de otras líneas de M.Z.A.

A nivel de señalización desconocemos los reglamentos por los que se regía el C.R.B. cuando era una red independiente, pero bajo el dominio de M.Z.A. se impusieron las señales avanzadas de disco de influencia francesa, de un modelo casi standard que los talleres de Nicaise et Delcouve de La Louviere, en Bélgica, suministraron a multitud de líneas de esta compañía (y de otras) por toda España. Estas señales se situaban a distancia de frenado de las estaciones, y los desvíos de entrada de las estaciones no empezaron a estar protegidos por señales, por regla general, hasta bien entrada la época de Renfe.

Los coches originales de dos ejes empezaron a ser sustituidos hacia 1920 por los de bogies, siendo desguazados o trasladados a líneas de carácter más secundario. A lo largo de estos años 1880-1936, coexistieron los siguientes tipos de servicios:

-Trenes Correo-Mixto de Madrid a Badajoz.

-Trenes Mixtos Madrid-Toledo, puesto que el entronque de Algodor permitió a M.Z.A. establecer una relación más corta entre las dos ciudades (76 km. en vez de 90) encaminando los trenes por Parla y Villaseca en vez de por Aranjuez<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> Para saber más sobre el poblado de Algodor, véanse las actas del Ier Congreso de Historia del F.C. celebrado en Alicante en 1998, apartado *Aproximación al estudio de los poblados ferroviarios, el caso de Algodor*, por Miguel Jiménez Vega y Francisco Polo Muriel.

<sup>19</sup> Esto le era muy útil a M.Z.A. pues el tramo Madrid-Aranjuez de su línea de Alicante padeció de saturación de tráfico hasta que se pudo duplicar la vía en el primer tercio del siglo XX. El cantón Ciempozuelos-Aranjuez era tan largo que en Octubre de 1890 se abrió la estación de Seseña (todavía en uso) y en Julio de 1909 el apartadero de Las Yeguas (P.K. 44+400, desaparecido con la duplicación). Por ello fue muy útil, a finales del s.XIX, poder encaminar parte de los trenes de Toledo por otro lugar.

-Trenes Expresos de Madrid a Almorchón y un número variable -según las épocas- de relaciones con ciudades de Andalucía a través de la línea de Bélmez, combinando el servicio con la Compañía de los ff.cc. Andaluces.

-Trenes Tranvías de Madrid a Getafe (Directa). Antecedente remoto de la actual línea de Cercanías C-4 Madrid-Parla.

-Había además, trenes llamados oficialmente "de Mercancías" pero que casi siempre iban dotados de algún coche de viajeros de 3ª clase.

-Había además, por lo menos desde 1904, un Tren de Mercancías que salía de Madrid a altas horas de la madrugada -como tren 228- para llegar a Malagón a las 09.44 horas de la mañana, punto desde el cual comenzaba a funcionar como tren mixto que admitía viajeros de tercera clase, llegando a Ciudad Real a las 11. Su inverso era el tren 225, que no venía desde Ciudad Real, sino desde Almorchón. Estos trenes tenían la curiosidad de funcionar como trenes de mercancías entre Madrid y Malagón, y como mixtos entre Malagón y su destino final, y su finalidad era aprovechar un tren de mercancías para prestar servicio local de viajeros, que no podía llegar a Madrid dado que estos trenes no llegaban ni salían de los andenes de viajeros de Madrid-Atocha, sino de sus muelles de carga. Fueron pasando los años, y el ferrocarril prestando un eficaz servicio de comunicación a los pueblos atravesados, dada la ausencia de competencia, ya que los vehículos de carretera no comenzaron a ser un problema hasta más o menos 1932, año en que M.Z.A. hace notar la interferencia de los autocares con los trenes Madrid-Algodor-Toledo, haciendo los coches el trayecto entre las dos ciudades en 1h 20 minutos (no mucho menor que el actual en un día de congestión), mientras que los trenes tardaban hasta 1h.40m. Asimismo, la Cámara de Comercio e Industria de Toledo protestó al estar los trenes de este servicio compuestos de material "anticuado y antihigiénico" <sup>20</sup>

Los servicios inmediatamente anteriores a la Guerra Civil española consistían en las siguientes circulaciones: (sin contar los trenes cortos de Madrid-Getafe/Toledo)

**Tren expreso 600 Madrid-Badajoz/601 Badajoz-Madrid:** Utilizando la nomenclatura de M.Z.A. para los coches de viajeros, este tren estaba compuesto a lo largo de todo su recorrido por 1 coche DZWffv, 1 ACWffv, 1 AWffv, 1TCWffv y un par de 2CWffv, si bien la Compañía se reservaba el derecho de poder reducir el tren a un coche de primera clase y otro de tercera en caso necesario.

