

Peñarroya-Fuente del Arco-Puertollano. El ferrocarril minero de una multinacional. *Francisco de los Cobos Arteaga. Universidad de Castilla-La Mancha*

A servicio de sus explotaciones mineras e industrias, la *Sociedad Minero Metalúrgica de Peñarroya (SMMP)* construyó el segundo ferrocarril de vía estrecha en longitud de España. Conocida su historia empresarial, merced a un extenso volumen publicado con motivo de su centenario en nuestro país, mientras esperamos una monografía sobre la *Peñarroya* carrilera tenemos un objetivo modesto. Pretendemos dar cuenta de algunos puntos de su actividad ferroviaria, tras revisar el artículo divulgativo de Gustavo Reder y las últimas investigaciones de García-Cano, Usero y Fernández-Pacheco y Moya¹. Asimismo, José Antonio Gómez Martínez nos confió un original sobre los ferrocarriles del distrito plomero de Jaén, cuya lectura ha permitido contrastar y enriquecer buena parte del presente trabajo.

Junto a estos sólidos relatos, como fuentes primarias recurrimos a las memorias de la *Compañía del Ferrocarril de Peñarroya a Puertollano* y a los documentos del archivo de la *Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE)*. Para completar estas referencias, también hemos consultado las noticias publicadas en la *Gaceta de los Caminos de Hierro (GCH)*, *Ferrocarriles y Tranvías (FYT)*, *Revista de Obras Públicas (ROP)* y en el *Anuario de Enrique de la Torre (AFET)*.

En un horizonte cercano, la importancia de los ferrocarriles de *SMMP* requiere examinar dos vías documentales que aún se encuentran poco explotadas. Por una parte, López Morell ha trabajado en los archivos Rothschild de París para aportarnos valiosas informaciones sobre la casa de banca y su participación en la minería andaluza y, definitivamente, la *FFE* dispone de sustanciosos expedientes sobre *Peñarroya*. En consecuencia, animamos a los interesados en el ferrocarril a examinar estos fondos para elaborar labores de mayor entidad que esta pequeña memoria².

Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a Belmez; Hullera y Metalúrgica de Belmez y Minero Metalúrgica de Peñarroya: tres sociedades complementarias

José Forns recibió el permiso de un camino de Ciudad Real a Badajoz el 19 de diciembre de 1859. Efectuadas las emisiones precisas, la *Compañía del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz* se constituyó el 26 de marzo de 1861 en Madrid, con fuertes inversiones franco-belgas y una dirección parisina en 12 Plaza de la Vendôme. Su capital formado por 330.800.000 reales quedó acogido a una subvención de 97 millones, al gobierno honorífico de Alejandro Mon Menéndez, antiguo ministro de Hacienda, presidente fundacional de *MZA* y benefactor de los Rothschild, y al apoyo de Claudio Moyano, ex ministro de Fomento. Como artífice ingeniero compareció José Canalejas Casas, que redactó el proyecto, ejerció de director general y sumó participaciones en la sociedad³.

El tren de *Badajoz* no fue próspero. Los erróneos cálculos en su alzada y en los ingresos por explotación, pronto agotaron la tesorería. Respaldado por un magno capital, que confiaba en la minería para relanzar el negocio, se emprendió una ramal de Almorchón a Belmez y, uno de los partícipes del camino, *Parent & Schaken* creó en 1869 la *Houllière et Métallurgique de Belmez* para laborear el exuberante coto El Terrible⁴.

¹.- REDER (1982); GARCÍA-CANO SÁNCHEZ (1998); USERO MORENO (2000 a) y (2000 b) y FERNÁNDEZ-PACHECO SÁNCHEZ-SÁNCHEZ GIL y MOYA GARCÍA (2001).

².- LÓPEZ MORELL (1999).

³.- *MZA*. DOCUMENTOS OFICIALES (1897).

⁴.- PEÑARROYA- ESPAÑA (1984).

No paliaron estos tráficos al ferrocarril, que se sumió en circunstancias extremas. Sin satisfacer los sueldos a sus empleados, inatendía a proveedores y obligacionistas. Después de intentar fusionarse con *MZA* y *Belmez*, a finales de 1871 saldó sus compromisos mediante valores y, de este modo, las deudas fueron involucradas en el porvenir férreo; aunque, no pudo desprenderse de pagar al *Crédit Industriel et Commercial* de París quince anualidades de 400.000 francos al 6 por ciento⁵. Atribuido el fracaso al rodeo que debían sufrir los tráficos para lograr la capital del reino, comenzó a urdirse un enlace directo con Madrid. Mientras los acreedores acosaban con pleitos, al portar únicamente títulos yermos, el hábil Canalejas demandó dos carriles concurrentes a *MZA*: río Aljucén a Cáceres y sus criaderos de fosfatos; y un Ciudad Real-Madrid directo⁶.

En su batalla por la Corte, *Badajoz* ganó sólidos apoyos. Prometido un Madrid industrial gracias a los carbones de Belmez, mediante la rebaja de 23,75 reales por tonelada que proporcionaría la línea directa, la *Cámara de Comercio de Madrid*, la *Revista Minera* y algunos diputados socorrieron al joven catedrático de la *Universidad Central* y abogado José Canalejas Méndez, encumbrado a secretario ferroviario. Trasladada la cuestión a las Cortes en noviembre de 1876, *Alicante* argumentó que, conforme con la ley, el camino a Portugal debería partir del Madrid a Almansa entre Alcázar de San Juan y Socuéllamos; pero, cuando *MZA* emprendía sus trabajos a la frontera lusa, irrumpió otra firma que le arrebató lo acordado con el Estado⁷. En defensa de *MZA* intervino el diputado por Vélez Málaga e ingeniero Luis Rute Giner y la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, a través de sus artículos y reproducciones de prensa extranjera⁸. Con perspicacia se anunciaba el fin de la treta de *Badajoz*, merced a su compra por *Alicante* o por una breve guerra, basada en una fácil maniobra. El ferrocarril más poderoso rebajaría temporalmente sus precios, apoyándose en las dimensiones de su red, para hundir al menor⁹. Si bien, las noticias señalaban que *Badajoz* especulaba con las concesiones, al hallarse en una situación financiera límite, las pretensiones de los Canalejas se hicieron efectivas. Recibieron el 14 de diciembre de 1876 el Cáceres-Aljucén y, un día después, el apetecido Madrid-Ciudad Real¹⁰.

Inaugurado el primero de mayo de 1879, el camino capitalino reducía el viaje al Sur en 93 kilómetros respecto a la ruta de *MZA* por Despeñaperros; pero, construido de manera económica, su perfil no era generoso con las velocidades y tracciones¹¹. Como un nuevo envite a *MZA*, el 15 de diciembre la sociedad gobernada por Canalejas encomendó a Emilio Cessary la redacción de un Puertollano-Córdoba, cuyo permiso recibió una semana después¹². Para detener estas intenciones, *MZA* adquirió el ferrocarril de *Badajoz* el 8 de abril de 1880. Dos factores ayudaron a establecer un precio benévolo; aunque, muy por debajo del valor real de sus 508 kilómetros. En primer lugar, la necesidad de *MZA* de lograr Lisboa antes que *MCP* y, de forma verosímil, las conocidas relaciones económicas y familiares entre ambas sociedades férreas. Sostiene esta hipótesis que en *Badajoz* concurrían: Mon, Teisserenc de Bort y Courpon, administradores de *MZA*. Sin que podamos olvidar que Bazile Parent, destacado accio-

⁵.- “Ingresos de Ciudad-Real a Badajoz”, GCH, 30-1-1876, pp. 65-67.

⁶.- Los pleitos contra el *Badajoz* quedaron impresos en HERRANDO (1874).

⁷.- “Línea directa á Ciudad-Real. Exposición de la Compañía de Alicante á las Cortes”, GCH, 2-12-1876, pp. 773-774.

⁸.- “La cuestión de Ciudad Real en el Congreso”, GCH, 2-12-1876, pp. 774-775.

⁹.- “Prensa extranjera”, GCH, 17-12-1876, pp. 802-805.

