

Proyecto de Ferrocarril Secundario de Logrosán a la estación de Chillón (línea de Madrid a Badajoz) por Almadén

Trujillo (Cáceres), 1913, febrero, 12

Proyecto del ferrocarril secundario de Logrosán a la estación de Chillón por Almadén, para enlazar con la línea de Madrid a Badajoz de la compañía MZA, realizado por el ingeniero Rafael Fernández Shaw. *Contiene: Seis volúmenes encuadernados, Memoria; Pliego de condiciones; Cubicaciones; Presupuesto y Tarifas; una carpeta con 54 planos de perfiles, puentes, edificios de viajeros, muelles, casillas de guardas y retretes, cocheras y depósitos de agua; y material móvil.* Los documentos van alojados en una caja de madera con dos asas metálicas de 39 x 31 x 30 cm. Original. Manuscrito. B.

AHF-MFM (Archivo Histórico Ferroviario. Museo del Ferrocarril de Madrid). Signatura W-0999.



Como antecedente a este proyecto, en 1904 se celebró en Badajoz, convocada por el gobernador civil, una asamblea de alcaldes de la provincia que tuvo como principal objetivo tratar los beneficios de un proyecto de ferrocarril secundario para fomentar el desarrollo de la riqueza agrícola, ganadera y minera de la región extremeña por donde atravesaría el ferrocarril, así como el acercamiento de importantes pueblos incomunicados a la red general de vía ancha de Madrid a Badajoz de la Compañía MZA, y el de sus productos a los puertos de Lisboa y Sevilla.

Cuatro años después, con la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 26 de marzo de 1908, se contempló el estudio de este ferrocarril desde la estación de Chillón a

Logrosán pasando por Almadén y Siruela, con ancho de vía métrica y una longitud final de 135 km. La tramitación de este ferrocarril con garantía de interés por el Estado fue solicitada por Manuel Vegas Martínez, presentando proyecto y fianza, concediéndole la Administración un plazo improrrogable de sesenta días para recepcionar otras ofertas u alternativas que mejorasen la presentada por el solicitante, al que se le concedió por ser propietario del proyecto, el derecho de tanteo en el acto de la subasta.

El primitivo proyecto fue redactado por el ingeniero Feliciano Navarro Rodríguez, pero ante las prescripciones técnicas impuestas por la Administración según R.O. de 24 de febrero de 1909, el ingeniero Rafael Fernández Shaw redactó en 1912 este nuevo proyecto para corregir, modificar y aportar nuevos datos justificativos que otorgaran su aprobación. Según se recoge en su memoria descriptiva, en este proyecto corregido solo quedaron siete túneles en lugar de los once del proyecto original, a su vez se establecieron los apeaderos de Rucas, Sancti-Spiritus y Minas del Borracho; las estaciones de 2ª clase de Madrigalejos, Casas de Don Pedro y Chillón (Pueblo); las estaciones de 1ª clase, Navalvillar de Pela, Talarrubias-Puebla de Alcocer y Almadén; la estación especial de Logrosán y las terminales de Chillón (Empalme) y Almadanejos (Empalme); y como estación principal, Siruela, no solo porque este pueblo estuviera en el centro de la línea, sino porque también era el punto de reunión de los distintos productos del recorrido de la comarca.

El proyecto presentó dos trazados o soluciones a valorar, partiendo ambos trazados tras el kilómetro 120, poco después del último túnel, teniendo como punto de partida la creación de una estación en Almadén. En la primera propuesta, solución Chillón, el trazado impuesto por la ley de inclusión de la línea en el Plan de Ferrocarriles Secundarios obligaba a ir a la estación de Chillón para enlazar con la línea general de vía ancha de Madrid a Badajoz de MZA; y en la solución Almadanejos, este segundo trazado prescrito por la Dirección y dictaminado sobre el estudio primitivo, imponía terminar la línea proyectada en la estación de Almadanejos, perteneciente también a la vía general de Madrid a Badajoz.

La solución por Chillón era de 16.753,22 metros y la de Almadanejos 17.612,18 metros, la primera tenía a su favor la parte económica y la segunda solución la parte técnica, sin embargo finalmente no se llegó a ejecutar ninguno de estos trazados, y como ocurriera con otros muchos ferrocarriles secundarios, este ferrocarril no pasó de su proyección sobre el papel.