**Tren Correo-Expreso 610 Madrid-Badajoz/ 611 Badajoz-Madrid:** Lo componían un Furgón Fffv y un DWffw de M.Z.A., un furgón de la Dirección de Correos, 1 coche AYWffv, 1 AWffv y 2 CWffv. En ambos sentidos admitía viajeros de 1ª y 3ª clases para todas las estaciones y líneas combinadas. Además del Correo, en este tren se transportaba a Madrid la recaudación y correspondencia interna de M.Z.A. de las estaciones comprendidas entre Badajoz y Ablates.

**Rápido 1600 Madrid-Badajoz/1601 Badajoz-Madrid.** Muy similar al Correo, pero autorizado a llevar mercancías tanto en régimen de Gran Velocidad como en Pequeña Velocidad (productos no perecederos) siempre que las maniobras de acople y desacople de viajeros no se salieran del tiempo previsto en los itinerarios.

**Mercancías con viajeros 1610 Santa Catalina-Mérida y 1611 Mérida-Santa Catalina.** Este era el sucesor de aquel tren de Malagón que ya hemos visto, y solo admitía viajeros -de tercera clase- entre Malagón y Puertollano, pues Santa Catalina es una estación de mercancías sin andenes ni dependencias para viajeros. Como en el caso ya visto, es una manera de aprovechar trenes de mercancías para el servicio de viajeros de carácter más local.

---

<sup>20</sup> FFE Archivo MZA, Expediente D 657-6.



**Trenes de tráfico de detalle:** Eran los típicos "trenes colectores", de horario impreciso y cuya numeración cambiaba con frecuencia. En Junio de 1936 había uno entre Madrid y Ciudad Real.

Durante la Guerra de 1936-39 el Madrid-Ciudad Real sufrió la intercepción por los franquistas del tramo comprendido entre Parla y Villaseca-Mocejón.

La Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante pasó a ser historia en el año 1941, al ser integrada en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. En sus dos últimos años de vida tras la guerra, M.Z.A. mejoró (Desde el 1 de Septiembre de 1940) el material y servicio del Expreso de Madrid, y modernizó el servicio general de la línea instalando automotores Diesel entre Madrid y Badajoz. Este servicio se aseguraba con cuatro coches motores, WE 400 o de otros tipos.

La creación de Renfe facilitó la puesta en orden de las estaciones del Sur de Madrid, y una de las primeras decisiones que se tomaron fue la de especializar la estación de Delicias para centralizar en ella todos los trenes de viajeros hacia Extremadura. Para ello, en Mayo de 1943, y de manera provisional, se volvió a aquel lugar donde había estado el cruce de Villaverde en el siglo anterior, y se instaló una vía para unir la línea de Valencia de Alcántara con la de Badajoz, por la vieja explanación de 1880<sup>21</sup>. La vía se utilizó para los trenes de mercancías hasta que el 10 de Marzo de 1944 se regrafieron los horarios de diversos trenes de pasajeros para hacerlos pasar por ella. Estaba protegida por dos puestos de bloqueo, llamados "Bifurcación Puesto A" y "Bifurcación Puesto B", y a su través se pudo no solo hacer entrar los trenes de Badajoz, sino los de media distancia de Madrid-Parla-Toledo desde Delicias, a través del actual barrio de Orcasitas. Con ello, la línea no solo iba a ver pasar locomotoras de los depósitos de Atocha o Ciudad Real, sino que a ella se iba a unir para muchos cometidos la dotación de Madrid-Delicias.

Los esquemas de explotación que implantó Renfe en la postguerra y hasta la dieselización consistieron en una cierta continuidad de los últimos de M.Z.A:

**-Tren Expreso 600/601 (luego 602/604) Madrid-Badajoz y viceversa**, cuyo carácter de expreso era al principio relativo, pues al poco de crearse Renfe solo circulaba sin paradas entre Villaverde y Pantoja-Alameda. Con el paso del tiempo acabó parando solo en Algodor, Mora, Urda y Malagón.

**-Tren Correo-Expreso de Madrid a Badajoz**, con continuación a Lisboa pero parando 5 o más horas en Badajoz para los trámites aduaneros. Posteriormente pasó a ser Correo a secas, con parada en todas las estaciones y apeaderos salvo en Cañachar.

**-Trenes Expresos Madrid-Toledo**, herencia de los últimos años de M.Z.A. sin parada entre Villaverde y Pantoja-Alameda. Estos trenes fueron desapareciendo en los años 40 y probablemente constituyeron los trenes de menor recorrido de toda España catalogados como "Expresos". (Hubo también algunos vía Aranjuez)

**-Trenes de Mercancías** entre Madrid-Puertollano, Malagón-Puertollano, Ciudad Real-Almorchón, Almorchón-Badajoz y Almorchón-Mérida. Uno de estos trenes acabó convertido en Ómnibus Madrid (Delicias) - Almorchón, con coches directos a Córdoba.