¹⁰.- Con objeto de aligerar el texto de notas administrativas, excluimos las referencias sobre las fechas de solicitudes, concesiones y aperturas que pueden localizarse en GCH, ROP-Colección Legislativa y AFET. Sobre las locomotoras de la línea: MORLEY & SPENCER (1985).

¹¹.- Nota sobre los beneficios que ha reportado al país la explotación de la línea directa de Madrid a Ciudad Real (1879).

¹².- Archivo FFE. Compañía *MZA*. Servicio de Vía y Obras 119/2. Nota sobre el proyecto de Ferrocarril de Puertollano a Córdoba (1879)

nistas de *Badajoz* y *Belmez*, era yerno de León Say, ministro de Hacienda de Francia y miembro del comité de París de MZA¹³.

Las derrotas carrileras de los inversores de *Belmez* posibilitaron otro negocio. El 6 de octubre de 1881 participaron, en la conocida Plaza de la Vendôme de París, en la fundación de *Société Minière et Métallurgique de Peñarroya*. Hasta totalizar 5 millones de francos suscribieron el 50 por ciento del capital sus obligacionistas la décima parte y los Rothschild el resto. En una de las cláusulas, se determinó que *Belmez* renunciara por medio siglo a laborear el plomo y que, de igual forma, *Peñarroya* cediese en el carbón. Los interesados en *Hullera de Belmez: Banque Mirabaud, Fives et Lille, Crédit Industriel et Commercial* y *Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a Belmez*, como socios mayoritarios del negocio, eligieron como director ejecutivo de la nueva firma a Charles Ledoux, gerente de *Belmez*¹⁴. No obstante, *SMMP* quedó bajo los Rothschild. Una vez comprometido el 40% del capital de la nueva empresa, ésta casa de banca logró las porciones más sabrosas del negocio: la mitad del consejo de administración, un tercio del servicio financiero y la exclusividad de las ventas del plomo¹⁵.

El primer camino de SMMP. El ferrocarril Peñarroya-Fuente del Arco

Transcurridos algunos ejercicios de tareas exploratorias, los buenos resultados de los plomos de El Triunfo, en Azuaga y de Victoria y San Quintín, en el valle de Akudia, motivaron la expansión de *SMMP*. Así, con objeto de unir sus posesiones, a mediados de 1891, los franceses recibieron un ferrocarril de Peñarroya a Fuente del Arco. En su pliego de condiciones, aprobado el 5 de enero de 1893, *SMMP* adquirió el compromiso de levantar estaciones en Peñarroya, Los Eneros, Fuenteovejuna, Argallón, La Granja, Azuaga, El Triunfo, San Fernando, Valverde de Llerena y Fuente del Arco. Como deferencia al carácter económico del ferrocarril quedó exceptuado de publicar los itinerarios de marcha de los trenes y ofrecer todas las clases de viajeros; en este caso, se prescindió de la tercera¹⁶.

El camino ideado por Charles Ledoux formaba parte de un amplio plan de dos sociedades que actuaban al unísono. Al conceder el beneficio plomero más ganancias que el carbón, el 30 de marzo de 1893 la filial *SMMP* absorbió a la casa matriz *Belmez*. La nueva firma, dotada de 10 millones de francos, entregó la tercera parte de sus acciones a la *Hullera* y admitió a un solo consejero nativo: José Canalejas Casas¹⁷.

Forjada una coalición de amplias miras, las obras ferroviarias empezaron inmediatamente a cargo de *Fives-Lille*, sucesora de *Parent & Schaken*¹⁸. Gracias a los esfuerzos de ochocientos obreros y al jefe de tajos Ernesto Presser, a fines de septiembre de 1894 entre Peñarroya y Azuaga la plataforma estaba concluida y armados los puentes metálicos, a falta del asiento de vía y, en la otra sección, desde Azuaga a Fuente del Arco se faenaba en las obras de explanación y fábrica¹⁹. Finalizadas las pruebas, el 23 de junio de 1895 el personal de la contrata y de *SMMP* poblaron un primer tren a Fuente del Arco²⁰. Las circulaciones regulares comenzaron el 25 de agosto con cuatro locomotoras *Fives-Lille* de rodaje 0-3-03T y diverso material rodante de la misma casa²¹.

¹³.- Archivo FFE. Fondo Wais 67/1. Aquí pueden localizarse las memorias de *Badajoz*.

¹⁴.- PEÑARROYA-ESPAÑA (1984).

¹⁵.- LÓPEZ MORELL (1999).

¹⁶.- GCH, 29-1-1893, p. 52.

¹⁷.- NADAL (1978).

¹⁸.- GCH, 18-9-1893, p. 450.

¹⁹.- GCH, 7-10-1894, p. 471.

²⁰.- GCH, 14-7-1895, p. 332.

²¹.- GCH, 1-9-1895, p. 417.

El ferrocarril de Peñarroya a Fuente del Arco estaba justificado para alimentar a la fundición de Pueblonuevo, con portes regulares y baratos de las prósperas minas extremeñas, y facilitar la salida de los productos metalúrgicos por el puerto de Sevilla. Su rentabilidad parecía asegurada con los tráficos ajenos a *SMMP*. Para los viajeros, sus coches de pasillo central, ofrecían tres servicios en cada sentido, con enlaces al Castillo de Almorchón a Belmez y al Mérida a Sevilla. Respecto a las mercancías, se confiaba que las localidades surcadas llenasen vagones de trigo, lana y productos diversos²². A diferencia de otros caminos, como consecuencia de la actividad de *SMMP*, los trenes circulaban con cargas en ambas direcciones. Desde sus primeras jornadas, acogió como retornos en Fuente del Arco madera de entibar portuguesas y andaluzas y, a partir de 1900, fundentes de hierro de la mina La Jayona para el beneficio del plomo²³. En la segunda década del XX, *SMMP* colmó sus fábricas de fertilizantes y ácido sulfúrico en Pueblonuevo, con partidas de fosfatos, alumbre, sulfato alúmico y piritas de cobre y hierro, pises de los abonos y otros productos químicos. Y, poco después, tampoco faltaron la pasta de madera y los desperdicios de algodón para sus manufacturas de papel y sacos²⁴.

Otra ventaja de las vías de *SMMP* provino de la posibilidad de expedir por los distintos empalmes (Fuente del Arco-*MZA*)-(Peñarroya-*MZA*)-(Belmez-*Andaluces*)-(Puertollano-*MZA*), para, de este modo, forzar tarifas muy bajas en sus tráficos combinados. En el seno de sus carriles, las estrategias consistieron en ofrecer elevados precios mercantes y, con objeto de adquirir superiores ingresos, en suprimir la tercera; la más popular y económica de las clases.

Tarifas generales de *SMMP* y líneas afluentes de *MZA* y *Andaluces*

	Mercancías Pequeña Velocidad			Viajeros	
	1ª Clase	2ª Clase	3ª Clase	1ª Clase	2ª Clase
<i>SMMP</i>					
PFA	0,35	0,30	0,25	0,10	0,06
PAC	0,30	0,25	0,20	0,10	0,07
CP	0,40	0,35	0,30	0,12	0,07
<i>MZA</i>					
Badajoz	0,1625	0,15	0,1375	0,10	0,075
Mérida	0,225	0,175	0,15	0,11	0,08
<i>Andaluces</i>					
Córdoba	0,1625	0,1375	0,125	0,11	0,075

SMMP: PFA: Peñarroya-Fuente del Arco. PAC: Puertollano-Almodóvar del Campo. CP: Conquista-Puertollano.

MZA: Badajoz: Madrid a Ciudad Real y Badajoz y Almorchón a Belmez. Mérida: Mérida-Aljucén.

Andaluces: Córdoba: Belmez-Córdoba.

Fuentes: AFET, Compañía de los Ferrocarriles de Peñarroya a Puertollano. Sección de Conquista a Puertollano: Tarifas Generales y elaboración propia.

