

Crónica
de Córdoba
y sus Pueblos

XXIV



Córdoba, 2018

Ilustre Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

Crónica
de Córdoba
y sus Pueblos
XXIV

Ilustre Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

Diputación de Córdoba, Departamento de Ediciones y Publicaciones

Córdoba, 2018



Ilustre Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

Crónica de Córdoba y sus Pueblos, XXIV

Consejo de Redacción

Coordinadores

Juan Gregorio Nevado Calero

Fernando Leiva Briones

Vocales

Manuel García Hurtado

Juan P. Gutiérrez García

José Manuel Domínguez Pozo

Manuel Muñoz Rojo

Edita e Imprime: Diputación de Córdoba
Ediciones y Publicaciones.

Foto Portada: Vista aérea de Belmez y su castillo.

I.S.B.N.: 978-84-8154-565-4

Depósito Legal: CO 676 - 2018

LA LÍNEA DE FERROCARRIL CÓRDOBA-ALMORCHÓN

José Lucena Llamas
Cronista Oficial de Montoro

Antecedentes

En el último tercio del siglo XVIII, José Simón de Lillo descubre unas minas de carbón en el arroyo Hontanilla, cerca de la Aldea de Peñarroya. La extracción del mineral se inició en 1770 y en los ocho primeros años se extrajeron 42,748 arrobas¹, pero la explotación de la mina no se consolidó hasta que en 1842, tras varios períodos de actividad y paro de la producción, se constituye una compañía anglo-española. La explotación en firme, sin embargo, no se inició hasta unos años después, teniendo una gran repercusión económica y social en la zona.

Para transportar el carbón, se proyectó construir un ferrocarril que uniera Belmez con la línea de Ciudad Real-Badajoz, junto al castillo de Almorchón, y con la de Madrid- Sevilla en Córdoba. La Reina Isabel II² (2) autoriza la construcción de la línea que no sólo daría salida a la producción minera, sino que uniría Córdoba con Extremadura por ferrocarril.

El decreto fijaba que el tramo Belmez-Almorchón debía construirse en dos años con un presupuesto de 852.000 reales y el de Belmez-Córdoba, en tres con un presupuesto de 1.132.713 reales, subvencionado la corona la tercera parte del presupuesto de ambos tramos.

Tramo Belmez-Almorchón

La subasta del tramo Belmez- Almorchón se celebró el 13 de abril de 1864 y la concesión le fue adjudicada a Eugenio Abella por un período de noventa y nueve años. El pliego de condiciones especificaba las estaciones previstas en el tramo, fecha de comienzo y finalización de las obras (tres meses y dos años, respectivamente), número de locomotoras, de coches de viajeros y otros componentes inherentes al normal funcionamiento de la línea. También fijaba el precio máximo autorizado de los billetes³.

¹ A(rchivo) F(amilia) P(eñalta). El carbón se vendía en Almadén a tres reales y medio la arroba.

² Gaceta de Madrid, 24-05-1863.

³ Como curiosidad citamos algunas tarifas por kilómetro recorrido: Un billete de 1ª clase: 0'40 reales; de 2ª, 0'30; de 3ª, 0'20; un buey, un toro, una vaca, una mula o un animal de tiro, 0'40 reales; un ternero o un cerdo, 0'15; un cordero, oveja o cabra, 0'10; una tonelada de carne, de frutas, leche, ostras y pescado fresco con la velocidad de los viajeros: 1'90 reales.

Unos meses después, se produce la fusión de la Compañía del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz con la de Almorchón y nace la Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real-Badajoz y de Almorchón a Belmez⁴. Este tramo se inauguró oficialmente el uno de abril de 1868, aunque ya se había abierto al tráfico de mercancías el 10 de marzo.

La cuenca minera ya estaba comunicada con Madrid y, por ende, con el resto de España, pero era preciso comunicarla con Córdoba y establecer un tráfico más fluido con el Sur y con los puertos más importantes de Andalucía.