**-Trenes Correo**, luego Ómnibus, entre Madrid y Toledo, con parada en todas las estaciones y apeaderos.

**-Trenes Tranvías** de Madrid a Getafe-Badajoz.

Estos dos últimos tipos de trenes, sobre todo en los años 40, eran comunmente llamados *trenes estraperlistas* por la gran cantidad de productos alimenticios que la gente compraba en los pueblos

---

<sup>21</sup> Es probable que la decisión de instalar este ramal fuera acelerada por la gran congestión que sufrieron los tráfico de mercancías entre España y Portugal con motivo del hundimiento del puente del Águeda (Línea Salamanca-Fuentes de Oñoro), suceso que dejó la vía interceptada entre el 21.12.1942 y el 01.04.1943.

de La Sagra para luego hacerlos entrar en Madrid sin pagar los impuestos de turno al Ayuntamiento, para lo cual muchas veces se lanzaban las cajas y sacos en marcha cerca del puente del Manzanares, donde las recogían cómplices que las vendían en el mercado negro -vulgo *estraperlo*- de la capital.

Las innovaciones en el funcionamiento de Delicias tuvieron su reflejo en el material motor, teniendo en cuenta que había que ir sustituyendo muchas locomotoras destruidas durante la guerra: a mediados de los años 40 fueron llegando, tanto para el servicio de la línea de Badajoz como de la de Cáceres, las diez impresionantes locomotoras que en M.Z.A. habían constituido la serie 1800 y que ahora Renfe había numerado como 241/2101-2110. A pesar de haber engrosado años antes el parque motor de M.Z.A., no habían estado antes -al menos en servicio regular- en el Madrid-Badajoz al haber tenido asignados desde el año de su construcción -1939- servicios de más categoría entre Madrid y Albacete para los trenes de prestigio a la costa levantina. Pronto se hicieron populares entre los ferroviarios con el nombre de las "lindas tapadas" al ser las únicas locomotoras de vapor españolas dotadas de carenado para hacerlas más aerodinámicas (Además eran la única serie con vapor de alta presión). Se encargaron de remolcar los trenes de viajeros de mayor porte, como el que cubría toda la línea de punta a punta entre Delicias y Badajoz, perdiendo muchas de las planchas metálicas del carenado para simplificar las tareas de mantenimiento en el depósito madrileño.

Alt (m)	Dependencias del FC Madrid- Ciudad Real	Kilómetros desde Madrid	Evolución de la Categoría en 5 fechas diferentes										
			E=Estación T=Apartadero D=Apeadero					Instalaciones en cada estación  DL=Depósito locomotoras. RL=Reserva id. TA=Toma de Agua VO=Vía y Obras MG=Muelle para Ganados					
	<b>ESTACIONES APEADEROS (Una vez desplazado el origen de la línea a Atocha)</b>	<b>Y PP.KK.</b>	<b>D L</b>	<b>R L</b>	<b>T A</b>	<b>V O</b>	<b>M G</b>	<b>190 4</b>	<b>191 6</b>	<b>194 2</b>	<b>196 4</b>	<b>198 4</b>	
618,90	<b>Madrid-Atocha</b>	0+000	X		X	X	X	E	E	E	E	E	
	Santa Catalina (En antiguo municipio de Vallecas)	3+500								D	D	D	
575,49	Villaverde (Bajo)	7+209						T	E	E	E	E	
591,00	Villaverde (Alto) (Cambió de posición al km.10 actual)	9+698						D	D	D	D	E	
632,00	Getafe (Badajoz)	14+320				X		E	E	E	E	E	
623,13	Parla	22+057						E	E	E	E	E	

601,37	Torrejón de Velasco	27+838			X			E	E	E	E	D
567,89	Yeles y Esquivias	35+906				X		E	E	E	E	E
500,25	Pantoja y Alameda	47+889				X		E	E	E	E	T
471,56	Villaseca-Mocejón	57+402				X		E	E	E	E	E
463,50	<b>Algodor</b>	61+055		X	X	X		E	E	E	E	E
623,96	Ablates	73+822								T	T	T
706,48	Almonacid de Toledo	80+972				X		E	E	E	E	D
707,55	Mascaraque	84+578			X	X		E	E	E	E	D
736,46	Mora y Orgaz	90+074				X		E	E	E	E	E
719,39	Manzanaque	93+860				X		E	E	E	E	D
716,62	Los Yébenes	104+583				X		E	E	E	E	T
767,26	Guadalerzas	116+302								D		
781,27	Urda	118+887			X			E	E	E	E	E
786,71	El Emperador	132+768						E	E	E	E	D
761,14	Cañachar	137+802								E	D	
711,54	Fuente del Fresno	141+294				X				T	T	D
626,83	Malagón	150+603			X	X		E	E	E	E	E
627,82	Fernancaballero	157+308				X		E	E	E	E	D
627,96	<b>Ciudad Real</b>	172+958	X		X	X	X	E	E	E	E	E