Las pretensiones ferroviarias de *Peñarroya* no concluían aquí. Durante 1893 el ingeniero Julio Vidal redactó un proyecto de Llerena a Linares con una longitud estimada de 400,686 Kms. y, el 22 de junio de 1894, Ramón Romasanta Pérez recibió este camino²⁵. Un permiso diferente a los 60.028 metros de vías en trabajos, que fue confiado a *SMMP* en una fecha indeterminada, porque esta licencia se mostró en su haber en varias ocasiones. En otra dirección, dos de las primeras vaporosas, de nombre Puertollano y Almodóvar del Campo, anunciaban otra línea en el valle de Alcudía.

²².- GCH, 13-10-1895, pp. 489-490.

²³.- Archivo *FFE*. Compañía *MZA*. Servicio de Vía y obras. Estudios y Proyectos 10/1.

²⁴.- Archivo *FFE*. Compañía *MZA*. Servicio Comercial 469/7.

²⁵.- Archivo *FFE*. Fondo Wais 93/1, 94/1 y 95/1. El permiso en AFET.

El ramal del valle de Alcudia. Puertollano a Almodóvar y a Minas de San Quintín

Desde su formación, *Peñarroya* disponía de minas arrendadas a la *Casa Rothschild* en Ciudad Real –San Serafín, La Victoria y El Collado–; aunque, no abordó el laboreo de estos formidables caladeros hasta 1887. Tras seis ejercicios de penosas marchas arrieras a Veredas con objeto de allegar vagones a la fundición cordobesa, *SMMP* adquirió la fundición *Nuestra Señora de Gracia*, asentada en Puertollano por el senador José Genaro Villanova. Los franceses tenían grandes planes sobre la fábrica. Además de tratar el mineral de la comarca, negociaron con *MZA* una tarifa especial para acoger plomíferos desde Linares. Concedidas 12 pesetas por tonelada, el favor fue anulado en un ejercicio al incumplirse los portes acordados. El cierre de la metalurgia tiene una fácil explicación. A finales del XIX, sin disponer todavía del combustible de Puertollano, *SMMP* adoptó la solución lógica: acarrear el producto de más valor y menor peso.

Otro de los factores que contribuyeron al fracaso de *Nuestra Señora de Gracia* es una servidumbre a la que estaba sometida *SMMP* como plomera. En aquellas fechas, el principal grupo de Ciudad Real pertenecía a la *Minera y Metalúrgica del Horcajo*, entidad formada por *Andaluces* y la *Banque de Paris et de Pays Bas (Paribas)* que cargaba sus inorgánicos en Veredas, por carriles de *MZA*, hasta los hornos de Pueblonuevo. Una vez beneficiado el metal, *Horcajo* imponía a *SMMP* la exportación de las barras por el puerto de Málaga, realizándose este tráfico por vías de *Andaluces*²⁶.

Concesiones y carriles Puertollano-Almodóvar-San Quintín

Pedro Fernández Rincón demandó un tranvía a vapor de Puertollano a Almodóvar del Campo el 3 de enero de 1888. Inmediatamente, realizó los estudios y depositó el proyecto en la administración. No obstante, requerido en varias ocasiones a modificar sus trabajos e ignorándose su domicilio, en 1894 fue desestimada su solicitud. Clausurada en este ejercicio la manufactura de Puertollano, *SMMP* no se replegó en la zona. En breve tiempo, adquirió los depósitos de plomo argentífero de San Froilán y Elisa a Guillermo H. Huelín y retomó el grupo San Quintín, potestad del consorcio escocés de Samuel Dobree²⁷.

Procurada una extensa franja de criaderos, el 6 de septiembre de 1896 llegó la licencia de ocho kilómetros de carriles entre Puertollano y Almodóvar. Con estaciones en ambas localidades, esperaba transportar carbones y maquinaria para facilitar el laboreo y retornar con menas de plomo a la fundición cordobesa. Como se preveía su rápida apertura y en el tramo en servicio aumentaban los mercantes, *SMMP* incorporó tres fuertes *Fives-Lille* durante el curso. No mucho después, el director de *Peñarroya*, Pablo Gal pensó prolongar la línea otros dieciocho kilómetros de Almodóvar a las minas de San Quintín, cuya concesión recibió a finales de 1897.

El ferrocarril humeó en Almodóvar el 25 de enero de 1899 y en una cercana fecha, que no hemos podido determinar, las vías alcanzaron San Quintín, asegurándose la tracción del ramal con dos locomotoras de tipo 0-4-0T de la *Société Alsacienne*²⁸. Pese a la estipulación de no prestar servicio público en el último tramo, Abenójar, Cabezarados y Villamayor de Calatrava demandaron el uso del camino. Como fruto de sus insistentes voces, desde el 20 de marzo de 1903, *SMMP* toleró que las minas de San Quintín expidiesen toda clase de mercancías y habilitó apeaderos en Villazaide y Collado.

Peñarroya-Pozoblanco. Concentración carbonera y expansión del beneficio del plomo

²⁶.- Archivo *FFE*. Compañía *MZA*. Servicio Comercial 435/2.

²⁷.- PEÑARROYA-ESPAÑA (1984).

²⁸.- Los preliminares del camino están recogidos en: Archivo *FFE*. Compañía *MZA*. Servicio Comercial 299/1.

Afianzado el patrimonio metálico en el valle de Alcudia, *SMMP* tuvo la oportunidad de adueñarse de las hullas cordobesas. En esta ocasión aprovechó que, desde 1894, *Andaluces* cerraba sus memorias con ausencia de dividendos y encomiándose a pactos dilatorios con sus obligacionistas. Al atender sus cargas financieras en moneda francesa, sus resultados eran consumidos por cambio desfavorable de la peseta. Salvados seis ejercicios con precariedad, *Andaluces* resolvió vender sus minas de carbón. Inventariadas en 5.180.463 pesetas, *SMMP* ofreció doce millones, más el valor de las existencias en almacén²⁹.

El último día del siglo, con el desembolso de 13.248.811 pesetas, la metalurgia tomó los cotos Santa Elisa, Ana, Pequeña y el grupo Cabeza de Vaca, así como un ferrocarril sentado en 1887 para beneficiar algunas de estas minas. Una de las cláusulas de venta forjó un largo pacto. *SMMP* se comprometió a suministrar carbón a las locomotoras de *Andaluces* hasta el fin de las concesiones, en benigno precio y generoso tonelaje³⁰. Con todo, desde hace tiempo, el negocio estaba cerrado en Francia. Sólo, hay que evidenciar la confluencia entre *Peñarroya*, *Paribas* y *Andaluces*. Sostiene este juicio, los cinco millones de francos en obligaciones sobre las minas de Belmez y Espiel, consignadas en el activo de *Andaluces* y depositadas en la crediticia³¹.

Con otras adquisiciones, *SMMP* reforzó su mando sobre la cuenca. En 1901, obtuvo las propiedades de los señores Sanromá y Cristino Martos, entre las que se encontraba el dadivoso pozo Antolín³². Dos años después, incorporó a la *Minera Antracita*, entidad promovida por el *Banco de Castilla* y, en consecuencia, vinculada a la omnipresente *Paribas*. Los bienes de *Antracita* incluían *El Porvenir de la Industria*, donde se ubicaba la mina San Rafael, una red férrea estrecha entre las dependencias y un ferrocarril ibérico de Santa Elisa a Cabeza de Vaca que enlazaba con el Almorchón a Belmez³³.

El control absoluto del Guadiato llegó en 1913 con la venta de las minas de *MZA* a *Peñarroya*, en un dudoso trato comercial dirigido por el Comité de París de la sociedad férrea. Las concesiones de Belmez y Fuenteovejuna figuraban valoradas en las cuentas de *MZA* en 2.829.612 francos, pero *SMMP* sólo ofreció por ellas 400.000 francos. Efectuada una ulterior tasación, el 27 de enero de 1911 se estimaron entre 720.000 y 890.000 francos, sin contar con el material existente. El acuerdo definitivo quedó cerrado en una carta fechada en la capital francesa el 4 de marzo de 1912. Con mención a una conversación privada, Ledoux propuso a René Leslie, presidente del Comité de París de *MZA* y miembro del grupo *Rothschild*, la escritura de las minas y sus máquinas, edificios, calderas, vagones, etc. por 390.000 francos más 0,50 pesetas por tonelada de carbón que alcanzase los mercados. Sometido el pacto ante los consejeros de *MZA*, *Peñarroya* obtuvo los costos en los términos pactados en Francia y un ramal ibérico de Santa Isabel a Belmez³⁴.