Tramo Córdoba- Belmez

Las obras del tramo Córdoba-Belmez le fueron adjudicadas a Francisco Roma y Cía.⁵ La concesión le permitía construir un ferrocarril, de uso particular que, “partiendo de los criaderos carboníferos de Espiel y Belmez, vaya á enlazarse con la prolongación del Ferro-carril de Sevilla á Córdoba en las Ventas de Alcolea”. Este proyecto de trazado, como veremos más adelante, sufriría cambios importantes y retrasos significativos sobre todo en su tramo final de la capital cordobesa.

El 21 de abril de 1857, aunque las obras se habían iniciado con anterioridad, se coloca oficialmente la primera piedra en “el sitio llamado el Bujadillo o la Florida, a la margen izquierda del río Albardado en el puntal que está por debajo de las Pedreras”, a media legua de Belmez.

Las obras sufren varias interrupciones, incluso es preciso redactar un nuevo proyecto, dado lo accidentado del terreno por el que transcurría su trazado y a los problemas que los accesos a Córdoba presentaban.

A comienzos de 1863, se aprueba un nuevo proyecto redactado por Juan Bautista de Prado que sustituía al original de Juan Sánchez Sandino⁶. El nuevo proyecto, recogido en seis volúmenes, incluía perfiles longitudinales y transversales, planos, presupuesto, pliego de condiciones, cubicaciones y el presupuesto que ascendía a 4.093.553'825 escudos.

Para iniciar el proceso de expropiación del tramo próximo a Córdoba, el Gobernador Civil envía un oficio⁷ al Alcalde de Córdoba para que se manifestara sobre la utilidad pública del ferrocarril Córdoba-Belmez. El Pleno del Ayuntamiento no sólo se declaró a favor del proyecto por su utilidad y conveniencia para los intereses “agrícolas, industriales y comerciales” de la comarca, sino que expresó su deseo sobre el pronto comienzo de las obras. Sin embargo, el expediente de expropiación no se aprueba hasta trece años después y no se ejecuta hasta dos años más tarde⁸.

Por otro lado, Francisco Roma solicita al Alcalde de Córdoba⁹ ocho hectáreas de terreno, situadas en las afueras de la puerta de Plasencia, junto al Marrubial, para edificar la estación. El Alcalde accede gustoso por “los beneficios que reportaría al barrio de San Lorenzo”, pero, al final, la empresa que debía construirla desestimó el

⁴ Real Decreto, 7-12-64.

⁵ Gaceta de Madrid, 19-06-1856.

⁶ Real Orden de 12-01-1863.

⁷ A.F.P. Oficio de 24-10-1857.

⁸ Archivo Municipal de Córdoba, sesión, 25-06-1872.

⁹ A.F.P., 25-09-1875.

lugar por “razones facultativas”. De haberse construido la estación en este lugar, el perfil urbano de Córdoba sería muy distinto al actual.

Definitivamente la estación se construyó cerca del “Ventorro de Parra”, en las Margaritas, a 197 metros de la estación de Córdoba. Se le llamó Cercadilla, nombre de una huerta contigua. Sobre sus solares, se construyó en 1992 la actual estación de Córdoba¹⁰.

Fuentes de financiación del tramo

Para continuar las obras, los promotores, que ya habían invertido más de 15 millones de reales, buscan financiación en organismos oficiales y en ayuntamientos. El Alcalde de Montoro, Antonio Enrique Gómez y Medina, llevó al Pleno la petición de la Compañía del ferrocarril Córdoba-Almorchón y, posteriormente a una sesión mixta extraordinaria de Ayuntamiento y mayores contribuyentes. En ambas sesiones, acordaron invertir ciento veinte mil escudos en obligaciones de la Compañía, siendo ratificado el acuerdo en un posterior Pleno¹¹.

Montoro, la antigua Epora romana, además de participar en la construcción de la línea férrea con bienes de propios, envió una cuadrilla de obreros comandada por Francisco Rodríguez Poblete, un experimentado maestro de obras que ya había trabajado en la línea Madrid- Córdoba. Poblete dirigió la construcción de la estación de Espiel y las obras del tramo Espiel-Belmez¹².