Sin embargo, la explotación de estos años de postguerra -por la razón antes comentada de la preferencia por el viaje Madrid-Badajoz vía Aljucén- llevó a la decadencia del Madrid-Ciudad-Real-Badajoz como línea internacional, sobre todo con la entrada en servicio, el 20.07.1943, del Lusitania Expreso<sup>22</sup> entre Madrid y Lisboa, tren de calidad donde los trámites aduaneros se realizaban a bordo. En 1945 se introdujo un servicio con automotores de 4 ejes -de las series que había en el depósito de Atocha- que circulaba entre Madrid y Puertollano los lunes, miércoles y viernes, para hacer el recorrido Puertollano-Madrid los martes, jueves y sábados. Otro servicio similar se implantó los martes, jueves, sábados y domingos entre Madrid y Ciudad Real, haciendo el sentido inverso los lunes, miércoles, viernes y domingos.

En 1964 comenzaron su andadura por la línea los Ferrobuses, con depósito en Madrid-Atocha y puntos de partida comercial tanto desde Atocha como desde Delicias, sustituyendo a los "Getafes" y resto de trenes convencionales de cercanías que hasta entonces eran realizados con locomotoras de vapor. Los ferrobuses, como su nombre indica, son vehículos ferroviarios a los que se unen las ventajas de ligereza y sencillez de mantenimiento de los autobuses y suponían la traslación al ámbito rural y Diesel de la filosofía de los tranvías eléctricos urbanos (de hecho estaban montados sobre unos "trucks" de 2 ejes).

El 13 de Septiembre de 1965 se producía un evento que comenzó a restar importancia al servicio de trenes convencionales Madrid-Parla-Toledo, pues quedaba abierta al público la electrificación entre Castillejo y Toledo<sup>23</sup>, inaugurada con un Ómnibus remolcado por una locomotora Alsthom de la serie 7600 (actual 276). De esta manera, a pesar de coexistir los trenes a Toledo vía Parla y vía Castillejo, mucha gente comenzó a preferir el viaje en las unidades eléctricas 600 (las "suizas"), que

<sup>22</sup> El Lusitania Expreso era una consecuencia lógica del ambiente de cooperación entre Franco y Salazar, que se habían entrevistado el 12.02.1942 para dar lugar al Pacto Ibérico

<sup>23</sup> Como prolongación de la abierta en 1963 entre Atocha y Alcázar de San Juan.

a pesar de ser más caras por pagarse más kilómetros ofrecían mayor confort que los coches convencionales e incluso que los ferrobuses que los sustituyeron en 1968. A pesar de todo, y aunque para el viaje entre las ciudades extremas se perdieran viajeros, siempre hubo flujo constante de viajeros entre Getafe, Yeles, etc... y sus correspondientes capitales de provincia.

En el año 1966, a resultas de un viaje a Lisboa realizado por el Director General de la 2ª Zona de Renfe, se redactó un *Estudio de explotación económica de la línea de Madrid a Valencia de Alcántara*<sup>24</sup> De dicho estudio, finalizado en Diciembre del 66, se sacaba una descripción bastante minuciosa del estado de la línea de Cáceres, pero cuyas conclusiones afectaron a la nuestra, pues se acordó la desaparición del depósito de tracción vapor de Delicias, siendo trasladadas las 1800 carenadas a Miranda de Ebro. El depósito principal de la línea pasó a ser Ciudad Real, y Delicias quedó como reserva de tracción vapor dependiente de Atocha. En paralelo a esta política, en 1967 comenzó una campaña de reducción de estaciones a apeaderos sin personal, campaña que quedó completada en 1971 y que afectó a las estaciones que por su lejanía a los pueblos no daban ya viajeros -por lo que afectó evidentemente a las dependencias abiertas en los años 10 y 20 como apartaderos técnicos- Los tiempos avanzaban a tal velocidad que el 24 de Septiembre de 1967 desaparecía la tracción a vapor en el propio depósito de Madrid-Atocha. Los trenes convencionales de viajeros y los de mercancías pasaron a ser encabezados por las populares locomotoras Diesel 10800 de la General Electric, -conocidas coloquialmente como las "Ye-Yé" y por su construcción ligera aptas tanto para servicios de línea como maniobra-, y las ALCO 2100, acompañadas de alguna que otra General Motors 1900 monocabina y de tractores Pegaso 10100 para el servicio en los apartaderos industriales y maniobras.