Dos caminos en conflicto: Conquista-Linares o Conquista-Puertollano

SMMP disponía permiso para construir un ferrocarril de Llerena a Linares. Pero, ¿por qué *Peñarroya* decidió finalizar sus vías en Puertollano y no en tierras de Jaén? La respuesta a la cuestión es compleja y requiere dar cuenta tanto de hechos empresariales, como de decisiones políticas.

Inicialmente, debido a la dificultad de acometer un camino tan extenso, la ley de 7 de marzo de 1901 dividió el permiso en cuatro secciones. Y, con la firma del ministro de Obras Públicas y socio de *SMMP* José Canalejas Méndez, otra norma de 21 de marzo de 1902 frag-

²⁹.- COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES. Memoria 1900.

³⁰.- COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES. Memoria 1901.

³¹.- COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES. Memorias.

³².- GCH, 20-1-1901, p. 31.

³³.- PEÑARROYA-ESPAÑA (1984).

³⁴.- Archivo *FFE*. Compañía *MZA*. Secretaría de dirección 169/15 y Archivo *FFE*. Compañía *MZA*. Servicio de Vía y Obras 173/1.

mentó la autorización en cinco secciones. Acomodada la ley a los franceses, solicitaron prolongar el ferrocarril hasta Pozoblanco e incorporaron cuatro máquinas *Fives-Lille* 0-4-0T en 1903³⁵. La licencia se recibió el 14 de abril de 1904, con la obligación de edificar estaciones en Peñarroya, Pueblonuevo del Terrible, Belmez, Villanueva del Duque y Alcaracejos y Pozoblanco. Tenía el trazado por presupuesto 4.763.966 pesetas y, para cubrir el mismo, quedó comprometida una emisión de 5 millones en obligaciones³⁶. Sumados los impulsos de dos *Fives-Lille* 0-4-0T, a partir del 3 de agosto de 1906 pudo circularse entre Peñarroya y Pozoblanco. Estos nuevos 53 kilómetros unieron la fundición de Pueblonuevo, Belmez y la espléndida mina de plomo El Soldado. Una posesión de *Escombreras-Bleyberg* que, desde 1902, se transformó en la *Minera de Villanueva del Duque* bajo los dominios de sus anteriores dueños y Peñarroya³⁷.

Los planes de expansión no cesaban. El 17 de enero de 1906, *SMMP* obtenía otro camino de hierro entre Pozoblanco y Conquista. Con paso por Villanueva de Córdoba, a las obras de sus 42 kilómetros se imprimió la actividad característica de la metalúrgica³⁸. A tal efecto, llegó un trío de potentes 0-4-0T de la *Société Alsacienne* para su apertura el 1 de agosto de 1907. Tampoco pararían los durmientes en Conquista. En pocas fechas, la *Nueva Sociedad de las Minas de Horcajo*, participada por Peñarroya, recibía permiso para construir un ferrocarril de Conquista a Horcajo.

Una vez más, *SMMP* consiguió fraccionar su concesión. En noviembre de 1906, Canalejas presentó al Senado un proyecto de ley para efectuar nuevas divisiones de El Hoyo a las cercanías de Río Grande y desde este punto a La Carolina y Linares. Tal modificación respondía a la entrada de Peñarroya en el distrito jiennense, mediante la compra del coto Bonaplata a *G.A. Figueroa*, el arrendamiento del grupo Los Alemanes en Guarromán y al ingreso en la *Compañía Industrial Minera de Linares*, junto a *Sopwith*³⁹. La propuesta de Canalejas quedó formalizada en ley de 30 de agosto de 1907, circunstancia que permitió conjeturar el alzado de un ferrocarril desde el lado Linares para unir estos negocios y, en el futuro, encontrarse con la gran transversal de Peñarroya⁴⁰.

También, durante 1907 se tendieron dos vías Decauville de 60 centímetros. Una de 21,550 kilómetros para facilitar el laboreo de Horcajo, que desembocaba en Conquista, y otra de nueve desde la mina La Salvadora a Horcajo. De poco sirvieron estos carriles, en 1912 los filones fueron abandonados por agotamiento. No obstante, en esta comarca *SMMP* obtuvo un complemento a su patrimonio. Al absorber a la *Nueva Sociedad de las Minas del Horcajo*, recibió una finca rústica de 6.919 hectáreas y sucesivas compras forjaron un latifundio de 15.600 hectáreas cercano a la estación de La Garganta. Gestionado por Frédéric Ledoux, en un paraje inculto surgieron varias actividades. Son roturados los terrenos y acometidas obras hidráulicos con objeto de abastecer a la hacienda, a las localidades vecinas y a las locomotoras; asimismo, se realizaron grandes forestaciones de pino y eucalipto destinadas a la entibación minera y a las traviesas del ferrocarril⁴¹.

Las influencias férreas de los Figueroa

Dotados de una larga tradición en el plomo, los Figueroa vendieron sus yacimientos de Bailén a *SMMP* y, en 1907, ante los síntomas de agotamiento del coto y la proximidad del fin de su alquiler, renunciaron a disfrutar de la concesión pública Arrayanes en Linares⁴². Pero, su

³⁵.- “Los ferrocarriles de Peñarroya a Pozoblanco”, ROP, 22-10-1903, p. 401.

³⁶.- “Ferrocarril de Peñarroya a Pozoblanco”, ROP, 19-10-1905, p.719.

³⁷.- PEÑARROYA-ESPAÑA (1984).

³⁸.- “Ferrocarril de Pozoblanco á Conquista”, GCH, 24-2-1907, p. 89.

³⁹.- PEÑARROYA-ESPAÑA (1984).

⁴⁰.- Archivo FFE. Compañía MZA. Servicio Comercial 299/1.

⁴¹.- Archivo FFE. Compañía MZA. Servicio Comercial 469/7.

⁴².- PEÑARROYA-ESPAÑA (1984).

repliegue en los metales coincidió con su emergencia en el negocio hullero. En 1906, constituyeron *Mines et Métaux Figueroa* en Bruselas para gozar del arriendo de La Mejor de Todas y figuraban como los principales accionistas de Perseverancia⁴³. Con estas minas en Puertollano, destinadas a proveer a su fundición San Luis en Linares, idearon un ferrocarril que integrara sus propiedades y, a tal efecto, recurrieron a Fernando Gillis, director de *Tajuña*. La sociedad madrileña no era desconocida de los Figueroa. En estos años, sin comparecer en su nómina disponían de al menos dos consejeros asociados en varios tratos con Álvaro Figueroa, conde de Romanones: José Prado Palacio, diputado por Jaén, y Francisco Lastres Juiz, senador vitalicio⁴⁴.

Gillis recibió el permiso de Puertollano a La Carolina el 8 de febrero de 1907 y, acto seguido, establecida en Bruselas, la *Compañía de los Ferrocarriles de la Carolina y Prolongaciones* obtuvo el tramo de la mina San Roque a La Carolina. Entretanto, los hermanos Figueroa ensancharon sus potestades en Ciudad Real. Durante 1908, *G.A. Figueroa* fusionó sus negocios con *Mines de Carbón de Puertollano*, filial de *Escombreras Bleyberg*, adoptándose el nombre de *Charbonnages de Puertollano*⁴⁵. Al mismo tiempo, las influencias de los Figueroa permitieron que, por ley de 26 de marzo de 1908, el camino a La Carolina admitiese la calificación de estratégico y, en consecuencia, pudiera ser objeto de ayudas económicas por parte del estado. De este modo, para unir los dominios señoriales, quedaron legalizadas dos sociedades a fusionarse. Por la parte norte, la de los Figueroa, de Puertollano a La Carolina. Por el lado sur, una domiciliada en Bélgica, de Linares a La Carolina. Ésta tampoco era ajena a los caciques. Arropada por Gonzalo Figueroa, como presidente, entre sus administradores localizamos a José Prado y Antonio Conejero, el apoderado general de los nobles⁴⁶. Signifiquemos que, en estas jornadas, también aparecían bajo mando de la saga: los *Tranvías de Linares*, el *Ferrocarril Eléctrico de La Loma* y la energía de ambos.