Tras duros trabajos y diversos aplazamientos, el 28 de noviembre de 1870 se inauguró la parte alta y menos complicada: Belmez - La Alhongiulla, tardando el resto aún casi tres años en abrirse al servicio, siendo el 11 de julio de 1873 cuando se abrió el tramo La Alhondiguilla-Obejo y 5 de septiembre del mismo año el último trayecto entre Obejo y Córdoba¹³.

Por Cabronero¹⁴, conocemos que en 1891, existían dos comisiones para distribuir el carbón, una en Belmez y otra en Cabeza del Buey dirigidas por los señores Bermejo y Cabanillas, respectivamente. El jefe de estación de Obejo, según Cabronero, era José Ortiz; el de El Vacar, Antonio Cuenca; el de Alhondiguilla, Antonio Montero; el de Espiel, Fermín Samaniego; el de Cabeza de Vaca, Andrés Almarán.

También da a conocer que en Belmez existían dos estaciones: la de la línea Belmez- Córdoba, explotada por Ferrocarriles Andaluces, y la de Belmez-Almorchón, por M.Z.A.¹⁵.

En el primer cuarto del siglo XX, la línea fue en auge, dado el trasiego de mineral y de personas que en torno a las minas se habían congregado. En 1921, circulaban por el tramo Belmez- Cercadilla un ómnibus, que hacía el trayecto en 2 h 55', cinco mercancías y tres máquinas aisladas. De Córdoba a Belmez: un correo, por la tarde, en tres horas; un ómnibus, por la mañana, en 3h 25'; cinco mercancías y seis

¹⁰ A.F.P., 24-08-70.

¹¹ Archivo Municipal de Montoro, sesión, 6- 10- 1866, 14-10-1866, 19-10-1866.

¹² Autobiografía de Francisco Rodríguez Poblete. Obra inédita.

¹³ A.F.P.

¹⁴ CABRONERO Y ROMERO, Manuel. *Guía de Córdoba y provincia para 1891 y 1892*. Córdoba, 1891.

¹⁵ El interesado puede ver la clase de trenes que transitaban la línea, horarios de salida y llegada a cada una de las estaciones y precios de los billetes en los cuadros 1 y 2, sacados de Cabronero.

máquinas aisladas. Había además, cuatro trenes militares de Belmez a Cercadilla, y cuatro de Córdoba a Belmez¹⁶.

Proceso de desmantelamiento de la línea. Supresión del Servicio de Viajeros

Al final de la década de los sesenta, el llamado Gabinete Tecnócrata elabora un informe sobre la rentabilidad de las líneas de ferrocarril. Una de las líneas más deficitarias, según el estudio, era la de Córdoba- Almorchón; por lo que, se inicia el proceso de desmantelamiento de la misma.

Algunas voces se manifestaron en contra del cierre de la línea, pero, dada la situación política de los años postreros de la Dictadura, pronto fueron acalladas y, en marzo de 1974, se recibe en todas las estaciones y municipios de la Comarca la siguiente circular de la Dirección General de Transportes¹⁷: “A partir de las 0 horas del día 1 de abril de 1974 (...) quedará suprimido el Servicio de Viajeros y, consecuentemente el de Equipajes y mercancías en régimen de equipaje en todas las estaciones y dependencias intermedias de la línea (...), subsistiendo únicamente los tráficós de mercancías (...) El servicio de viajeros (...), será sustituido por un servicio por carretera (...)”.

La prensa local, provincial y nacional se hace eco del cierre. *Diario Córdoba* destaca en primera plana el cierre de la línea y la incidencia negativa que iba a tener en la Comarca y reclama al Gobierno que se restablezca el servicio de viajeros¹⁸.

El Alcázar en el artículo “Un pueblo que pierde gente” reivindicaba para una población que, según el articulista, poblaba una extensión superior al 50% de la provincia de Córdoba, el derecho de comunicarse por ferrocarril¹⁹.