Por aquellos años, además de renovarse el material rodante, se fue generalizando el que las estaciones que no habían sido reconvertidas en apeaderos fueran dotadas de señales de entrada, de la manera que se había hecho tradicionalmente para las líneas procedentes de la M.Z.A: es decir, añadiendo señales semafóricas de brazo a la entrada de las estaciones para complementar a los discos avanzados heredados de la anterior compañía. Las estaciones más importantes de la línea se fueron dotando -dentro de la mentalidad de explotación económica- de enclavamientos mecánicos de palancas para reducir personal en ellas (una sola persona podía manejar las señales y los desvíos, mientras que antes, con las cerraduras Bouré, tenía que haber un factor para las señales y uno o dos mozos de agujas para los cambios). A tal fin, se añadieron a varios edificios de viajeros unas típicas casetas de metal y vidrio desde donde se podían controlar estos sistemas. Las locomotoras Diesel-hidráulicas de la serie 4000 de Atocha (posteriormente serie 340) según se cuenta, fueron destinadas a la misión cuasi-propagandística de remolcar los trenes de viajeros y mercancías desde Algodor a Madrid, relevando a las de vapor procedentes de Ciudad Real para que los turistas que visitaban Madrid no se llevaran de la capital del Estado la supuesta imagen tercermundista que originaría la vista de las humeantes máquinas.

El servicio de viajeros en Madrid-Delicias finalizó el 30 de Junio de 1969, día en el que la terminal vio salir a las 22h.15min. su último tren de viajeros, en concreto el Expreso con destino a Badajoz, remolcado por la locomotora "Ye-Yé" número 10817. A partir de entonces, se suprimió el trazado vía Orcasitas y Delicias quedó relegada para tráfico exclusivo de mercancías de apartaderos locales o para utilizar su nave principal como improvisado taller para revisión de unidades de tren de cercanías de la serie 600 ("Suizas"), evidentemente traídas hasta allí con locomotoras Diesel.

Todos los trenes de Badajoz y de Parla-Toledo fueron trasladados a Madrid-Atocha, yendo los ferrobuses de cercanías

---

<sup>24</sup> Conservado en la Biblioteca de la Fundación de los FF.CC. Españoles en Madrid con la signatura IIF169

de los servicios de Talavera y Torrijos a hacer compañía a los ya existentes de Atocha-Getafe (Badajoz).

En Diciembre del año 1970 se introdujeron los trenes TER (Serie 9700, luego 597) sustituyendo a los TAF entre Madrid y Badajoz, quedando estos últimos trenes para los servicios intermedios entre Madrid y Ciudad Real/Puertollano, si bien su uso fue irregular, siendo sustituidos a menudo por una locomotora 2100 o 10800 y coches convencionales en los días festivos o de mayor demanda de plazas. El 15 de Mayo de 1975 fue clausurado el depósito de locomotoras de vapor de Ciudad Real, último que mantuvo en servicio Renfe. Las nuevas locomotoras de la serie 333, basadas en Atocha, sustituyeron a las "Mikados" fuelizadas y pasaron a convivir con las 2100 y 4000.

Los TAF iban a desaparecer de la línea de Badajoz en 1976, pero sobrevivieron hasta 1978 haciendo servicios Madrid-Puertollano, si bien su fiabilidad mecánica era escasa y en ocasiones tenían que ser sustituidos por ferrobuses, por TER o por locomotoras de la serie 2100 remolcando dos o tres coches de la serie 5000, consolidándose mientras tanto como principales servicios de la línea los expresos Madrid-Badajoz (bautizado por entonces Extremadura Expreso) y Barcelona - Valencia - Alcázar - Ciudad Real-Badajoz, servidos con coches de las series 5000 y 8000.

Getafe y Parla, que eran hasta 1960 pueblos que vivían de los productos agrícolas que llevaban a vender a la capital, se convirtieron en ciudades-dormitorio, y los trenes "cortos" se veían incapaces de absorber la gran cantidad de público "commuter" que por las mañanas iba a trabajar en Madrid. Los trenes suburbanos de aquellos años, lejos de la calidad de las líneas electrificadas que partían de las estaciones del norte de la capital, eran a veces más propios de la India que de Europa: Ante la insuficiencia de los ferrobuses, locomotoras de las series 2100 (321) y 1900 (319) bicabinas se esforzaban en arrastrar convoyes de coches 5000 y 7000 atestados de gente desde Getafe-Badajoz hasta Madrid, por lo que Renfe acometió la modernización de los primeros kilómetros del ferrocarril: La Fase 1 de la electrificación comenzó en Mayo de 1979 con la instalación de catenaria en la doble vía Villaverde Alto-Villaverde Bajo y en la entonces vía única Villaverde Alto-Getafe. Esta electrificación provisional comenzó a funcionar el 28 de Julio de 1980 con unidades serie 440 entre Atocha y Getafe-Badajoz.