La Carolina emprendió sus circulaciones el 8 de diciembre de 1909; pero, pocos días después, la *GCH* avisaba que el servicio se había detenido por su endeble construcción⁴⁷. Inmediatamente, los pagos fueron suspendidos y los accionistas sacrificaron a los portadores de títulos de deber⁴⁸.

Indecisiones en los caminos de Peñarroya

Mientras acontecían estos sucesos, *SMMP* perdió buena parte de sus plomos. En Ciudad Real, Horcajo y Santa Bárbara quedaron agotados en 1911, en el siguiente ejercicio fue clausurado Villagutiérrez y se anunciaba el final de San Quintín, durante 1913 cerró La Gitana y, en la provincia de Badajoz, El Triunfo de Azuaga⁴⁹. Desde este momento, *SMMP* quedó a merced de los caladeros de Linares y de una larga circulación entre Linares y Peñarroya por vías de *MZA* y *Andaluces*. Para esta carga, *SMMP* había logrado 18 Ptas. por tonelada; un buen precio, aunque más oneroso que con un ferrocarril propio⁵⁰.

Por otra parte, en estas fechas van a producirse una serie de sucesos políticos y económicos que replantearan los planes de *Peñarroya*. En mayo de 1912, *SMMP* absorbió a *Escombreras Bleyberg* y tomó los ingentes borrascos ofrecidos por las minas Asdrúbal y Argüelles de *Charbonnages de Puertollano*. Para dar algún valor a los mismos, la directiva de *Peñarroya* propuso a *MZA* quemarlos en la central térmica de Pueblonuevo. Tasado el tráfico

⁴³.- COLL MARTÍN y SUDRIÀ I TRIAY (1987).

⁴⁴.- COBOS (2000).

⁴⁵.- COLL MARTÍN y SUDRIÀ I TRIAY (1987).

⁴⁶.- AFET.

⁴⁷.- “Linares-La Carolina”, *GCH*, 1-1-1910, pp. 5-6.

⁴⁸.- Archivo *FFE*. Compañía *MZA*. Servicio Comercial 310/6 y “Los ferrocarriles de La Carolina”, *GCH*, 1-6-1911, p. 246.

⁴⁹.- QUIRÓS LINARES (1970).

⁵⁰.- Archivo *FFE*. Compañía *MZA*. Servicio Comercial 435/2.

en 15,75 Ptas./Tm. (base 0,0875), la metalurgia demandó una base kilométrica de 0,03 Ptas., con la promesa de alcanzar 20.000 toneladas anuales. Entabladas negociaciones, el transporte de Puertollano a Peñarroya quedó en 8,75 Ptas. (base 0,05)⁵¹.

El 12 de noviembre de 1912 es asesinado José Canalejas Méndez, presidente del consejo de ministros. Su sucesor, Álvaro Figueroa; también, asumió la secular ayuda a *Peñarroya* que proporcionaba Canalejas. En este caso, con idea de difuminar pudorosamente los negocios del prócer de la Restauración, se forjó un pacto mercantil. A principios de 1913, los Figueroa transfirieron sus minas y metalurgias a *SMMP* y, en contrapartida, los hermanos recibieron: acciones, puestos en la administración y el monopolio del carbón del plomo⁵².

La compra ofreció mayor cantidad de carbón pobre a *SMMP* que, pese a disponer de una tarifa benévola entre Puertollano y Peñarroya, pensó prolongar sus trenes hasta la sección de San Quintín. De acuerdo con el informe de *MZA*, fechado en marzo de 1913, el encuentro de los ferrocarriles arrebataría importantes flujos a la vía ibérica, sin beneficio para *Peñarroya* al atravesar “una comarca completamente despoblada y sin cultivo, utilizándose sus campos únicamente para el pastoreo”⁵³. Estas sentencias desfavorables y el agotamiento de los caladeros de Horcajo, no impidieron el alta de tres potentes locomotoras 1-3-0T de la *Société Alsacienne* en 1914.

A su vez, la idea Puertollano-Linares permanecía. A petición de Fernando Gillis, se concedió prórroga para finalizar el estudio férreo hasta el 30 de abril de 1913⁵⁴. Examinado el mismo, la Real Orden de 13 de agosto de 1914 aprobó el proyecto con garantía de interés y, acto seguido, *Tajuña* requirió al ministro de Fomento Javier Ugarte que comenzasen las obras a cargo del estado para paliar el paro de la comarca⁵⁵. Firmado el decreto por el monarca, a finales de octubre es otorgado a *Tajuña* un crédito extraordinario de 300.000 pesetas, en concepto de trabajos en el ferrocarril estratégico de Puertollano a La Carolina⁵⁶. Su tasación se efectuó el 14 de diciembre de 1915 y fijó su establecimiento en 114.414 metros y 39.023.764,47 pesetas. Auguradas perspectivas favorables al camino, por pertenecer a *Tajuña*, los franceses confiaron en los Figueroa para culminar sus medios de transporte. Así, en enero de 1916 Armand Mayle, director de *SMMP*, presentó el Conquista a Puertollano; aunque sólo demandó reconocer 5 kilómetros pertenecientes a la dehesa Pedro Murillo en Almodóvar el Campo⁵⁷. La estratagema de *SMMP* parece sencilla. Merced a una sección entre Conquista y Río Grande, enlazaría con Puertollano y La Loma. Mas, todas estas conjeturas finalizaron al quedar desierta la subasta del camino a Linares el 5 de julio de 1918. Tres días después, *SMMP* recibió la licencia provisional para construir el Conquista a Puertollano.

Diversificación industrial

Durante la Gran Guerra, *Peñarroya* se vio favorecida por la neutralidad española para actuar como suministradora en retaguardia de los aliados. En estos ejercicios, *SMMP* incorporó minas en Puertollano –Nuestra Señora de Lourdes, María Isabel y La Mejor de Todas-, inició el edificio de los talleres *Calatrava*, de un lavadero de carbones, de una clasificadora férrea propia, de una central térmica y la destilación experimental de pizarras bituminosas. Reactivó los filones de Azuaga y constituyó *La Plomiza*, con objeto de emprender prospecciones en Extremadura. Se introdujo en los mercados papelero y textil desde su núcleo cordobés. Aprovechó sus influencias políticas para obtener la fundición La Tortilla de *Sopwith* en

⁵¹.- Archivo *FFE*. Compañía *MZA*. Servicio Comercial 127/1 y Archivo *FFE*. Compañía *MZA*. Secretaría de Dirección 78/52,

⁵².- COLL MARTÍN y SUDRIÀ I TRIAY (1987).

⁵³.- Archivo *FFE*. Compañía *MZA*. Servicio de Vía y Obras 82/91.

⁵⁴.- “Puertollano á La Carolina”, GCH, 16-3-1913, p. 125.

⁵⁵.- “Ferrocarril de La Carolina a Puertollano”, GCH, 16-9-1914, p. 413.

⁵⁶.- “Estratégico de Puertollano a La Carolina”, GCH, 8-11-1914, p. 502.

⁵⁷.- “Ferrocarril eléctrico de Conquista a Puertollano”, GCH, 24-1-1916, p. 42.

Linares, incautada por el gobierno español por sus vínculos con la casa germana *Metallgesellschaft*⁵⁸. También, en este apresurado registro de nuevos lucros, localizamos a algunos miembros de *SMMP* en la gestación de *Franco Española de Almacenes Generales de Depósito*. Y, por último, *Peñarroya* participó en la formación de *Española de Construcción Electromecánicas*. Encargada de fabricar material bélico en Córdoba, dispuso de 25 millones de capital desembolsado por *Schneider et Cie, Tréfileries et Laminoirs du Havre, Río Tinto, Peñarroya* y varias financieras.

El conflicto saldó beneficios descomunales para *SMMP*. Obtenido un rédito del 36% en 1916, a principios del siguiente ejercicio aumentó su capital de 24.375.000 a 73.125.000 francos y, en 1920, emitió 60 millones de pesetas en obligaciones al 6%. En el balance a 31 de diciembre de 1921, su activo sumaba 306.202.545,19 francos⁵⁹.