Waldo Ruiz Mateos denunciaba en *El Pueblo* la injusticia de la supresión y F. Navarro Calabuig se expresaba en igual sentido en el *Diario Arriba*.

Además de estos artículos, publicados en primera plana o en lugar destacado, se sucedieron artículos más modestos de comerciantes y particulares que pedían el restablecimiento del servicio de viajeros. Mención especial, por su ironía y sentido del humor, merece el artículo “El tren de Pepito” que, en forma de cuento, se publicó en la revista *Peñarroya*, critica el cierre, injusto y arbitrario de la línea.

Por su parte, el Ayuntamiento de Peñarroya mandó reiterados escritos de protesta al Ministerio, adjuntándole un informe detallado sobre el asunto. El silencio fue siempre la respuesta²⁰.

Uno de los políticos que más se implicó en la defensa de la reapertura de la línea fue Joaquín Martínez Bjorkman que llevó el asunto al Senado donde el Ministro de Transportes reconoció “la tesis de poner en circulación la línea de viajeros de Córdoba-Almorchón”²¹.

Argumentos de Juan Peñalta Castro, Cronista de Belmez, en contra del cierre de la línea

¹⁶ El lector interesado puede conocer más detalles en el Archivo de la Fundación de Ferrocarriles.

¹⁷ Copia de la circular se encuentra en A.F.P.

¹⁸ *Diario Córdoba* 1,3 y 30 de abril 74; 3 de mayo 74; y 8 de octubre 78.

¹⁹ *El Alcázar*, 04-04-75.

²⁰ Archivo Municipal de Peñarroya, sesión plenaria, 22-06-74.

²¹ Carta de 21-11-1978 dirigida a Peñalta. A. F. P.

Los habitantes, asociaciones, autoridades locales y otras entidades públicas y privadas de la Comarca también se movilizaron en pro de la restauración de la línea. Uno de los colectivos más diligentes fue la asociación “Gran Familia Belmezana de Residentes en Madrid”, de la que era presidente Juan Peñalta Castro, Cronista Oficial de Belmez. Este y su hermano José Felix, funcionario de RENFE, hicieron un seguimiento exhaustivo de todo el proceso y enviaron reiterados escritos al Ministro de Transportes denunciando la arbitrariedad cometida.

Aunque en los escritos e informes de Peñalta se percibe un enfoque un tanto subjetivo, muchos de los datos que aporta no difieren mucho de los de RENFE. En uno de sus alegatos, destaca la importancia estratégica de la línea. Para él, fue clave para el éxito de la Operación “Orellana”, “cuyo transporte de tropas y material pesado se hizo mayoritariamente por la línea Córdoba-Almorchón”. Estas maniobras se celebraron en octubre de 1978 en la zona nororiental de la provincia de Badajoz²².

Así mismo, alega que era imprescindible para dar salida al mineral, cuya producción con la puesta en funcionamiento de las minas de Villanueva del Rey, El Porvenir y Cargadero de Cabeza de Vaca aumentó sensiblemente, obteniendo más de 5.000 toneladas al día.

Otro de sus alegatos es que el cierre afectaba a 130.000 personas. Sin embargo, M. Dobeson refleja en su informe que la población de la zona, según el censo de 1981, era de unos 52.000 habitantes, un 21'5% menos que la registrada en el censo del año 70²³.

Por otro lado, cuando en 1974 se suprime el servicio de viajeros, según Peñalta, se transportaban 586.000 Tm y ocho años después, 1.460.700 Tm. Dicho incremento fue debido a que el carbón para la Central térmica de Puente Nuevo y la materia prima para la fábrica de cemento “Asland”, procedente de canteras extremeñas, se suministraba a través de esta línea. Al suprimirse, los costes de producción de estas dos industrias, se verían incrementados, pues al desviarse por Manzanares aumentaban considerablemente las distancias.

En términos parecidos se manifiesta el Director General de Transportes de la Junta de Andalucía, Antonio Peláez, en una reunión que mantuvo con alcaldes de la zona. El representante de la Junta manifestó que, en base a los datos que tenía, la línea no sólo habría que mantenerla, sino además potenciarla y modernizarla y “no debía rechazarse, definitivamente, el transporte de viajeros, sino tenerse en cuenta y tratar de realizarla”²⁴.