La Fase 2 de la electrificación supuso la duplicación de la vía y la extensión de la catenaria hasta Parla, de donde ya no pasó. La lejanía de la estación de Parla a la ciudad no amedrentó a los promotores de la electrificación, pues se pensó desde el primer momento en los autobuses del S.M.T. (Servicio Municipal de Transportes) de Parla. El 3 de Abril de 1981 empezó un servicio de 25 trenes diarios a Parla, al que se añadieron otros 22 el 31 de Mayo. De esta manera, desaparecieron los "Getafes" de toda la vida, quedando convertidos en los actuales "Parlas". Los ferrobuses sobrantes de estos servicios fueron destinados a las relaciones Fuenlabrada-Humanes y Fuenlabrada-Griñón. Desde el mismo momento de idearse estas electrificaciones cobró fuerza la idea de reabrir la vieja línea de Delicias a Villaverde-Orcasitas como una doble vía electrificada que no terminara en la misma Delicias (a la que en 1981 se había declarado monumento histórico-artístico) sino en una nueva terminal situada a escasos centenares de metros al Sur, sobre la calle de Bolívar, a la que pudieran acceder los viajeros de Parla y Fuenlabrada para transbordar a la línea 6 del Metro, por entonces en construcción. La idea fue desechada, pero hoy el viajero del tramo de Metro Méndez Álvaro-Legazpi -inaugurado el 6 de Mayo del 81- puede ver por la ventanilla unos ensanchamientos del túnel preparados en su día para poder acometer la construcción de una estación intermedia si fuera necesaria<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> En la actualidad se plantea la terminación de la estación de Bolívar con el nombre de "Arganzuela"

El salto cualitativo que supusieron estos trenes eléctricos se complementó –para los servicios de media-larga distancia- en el mes de Mayo de 1982 con la aparición de los trenes Diesel de la serie 593, contruidos con motorización Fiat<sup>26</sup> y popularmente conocidos como "camellos" (junto a la muy similar serie 592 de tecnología MAN) a causa de las "jorobas" o carenados en el techo que albergan los equipos de aire acondicionado. Los "camellos" Fiat se estrenaron sustituyendo a los ferrobuses entre Madrid y Toledo, haciendo algunos de ellos tan solo el trayecto Parla-Toledo para enlazar con las unidades eléctricas 440 del nuevo servicio suburbano Parla-Madrid. De ahí hasta 1988 vinieron años de reducción de personal de estaciones y de coexistencia del material convencional de Renfe (heredado de los años 1950-60) con los nuevos "camellos". Salvo por la presencia de los expresos a Barcelona o Madrid, el ambiente ferroviario no era muy diferente del de la mayor parte de las líneas rurales cerradas en 1985. Las locomotoras reinas de la línea eran indiscutiblemente las 2100/321, si bien poco a poco se iban haciendo ver más y más las de la serie 333, construidas a mediados de los años 70, que fueron reemplazando gran parte de los servicios de las 4000/340, conforme estas iban siendo literalmente destrozadas al obligarlas a remolcar los trenes que desde la refinería de Puertollano abastecían a Madrid de productos petroquímicos, cuando eran unas locomotoras diseñadas para trenes ligeros de viajeros. (El sistema de cambio automático de su transmisión quedó "tocado" ya para siempre con estos servicios).

En 1983 se abrió el apeadero sin personal de **Los Cisneros** (P.K. 38+707) en el municipio de Yeles, aprovechando un tramo horizontal de 421 metros ya existente, para dar servicio a los trabajadores y vecinos de una urbanización.

En 1985 continuaron las iniciativas para mejorar el tráfico en la zona suburbana de Madrid; con el plan de remodelación de la estación de Atocha promovido en los años 80 por el alcalde Tierno Galván, cambiando el transbordo previsto con el Metro de Bolívar a Méndez Álvaro por un túnel de nueva construcción que además conectara con la playa de vías de la estación de Madrid-Atocha una vez se remodelaran sus instalaciones. El convenio para la reconstrucción de la línea de Orcasitas como doble vía electrificada se firmó en el mismo 1985, comenzando los trabajos en 1986, saliendo de Villaverde Alto hacia el Norte y soterrando la mayor parte del trazado con túneles artificiales para evitar las protestas vecinales y creando nuevos apeaderos en Puente Alcocer, Orcasitas, Doce de Octubre y Méndez Álvaro, siendo todos subterráneos menos el de Orcasitas. (La obra no terminó hasta 1989)

El 5 de Enero de 1987 circuló la última locomotora de la serie 4000, con un tren de tolvas entre Getafe-Badajoz y Algodor, de donde partió aislada a Valdemoro, estación de la línea de Madrid a Alicante donde descarriló.