La supresión de la tarifa especial del carbón y el impulso del ferrocarril Conquista-Puertollano

El precio de cinco céntimos por tonelada y kilómetros de carbón entre Puertollano y Peñarroya, pudo ser suficiente para disuadir una áspera prolongación a la cuenca manchega⁶⁰. Pero, suprimida la tarifa por *MZA* por los enormes incrementos en los costes de tracción y mantenimiento de la infraestructura que se produjeron durante la Gran Guerra, los beneficios de *SMMP* en el mismo periodo impulsaron el ferrocarril. Otorgado un permiso provisional de Conquista a Puertollano el 8 de julio de 1918, el definitivo llegó el 2 de abril siguiente⁶¹.

Las obras comenzaron en 1920, alterándose su transcurso por algunas incidencias administrativas. En primer lugar, la Real Orden de 4 de julio de 1921 dispuso la creación de una sociedad autónoma a la que debería aportar *SMMP* sus ferrocarriles por el carácter de servicio público de sus concesiones⁶². Los franceses retrasaron la formación de la empresa paralela; si bien, un suceso político aceleró el proceso. Primo de Rivera abordó el poder el 13 de septiembre de 1923 y, con celeridad, *SMMP* transfirió sus caminos y el permiso de Conquista a Linares a *Ferrocarril Peñarroya-Puertollano-Fuente del Arco*. La nueva firma entró en propiedad de las líneas el 1 de enero de 1924⁶³.

⁵⁸.- PEÑARROYA-ESPAÑA (1984).

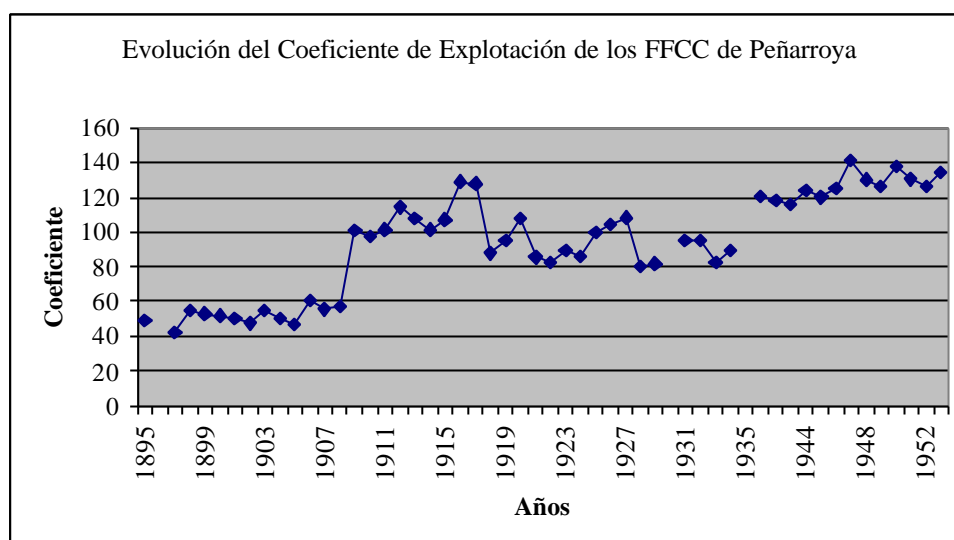
⁵⁹.- Anuario Oficial de Valores de la Bolsa de Madrid.

⁶⁰.- Archivo *FFE*. Compañía *MZA*. Servicio Comercial 127/1.

⁶¹.- "Dirección General de Obras Públicas. Ferrocarriles", GCH, 8-4-1919, pp. 166-167.

⁶².- "Société Minere et Métallurgique de Peñarroya", GCH, 1-10-1921, p. 329.

⁶³.- La cesión se realizó el 29 de octubre de 1923. FERROCARRIL PEÑARROYA-PUERTOLLANO-FUENTE DEL ARCO. Memoria 1924.



Fuentes: AFET, Y Memorias de la COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE PEÑARROYA Y PUERTOLLANO.

En 1924 tuvo que tramitarse una prórroga para concluir la sección de Conquista a Puertollano; según las memorias ferroviarias, a causa de las dificultades en la expropiación de fincas⁶⁴. Entretanto, en los otros tramos se acometía la prolongación de vías, para acoger trenes más largos, mejoraban los muelles de las estaciones y entre Peñarroya y Fuente del Arco el carril ligero era sustituido por el de 30 kilos por metro⁶⁵. Definitivamente, en este curso *SMMP* eludió el *Nuevo Orden Ferroviario*, para evitar ser fiscalizada en sus cuentas por el Directorio Militar y, en consecuencia, tuvo que renunciar desde el 1 de noviembre de 1924 a la subida de tarifas promulgada por Cambó.

Con objeto de poseer de suficiente fuerza de arrastre, los 56 kilómetros de la línea quedaron electrificados a 3.000 voltios, medida que permitiría eliminar más excedentes de carbones menudos. Además de su central cordobesa, *SMMP* disponía de la Calatrava como resultado de haber asumido algunas instalaciones de la *Gasificación Industrial* en Puertollano. Este negocio, presidido por Estanislao Urquijo, había sido fundado en 1905 con intención de transportar de 20.000 a 40.000 toneladas de hulla a sus chimeneas en Cerro de la Plata (Madrid) y proporcionar fluido a la *Unión Eléctrica Madrileña*. Tras dotarse de un parque de tolvas, las cargas a la térmica cortesana duraron poco. Los Urquijo, que habían adquirido a la *Compañía de Jesús* el salto de Bolarque derivaron la producción eléctrica del carbón pobre a los empujes fluviales⁶⁶. Agotadas las cargas, durante 1914 la *Gasificación* vendió su flota de vagones a la incesante quemadora de fósiles *Madrileña de Iluminación y Calefacción por Gas* y sus pertenencias en Puertollano a *SMMP*. También, durante el ejercicio, la mina Nuestra Señora de Lourdes, principal suministradora de la *Gasificación*, cayó en manos de *Peñarroya*⁶⁷.

Inauguración del Conquista-Puertollano

El perfil entre Conquista y Puertollano fue extremadamente áspero. Había terraplenes curvos, hondas trincheras en roca y rampas de hasta 35 milésimas, precisándose inmoderados esfuerzo de tracción en un 11,2% del recorrido superior a las 25 milésimas, como muestra la

⁶⁴.- “Compañía de Peñarroya y Puertollano”, GCH, 1-10-1924, p. 426.

⁶⁵.- FERROCARRIL PEÑARROYA-PUERTOLLANO-FUENTE DEL ARCO. Memorias.

⁶⁶.- “El salto de Pastrana”, ROP, 20-6-1907, p.255.

⁶⁷.- Archivo *FFE*, Compañía *MZA*. Servicio Comercial 127/1.

incorporación de una vigorosa *Mallet* 030+030T para el asiento carrilero en 1925⁶⁸. Como principales obras, se acometió un largo túnel en Horcajo, otro más reducido para superar el puerto de Niefla y un viaducto próximo a las antiguas minas de plomo. Completaban el camino, la línea de alta tensión y dos subestaciones *Brown Boweri* en la Garganta y en Puertollano, localidad donde se ubicó el depósito eléctrico. El 3 de diciembre de 1927 quedó inaugurado el ferrocarril con tres locomotoras eléctricas de *Alsaciana de Construcciones Mecánicas*, de tipo C-C, cableadas por *Española de Construcciones Electro-Mecánicas*, y una flamante *La Meuse* de rodaje 1-4-0T, a la espera de concluir el montaje de otras dos alsacianas⁶⁹.

En estas fechas se ideó un procedimiento para preservar el control galo de *SMMP*. Frente a la política nacionalizadora de Primo de Rivera y a las ampliaciones de capital, que habían colocado importantes partidas en manos españolas, la junta extraordinaria de 14 de noviembre de 1926 creó 15.000 acciones B, a un sexto de la cotización; es decir, a 250 francos, que garantizaban 30.000 votos frente a los 29.250 reunidos por las 585.000 acciones emitidas hasta el momento. El consejo de administración quedó con el derecho de preferencia para transmitir las nuevas acciones⁷⁰.