Sus palabras se quedaron en una simple declaración de intenciones y RENFE desvió todo el tráfico de Madrid-Badajoz y los procedentes de Cáceres y Salamanca, dirección Córdoba, por Manzanares y Mérida, convirtiendo los 137 km. que separan Almorchón de Córdoba en 469 km.

En otro informe, Peñalta²⁵ da a conocer que la línea estrecha Puertollano, Valle de los Pedroches, Peñarroya, Fuente del Arco en la línea de Badajoz empezó a desguazarse el 01-01-72 y se terminó el 30-10-73. En el mismo escrito, Peñalta achacaba su cierre al estado de abandono en que se encontraba la línea Córdoba-

²² A. F. P, escrito de 27-1-1979.

²³ Ibidem.

²⁴ Ibidem, reunión 18-05-84.

²⁵ Ibidem, informe de 21-abril-83.

Almorchón y sus instalaciones y propone renovar unos 70 km. Con esta intervención, la línea se convertiría en vía alternativa a los recorridos Córdoba, Puertollano, Ciudad Real, Mérida, Badajoz, Cáceres, Salamanca, reduciendo a la mitad los trayectos.

Desmantelamiento definitivo de la línea

A finales de 1984, un estudio del economista K.M. Dobeson revela que la línea, utilizada exclusivamente para transportar la madera de los pinos talados en la comarca, para abastecer de carbón a la central térmica de Puente Nuevo y, ocasionalmente, para trasladar convoyes militares, era altamente deficitaria y recomienda la supresión inmediata de la misma²⁶.

Dobeson describe con exactitud el trasiego de trenes existente en marzo del 84. De Almorchón a Peñarroya, circulaban tres trenes; de Peñarroya a Almorchón, uno; de Peñarroya a Alhondiguilla, cuatro; de Alhondiguilla a Peñarroya, cuatro; de Alhondiguilla a Villanueva del Rey, cinco; de Villanueva del Rey a Alhondiguilla, cinco; de Córdoba a Alhondiguilla, uno; y de Alhondiguilla a Córdoba, uno.

En todo el trayecto, según el informe, se cargaban 737.484.4 toneladas, transportadas por 17.271 vagones, obteniendo unos ingresos por portes de 245.223.036 pesetas y se descargaban 88679'3 Tm., transportadas por 2.521 vagones, ascendiendo a 94.806.438 pesetas los ingresos. Los productos exportados eran fundamentalmente, carbón mineral, productos manufacturados, cereales, ganado y maderas. Los importados, productos químicos, combustibles, butano, propano, productos manufacturados, materias textiles y automóviles.

En el tramo Córdoba -Belmez existían 8 túneles y 6 puentes; de Belmez a Almorchón, 4 puentes. En todo el trayecto existían 86 pasos a nivel, sólo diez con guarda. En 10 km. del recorrido no se podía pasar de 10 km/h; en 69, de 40 km/h; y en el resto, de 60 km/h. El personal adscrito a la línea lo constituían 17 jefes, 13 factores de circulación, 2 factores encargados, 57 factores, 14 capataces de maniobras, 19 especialistas, 6 guardagujas, 6 mozos de agujas, 3 peones especializados, 34 peones, 6 vigilantes de estación, 6 guardas, 6 limpiadoras. Además existía un personal de mantenimiento, integrado por un jefe de distrito, un capataz, siete obreros de primera, 14 obreros especializados, 5 peones y 6 guardabarreras.

Estos recursos materiales y humanos no fueron suficientes para mantener unos servicios altamente deficitarios. Sin embargo, el servicio de mercancías a vagón completo, continuaría hasta que en el año 91 se construyó la nueva estación de Córdoba y las vías del Ave. Desde entonces, el último tramo quedó literalmente desmantelado, quedando sólo los ramales interiores. los pinos talados en la comarca y abastecer de carbón a la central térmica de Puente Nuevo.