El 27 de Enero de 1987 se abrió en el km. 12+855 el Apeadero de **Las Margaritas** para dar servicio a los barrios aparecidos al Norte de Getafe, y posteriormente a varias instalaciones de la Universidad Carlos III.

## **5. CIERRE Y CONVERSIÓN EN AVE**

El 11 de Julio de 1987, la línea convencional Madrid-Sevilla por Linares-Baeza quedó interceptada por unas inundaciones cerca de Arjonilla, con lo cual muchos trenes fueron desviados por Moreda-Granada y otros por Parla-Ciudad Real-Mérida-Zafra-Sevilla. Seis días después, el Consejo de

---

<sup>26</sup> Los trenes Fiat 593 proceden de la serie italiana 668, dos de cuyos vehículos estuvieron circulando en el Madrid-C.Real-Badajoz entre los años 1976 y 1977, haciendo pruebas -con y sin viajeros- comparativas con los servicios efectuados por los TAF, TER y Ferrobuses.

Ministros aprobó la contratación de una nueva obra de la que se venía hablando desde hacía bastantes años y que –de manera similar al proyecto de ferrocarril Puertollano-Córdoba estudiado en 1876 por el C.R.B- iba a unir la línea de Badajoz en Brazatortas con Alcolea (a las afueras de Córdoba) constituyendo el Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía (N.A.F.A.) como alternativa al paso de Despeñaperros, para lo cual había que hacer una gran modernización del Madrid-Ciudad Real. Tanto el nuevo trazado de Brazatortas como el Madrid-Ciudad Real deberían recorrerse a velocidades de 200-250 Km/h. La electrificación se haría a 25.000 Voltios en corriente alterna monofásica. Para facilitar las obras entre Madrid y Ciudad Real, el tramo Parla-Ciudad Real fue cerrado el 11 de Enero de 1988, a excepción del tramo Algodor-Ablates que estuvo funcionando para suministrar materiales, y de un par de kilómetros en las inmediaciones de Yeles en previsión de que en el futuro sirvieran como ramal de la nueva línea para enlazar con la cementera. El tramo Algodor-Villaseca se salvó también para servir de acceso a las cocheras y talleres del N.A.F.A. Se empezó a construir un ramal entre la estación de Getafe (Alicante) y la de Parla, para que los trenes del nuevo corredor salieran de Madrid por la línea de Alicante -entonces dotada de 4 vías entre Atocha y Villaverde Bajo- y pasaran a la línea de Ciudad Real sin interferir con las unidades 440 del servicio de cercanías implantado en 1979-81 hasta Getafe-Badajoz y Parla. Estaban previstos otros dos ramales:

-Uno que saliera del Madrid-Badajoz cerca de Villaseca-Mocejón para ir a Villasequilla de Yepes, en la línea de Madrid-Alicante. De esta manera se evitaba a los trenes de Madrid a Valencia y Alicante el tener que interferir con los trenes de cercanías del servicio Madrid-Aranjuez.

-Otro que saliera de Yeles y fuera a parar a un punto sin determinar de la línea del Madrid-Cáceres-Portugal, para evitar a los trenes de Cáceres interferir con los servicios de cercanías Madrid-Fuenlabrada. También se planteaba la opción de construir el llamado "nudo del Tajo" que consistía en recuperar en parte la filosofía del abandonado ferrocarril Toledo-Bargas para convertir el ramal Castillejo-Toledo en un "by pass" de Madrid por el Sur que permitiera el paso de trenes de mercancías entre Extremadura y el Mediterráneo sin pasar por los enlaces de Villaverde.

Las obras comenzaron en la línea principal y en varios puntos del enlace de Getafe y del Villaseca-Villasequilla, pero al poco de comenzarse fueron interrumpidas -1988- por una decisión que cambió totalmente el modo de explotación de la futura línea: Se decidió que las nuevas líneas españolas de Alta Velocidad se construyeran con ancho de vía internacional -1435 milímetros- para en el futuro conseguir la unión con la red ferroviaria francesa y a través de ella con las del resto de Europa. De esta manera, se implantaba en nuestro país un sistema ferroviario con reminiscencias del japonés, con una nueva red que por su diferente ancho de vía no podía aprovechar los trazados preexistentes.