Los tráficos durante la Guerra Civil

La Guerra Civil partió el ferrocarril en tres secciones. El gobierno de la República intervino de San Quintín a El Soldado, el bando rebelde explotó la parte comprendida entre Fuente del Arco y Cámaras Altas y, definitivamente, desde este punto hasta El Soldado estuvo ocupado por los frentes de los ejércitos. Los quebrantos en el camino de hierro no fueron graves. Sólo resultó bombardeada Peñarroya, por ser un nudo ferroviario y la base del mando del VIII ejército. La cuenca de Belmez cayó en manos nacionalistas en octubre de 1936 y Puertollano, donde transcurrió la guerra sin acosos a sus filones, en marzo de 1939.

Respecto al material motor y móvil, no conocemos muchos sobre sus avatares en el conflicto. Al principio de las hostilidades, gran parte del mismo se trasladó a Puertollano junto a la dirección del ferrocarril. Una fuerte locomotora *La Meuse* recibió modificaciones en su carenado y varias ametralladoras para efectuar recorridos en la zona de Pozoblanco⁷¹. No hubo grandes pérdidas en el material. Si contrastamos los inventarios de 1935 y de 1941 podemos comprobar que, desapareció una de las 23 máquinas de vapor, permanecían en servicio las cinco eléctricas y los 33 coches y sólo fue dado de baja un pequeño número de vagones, de un total de 549 registrados antes del treinta y seis⁷². De este confuso tiempo, un sórdido episodio de rapiña sobre el transporte merece ser consignado. En Fuente del Arco, poco después de otorgarse una nueva concesión para explotar las minas de hierro de La Jayona, las tropas franquistas desmontaron y vendieron el cable que llegaba a la estación férrea⁷³. Es necesario significar que, los daños más importantes recayeron sobre los trabajadores del camino y las minas. Concluida la guerra, aquellos significados por su apoyo a la República van a sufrir durante años la represión y el éxodo.

La explotación ferroviaria durante el franquismo

⁶⁸.- La descripción del perfil se encuentra en AIF (1946).

⁶⁹.- "El ferrocarril Conquista a Puertollano" GCH, 10-12-1927, p. 411,

⁷⁰.- CEBALLOS TERESÍ (193?), Tomo V, p. 478.

⁷¹.- GARCÍA-CANO SÁNCHEZ (1998) y ARÉVALO MOLINA (2003).

⁷².- El inventario de 1935 puede localizarse en el *Anuario Imedio* 1940, la baja de dos vagones en el *Anuario Imedio* 1941-42. El AIF (1946) ofrece la cifra de 19 pérdidas. MORLEY & SPENCER (1995) no registran ninguna merma durante la contienda.

⁷³.- BESELAND (199?).

Tras la contienda, cerca de 600 agentes prosiguieron los tráficos de *Peñarroya y Puertollano*. Numerosos viajeros, por la destrucción del material carretero, la falta de combustibles líquidos y la búsqueda de alimentos y trabajo, se acercaron al ferrocarril. Pese a su afluencia, las percepciones eran insuficientes ante la carestía de los elementos de tracción y algunas mejoras al personal. Con objeto de paliar el déficit férreo, las tarifas soportaron continuas subidas que, a partir de 1950, cohibieron muchos desplazamientos⁷⁴.

Concebido el ferrocarril para uso mercante de *SMMP*, las primeras mejoras en la tracción se destinaron a este fin. En 1953 se incorporaron tres locomotoras *Decapod* de rodaje 1-5-0T, fabricadas por la *Société Franco-Belge* para los *Ferrocarriles Tunecinos*. Sus ayudas fueron efímeras. A principio de esta década, había parado la hullera Antolín, fue traspasada la destilería de pizarras bituminosas de Puertollano a la *Empresa Nacional Calvo Sotelo* y concluyó el laboreo del plomo en Azuaga⁷⁵.

También, en los cincuenta empezó a mostrarse competente el asfalto y los adversos resultados se convirtieron en crónicos, al no poder modernizarse el material rodante y la infraestructura. Año tras año, las memorias de *Peñarroya y Puertollano* sentenciaban que la casa matriz enjuagaba el déficit; aunque, es preciso recordar que la red férrea de *SMMP* era subsidiaria de otras actividades y, en tal sentido, los franceses sopesaban que mantener sus caminos prodigaba favores al grupo en conjunto.

El estado intentó paliar a los ferrocarriles con distintas medidas. Desde 1952 comenzó a aplicarse el “canon de coincidencia” para resarcir a las compañías por cuidar las vías de servicio público, frente a la carretera que opera sobre un camino sin satisfacer gastos de mantenimiento y, por tanto, compite en ventaja. A su vez, en 1953 se ideó un *Plan de Ayuda a los Ferrocarriles de Vía Estrecha*. Dotado con 900 millones de pesetas, sus principales partidas tenían por objeto renovar el material rodante para mejorar los tiempos de viaje y reducir los costes de explotación; sin embargo, a reforzar y cambiar las vías sólo fueron destinados 46 millones, poco más de la vigésima parte del gasto⁷⁶. Este *Plan de Ayuda* adjudicó 50 locomotoras diesel, 55 automotores y 20 remolques. De la remesa, la *SMMP* y la casa *Billard* de Tours obtuvieron la fábrica de 25 automotores diesel y 10 remolques, por un importe de 36.949.200 pesetas los primeros y 8.520.030 los segundos⁷⁷.

El rescate del estado

Cuando *SMMP* consideró al ferrocarril innecesario para sus negocios, solicitó al ministerio de Obras Públicas que se hiciera cargo de las líneas de servicio público y autorizara el levante de Almodóvar a San Quintín. El rescate del estado no se limitó al camino de hierro, buena parte de las actividades francesas fueron absorbidas o reconvertidas. En la intervención participaron varios factores. Unos característicos del franquismo, como la política autárquica que buscaba el control energético, la militarización de la sociedad y el nacionalismo. Y, por último, otros de orden benéfico para paliar la falta de servicios producidas por el abandono fabril y minero de *Peñarroya*.

El 31 de enero de 1956, después de las reiteradas peticiones de *SMMP*, sus líneas son transferidas a *Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE)* y el tramo Almodóvar-San Quintín fue desmantelado. Al mismo tiempo, los talleres de *Peñarroya* comenzaron a montar los automotores *Billard*⁷⁸. Entregada a *EFE* una segunda serie de 21 coches motores y 10

⁷⁴.- “Modificación de las tarifas ferroviarias”, FYT, marzo 1950, pp. 124-125. “Mejoras de sueldos y jornales al personal ferroviario”, FYT, marzo 1950, p. 125.

⁷⁵.- PEÑARROYA-ESPAÑA (1984).

⁷⁶.- “El plan de mejora y ayuda a los ferrocarriles de vía estrecha”, FYT, junio 1953, pp. 242-243 y “La ayuda a los ferrocarriles de vía estrecha”, FYT, agosto 1953, p. 311.

⁷⁷.- “Dieselización de las líneas de vía estrecha”, FYT, agosto 1954, pp. 299-300.

⁷⁸.- “Automotores en Peñarroya-Puertollano”, FYT, septiembre 1956, p. 303.

remolques, el 31 de julio de 1958 se procedió a la disolución de la compañía ferroviaria⁷⁹. Durante el ejercicio, agotados los yacimientos de fosfatos de Logrosán y acometida por el estado una manufactura de abonos nitrogenados en Puertollano, las fabricas de fertilizantes y de ácido sulfúrico de Pueblonuevo son vendidas a la *Unión Española de Explosivos*.

EFE suprimió el vapor. Llegaron maquinas diesel *Batignolles* y *Creusot* para las mercancías, pero pronto se replegaron ante la falta de portes. Los servicios de viajeros mejoraron significativamente en velocidad, ofrecieron más trenes, y hasta 1961 hubo circulaciones nocturnas con enlaces en los nudos. Un aspecto controvertido de la gestión de *EFE* fue la medida de incorporar los automotores *Billard*, que carecían de potencia para utilizar el coche remolque en las poderosas rampas entre Conquista y Puertollano⁸⁰. Como en otros ferrocarriles explotados por la administración, el material motor sufrió continuos desplazamientos en función de la bajada de tráfico en unas líneas y el éxito en otras.