El Ejército, autoridades locales, provinciales y autonómicas reclamaron que se restableciera el servicio partiendo del apeadero de Mirabueno o pasado el viaducto metálico del Arroyo de Pedroches. Desgraciadamente, ningún tren volvió a circular por el tramo Córdoba-Cerro Muriano, realizándose la entrada y salida de mercancías por el extremo Norte de la línea, es decir, desde Almorchón.

En el otoño de 2012, la Asociación Extremeña de Amigos del Ferrocarril contrató un automotor de RENFE para reivindicar el restablecimiento del servicio de viajeros. El tren que partió de Almorchón llegó hasta La Alhondiguilla (estación de

²⁶ Ibidem, junio 1984.

Villaviciosa, punto kilométrico 40.8). El paso del tren fue todo un acontecimiento para los vecinos de la zona que desde el uno de enero de 1974 no veían pasar un tren de viajeros. El suceso fue recogido por los medios de comunicación, pero su repercusión fue meramente anecdótica y la vía férrea continúa infrautilizada y su estado de mantenimiento lamentable.

Nota: Mi agradecimiento a la familia Peñalta que desinteresadamente me ha permitido el acceso al archivo de su padre.

FUENTES CONSULTADAS

Archivo Municipal de Córdoba.

Archivo Municipal de Montoro.

Archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Archivo de la familia Peñalta.

Documentos oficiales de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, Madrid, 1897.

Compañía de los ferrocarriles M.Z.A. Red antigua. Línea de Ciudad Real a Badajoz-Almorchón -Belmez. Croquis de estaciones. Tres tomos, 1912,1921, 1936.

Estudio del balance social del tramo ferroviario Córdoba-Almorchón. Instituto de Estudios del transporte y las comunicaciones. España. Ministerio Transportes, Turismo y Comunicación. Senda, 3, 1984

Estimación del valor de los terrenos correspondientes a las líneas propuestas para supresión. RENFE, 1968.

Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante. Línea de Madrid a Badajoz y Ramales de Castillejo a Toledo y de Almorchón a Belmez. (Marcha de los trenes). Tres tomos correspondientes a 1929, 1936, 1940.

Itinerario de los trenes: líneas de Marchena a Écija, y de Córdoba a Belmez. Cía Ferrocarriles andaluces, 1933- 1940.

Líneas de Ciudad Real a Badajoz. Almorchón a Belmez y Puente - Aljucen a Cáceres: Croquis de estaciones. Cía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, 1912

Líneas de Almorchón a Belmez y Aljucen a Cáceres: Perfil longitudinal. Cía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, 1936

Líneas de Almorchón a Belmez y Aljucen a Cáceres: Perfil longitudinal. Cía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, 1921

Líneas de Madrid a Burgos, Almorchón a Belmez, Aljucen a Cáceres. RENFE, 1958.

Líneas de Aljucen a Sevilla y Huelva.....Córdoba a Belmez y ramales. RENFE, sin fecha. (gráficos de distribución de carriles de todas las estaciones)

Marcha de los trenes: Madrid a Badajoz y ramales de Castillo a Toledo y de Almorchón a Belmez. Cía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, 1928- 40

Nota sobre las concesiones de las diferentes líneas que constituyen el 1 de enero de 1917 la Red de la Cía de ferrocarriles andaluces, 1918.

Perfil esquemático (para el cálculo de marcha de trenes) Madrid- Almorchón, 1946

Perfil longitudinal Línea de Almorchón - Belmez, 1947 y 1926

Perfil general.... 1906, 1926.

CABRONERO Y ROMERO, Manuel. *Guía de Córdoba y provincia para 1891 y 1892*. Córdoba, 1891.

PRADO, Juan Bautista. *Proyecto de la variación del trazado ... Córdoba a Espiel y Belmez*. Seis tomos.