Las consecuencias de la decisión de introducir el ancho internacional fueron:

-La paralización de los enlaces de Getafe y Villaseca, que cerraron -esperemos que ya para siempre- los años oscuros en España de las obras públicas inacabadas y abortadas. (A finales de 2001 se habló de terminar el enlace de Villaseca para el 2005, con vistas a trenes de ancho variable entre Madrid y Jaén)

-La no construcción del ramal de Yeles al M.C.P. y el levantamiento de lo que se había dejado montado para la cementera (Igualmente, se desechó la posibilidad de enlace en Brazatortas con la línea a Badajoz)

En el desmantelamiento de la vieja línea de 1878 intervinieron tanto locomotoras de la serie 333 de Renfe como tractores de 2 ejes del contratista, de los muchos construídos por la Metalúrgica San Martín para constructoras y fábricas. Entre Ablates y Ciudad Real son más frecuentes las superposiciones del trazado antiguo con el actual, mientras que entre Parla y Villaseca la nueva línea discurre al Este de la antigua a una distancia variable, con lo cual aquí el desmantelamiento fue una decisión cuanto menos precipitada -más aún con la gran expansión de Madrid por el Sur- y perfectamente podría haberse mantenido la vía para el servicio de la industria cementera o para previsión de futuros servicios suburbanos. La desaparición de la línea anuló la por entonces en estudio posibilidad -ahora renacida con el proyecto de ramal Toledo-La Sagra de ancho UIC- de crear trenes regionales Toledo-Ciudad Real<sup>27</sup> por Algodor. A principios de Julio de 1989 quedaron tendidos los primeros metros de carril de la nueva línea entre Parla y Torrejón de Velasco, y en Diciembre de 1990 circuló un tren de pruebas entre Parla y La Sagra con una locomotora de la serie 319 remolcando una carga de remolques de carretera del sistema experimental Transtrailer.

El resto de la historia es ya conocido de todos. En 1992 fue inaugurada la nueva línea con motivo de la Exposición Universal de Sevilla, comenzando su andadura (con 140 años de retraso) el ferrocarril de ancho europeo en nuestro país, hasta entonces solo representado por algunas líneas locales en Asturias, Cataluña y Madrid. Desde entonces, de la antigua línea de Ciudad Real solo quedan en funcionamiento las estaciones de Las Margaritas, Getafe (soterrada en 2001), Getafe-Sector 3 (Abierta el 28.05.1995.) y Parla (nuevo ramal subterráneo, también de 1995)

---

<sup>27</sup> Ver revista TRENES HOY, número de Febrero 1988, suplemento "Noticias de la Red"



## **BIBLIOGRAFIA**

-LIZANA RIVAS, ENCARNACIÓN: *El Ferrocarril Madrid-Cáceres-Portugal y su incidencia territorial*, ediciones de la Universidad Complutense de Madrid.1993.

-PILLET CAPDEPÓN , FÉLIX. *Geografía Urbana de Ciudad Real*. Ed. Akal, Madrid 1984.

-VV.AA: *Madrid-Delicias, historia de una estación..* Museo del Ferrocarril.

## **DOCUMENTACION DEL ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACION CIVIL**

-*Memoria descriptiva del proyecto del Ferrocarril de Socuéllamos a Ciudad Real*. Archivo General de la Administración, Caja 18495 de la Sección de Obras Públicas.

-*Expediente de concesión y construcción del Madrid-Ciudad Real*. AGA caja Obras Públicas 22683.

-*Unión en Villaverde de las líneas de M.Z.A. y Oeste*: Diversa documentación AGA caja Obras Públicas 32579 extractada ya parcialmente en el número 1 de la revista *P.K.98*, boletín de la Asociación Arandina de amigos del F.C.

## **DOCUMENTACION DEL ARCHIVO DE MZA CONSERVADO EN LA FUNDACIÓN DE LOS FFCC ESPAÑOLES**

-*Línea de Madrid a Ciudad Real*. Perfiles longitudinales ediciones MZA y RENFE.

-*Expediente sobre el desvío de viajeros entre Badajoz y Madrid por el empalme de Cáceres*. Archivo MZA de la FFE, núm. D 238-4.

-*Instrucciones para el servicio de trenes de viajeros y mercancías*. Servicio desde el día 30 de Junio de 1936.

## **PUBLICACIONES PERIÓDICAS**

-Revista *Railway Gazette*, número 2 del Vol. 144 (Febrero 1988), número con información diversa sobre la Península Ibérica.

-Diversos artículos de **César Mohedas García** en las revistas ASVAFER y TRACCIÓN.

-*Los camellos, automotores para todo*, por **Angel Bonilla Jiménez** y **Manuel Galán Eruste**, número especial de la revista Maquetrán, 1999.