RAMÍREZ Y DE LAS CASAS DEZA, Luis M^a. *Manuel descriptivo de los ferrocarriles de Andalucía que comprende las líneas de la Concepción de Almuradiel hasta Cádiz; de Córdoba a Málaga; y de Belmez a Almorchón / por Don Luis María Ramírez...*, Córdoba, s XIX

RODRÍGUEZ POBLETE, Francisco. *Autobiografía, inédita*, 1925.

Cuadro n^o 1: De Córdoba (Cercadilla) a Belmez, Almorchón y Madrid.

PRECIO	DEL	BILLETE	KM	ESTACIONES	TREN	MIXTO	TREN	CORREO
1 ^a	2 ^a	3 ^a			1 ^a ,	2 ^a , 3 ^a		1 ^a , 2 ^a y 3 ^a
P. C.	P.C.	P. C.			Llegada	Salida	Llegada	Salida
			0	Córdoba	-	15'20	-	5'00
2'65	2'00	1'35	23	Obejo	16'54	17'14	6'11	6'19
3'60	2'70	1'80	31	El Vacar	17'40	17'45	6'37	6'39
5'10	3'80	2'55	44	Alhondiguilla	18'14	18'29	7'04	7'10
6'00	4'50	3'00	52	Espiel	18'49	19'09	7'28	7'36
--	--	--	70	Cabeza Vaca	19'45	20'10	8'07	8'09
8'30	6'25	4'15	72	Belmez	20'20	-	8'15	8'35
9'10	6'85	4'55	79	Peñarroya	-	-	8'54	8'55
11'05	8'30	5'55	96	Valsequillo	-	-	9'26	9'27
13'35	10'05	6'70	116	Zújar	-	-	10'07	10'08
15'65	11'75	7'85	136	Almorchón	-	2'08	10'40	15'20
18'20	13'65	9'10	158	Belalcázar	3'06	3'08	16'02	16'03
19'90	14'95	9'95	173	Pedroches	3'43	3'45	16'30	16'31
33'35	25'05	16'70	290	Ciudad Real	9'50	11'25	20'48	21'35
46'50	34'85	23'25	404	Algodor	16'55	17'09	3'03	3'13
53'25	39'95	26'65	463	Madrid	19'30	-	5'50	-

Cuadro n^o 2. De Madrid a Almorchón, Belmez y Córdoba.

Precio	del	Billete	KM	Estaciones	TREN	MIXTO	TREN	CORREO
1 ^a	2 ^a	3 ^a			1 ^a ,	2 ^a y 3 ^a	1 ^a ,	2 ^a y 3 ^a
P. C.	P. C.	P. C.			Llegada	Salida	Llegada	Salida
			0	Madrid	-	8'00	-	21'00
6'80	5'10	3'40	59	Algodor	10'17	11'31	21'22	23'30
19'90	14'95	9'95	173	Ciudad Real	16'05	17'45	4'45	5'35
33'35	25'05	16'70	290	Pedroches	23'05	21'07	9'34	9'35
35'10	26'35	17'55	305	Belalcázar	23'47	21'49	10'08	10'09
37'65	28'25	18'85	327	Almorchón	1'02	-	11'02	15'35
39'95	29'95	20'00	347	Zújar	-	-	16'18	16'19
42'25	31'70	21'15	367	Valsequillo	-	-	17'06	17'07
44'20	33'15	22'10	384	Peñarroya	-	-	17'40	17'41
45'00	33'75	22'50	391	Belmez	-	5'30	17'55	18'15
-	-	-	393	Cabeza Vaca	5'38	5'58	18'23	18'33
47'30	33'45	23'65	411	Espiel	6'30	6'42	19'04	19'14
48'20	36'15	24'10	419	Alhondiguilla	7'02	7'12	19'31	19'37
49'70	37'30	24'85	432	El Vacar	7'57	8'03	20'07	20'09
50'60	37'95	25'30	440	Obejo	8'21	8'41	20'25	20'35
53'25	39'95	26'65	463	Córdoba	9'45	-	21'40	-



**Ilustre Asociación Provincial Cordobesa
de Cronistas Oficiales**



ISBN 978-84-8154-565-4



9 788481 545654