Ferrocarril de *Peñarroya y Puertollano*. Cuadro de servicios por sentido, tiempo mínimo de viaje y velocidad media (1941-1969).

Peñarroya a Puertollano				Peñarroya a Fuente del Arco			Puertollano a Almodóvar			Puertollano a San Quintín		
	Servicios	Tiempo	Velocidad	Servicios	Tiempo	Velocidad	Servicios	Tiempo	Velocidad	Servicios	Tiempo	Velocidad
1941	2	5 h 22'	27,76	2	3 h 02'	22,74	3	16'	30	1	1 h 18'	20
1956	3	5 h 20'	27,93	2	2 h 32'	27,23	3	16'	30	Almodóvar-San Quintín Clausurado 1-2-1956		
1957	3-4 (a)	3 h 31'	42,36	3-5 (b)	1 h 42'	40,58	4	10'	48			
1961	4-5 (d)	3 h 30'	42,57	4 (c)	1 h 33'	44,51	6	10'	48			
1969	3-4 (e)	3 h 35'	41,58	3	1 h 20'	51,75	3	10'	48			

a: Dos automotores y un mixto-correo Peñarroya-Puertollano y un mercancías-viajeros Pozoblanco-Puertollano

b: Un automotor y un mixto-correo en toda la sección y tres automotores Peñarroya-Azuaga.

c: Un servicio desde y hasta Pueblonuevo.

d: Cuatro trenes en toda la sección y un mercancías-viajeros Puertollano-Conquista.

e: Un automotor ida y vuelta entre Peñarroya y Pueblonuevo.

Ante el inmediato abandono de las explotaciones de *SMMP* en Belmez, el *Instituto Nacional de Industria (INI)* formó la *Empresa Eléctrica de Córdoba* y la *Empresa Nacional Carbonífera del Sur*, a la que contribuía *Peñarroya* con el 17% del capital, con objeto de proseguir el laboreo e impulsar la central eléctrica de Puente Nuevo. Aunque, una vez concluido el grupo de mayor potencia, se adjudicaron las instalaciones al *INI* y a la *Compañía Sevillana de Electricidad*. Excluida *SMMP* de participar en la térmica, el flujo hullero fue traspasado a vagones *RENFE*⁸¹.

El 1 de septiembre de 1963 sucumbió el Valdepeñas-Puertollano que procuraba un lentísimo recorrido y el acarreo de algún producto agrícola. Como en este modesto trenillo, pocos esfuerzos se dedicaron a nuestra línea, más allá de mejorar su tracción. Conocemos su estado por el informe del *Consejo Superior de Transportes Terrestres*, que invita a su clausura. Presentaba buen estado la explanación, necesitándose mínimos saneamientos. En algunos tramos tendrían que reponerse el balasto y el carril en unos 63 kilómetros. Su material parecía suficiente y todas las instalaciones fijas recibían parabienes; excepto los talleres, considerados dependientes de necesidades no ferroviarias⁸².

La caída de las producciones y el desvío por *RENFE* del tráfico carbonero implicó un acusado retroceso de las cargas, de 18,5 millones de Tms./Km. en 1955, a 3,9 millones en 1964. Como consecuencia del desplome mercante, los productos se hunden. Durante este último ejercicio, el coeficiente de explotación, sin el canon de coincidencia, logra un pésimo 325,4. Con estos resultados, es descartada cualquier modernización de la línea, entre los 420

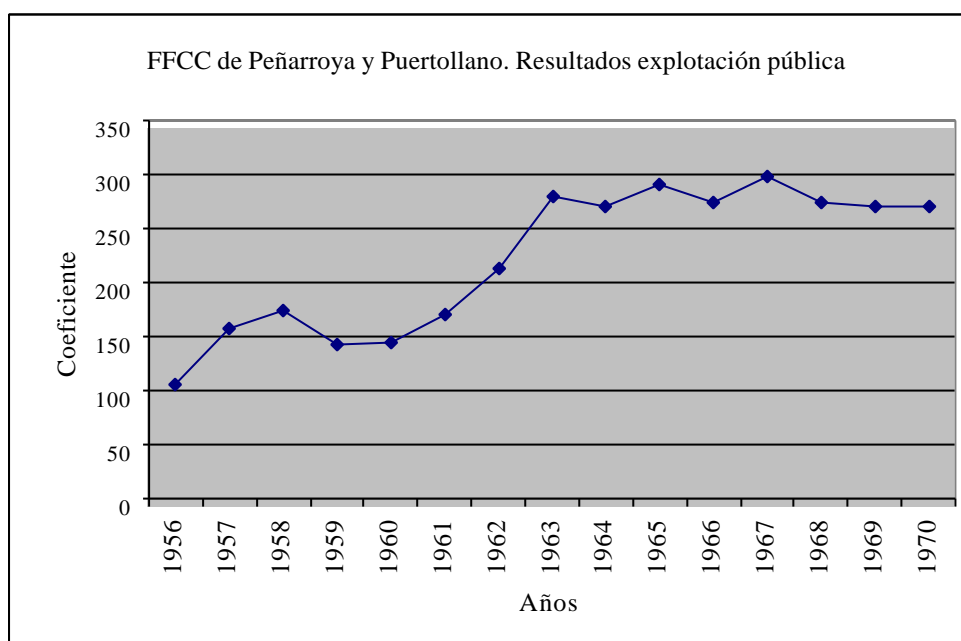
⁷⁹.- PEÑARROYA-ESPAÑA (1984).

⁸⁰.- GARCÍA-CANO SÁNCHEZ (1998).

⁸¹.- PEÑARROYA-ESPAÑA (1984).

⁸².- CONSEJO SUPERIOR DE TRANSPORTES TERRESTRES (1968).

millones otorgados por el estado en 1965⁸³. Según los informes oficiales, en *Peñarroya y Puertollano*, tanto desde el punto de vista estrictamente ferroviario como económico, es aconsejada cesar la explotación y proceder a su desmantelamiento: "... ya que el servicio que presta muy limitado y de perspectivas muy desfavorables, puede ser absorbido por la carretera"⁸⁴. A partir de este momento, la situación es similar a otras líneas. Las indemnizaciones al personal, que ascendían a 52.297.350 pesetas, son subordinadas a los ingresos que puedan lograrse por los conceptos de levante de vía y enajenación del material, evaluados en 81.582.000 pesetas. Conforme al último inventario de 1969, permanecían a la espera de desguace o traslado a otras líneas cinco locomotoras de vapor, dos diesel y cinco eléctricas; los cinco automotores que atendían el servicio de viajeros y un parque rodante compuesto por: 1 coche, 4 furgones, 58 vagones cerrados, 48 bordes, 31 plataformas, 2 jaulas y 2 varios⁸⁵.



Fuentes: CONSEJO SUPERIOR DE TRANSPORTES TERRESTRES (1966) y Memorias *FEVE*. Productos con canon de coincidencia. El ejercicio de 1956 comprende 11 meses y el de 1970 siete meses.

Los precedentes resultados merecen algunos comentarios. En 1967 los ingresos por canon de coincidencia –5.185.439 Ptas.- ya superaban a los generados por los viajeros –4.150.447-, doblando el primer concepto al segundo en 1969. Las mercancías en Pequeña Velocidad pasaron de 329.975 Tms. en 1955, postrer ejercicio privado, a 39.953 en 1965, curso primero de *FEVE*, y a 5.358 en el capítulo final completo. Por último, en 1968 y 1969, merced a la partida de “venta de material inservible”, el ferrocarril mantuvo sus resultados.

Tras ser instalado el Complejo Petroquímico de Puertollano, el *Consejo Económico y Sindical de Ciudad Real* planteó sucesivas demandas. Primero, transformar nuestro tren a ancho ibérico. Poco después, reunido en Puertollano, levantar el directo a Córdoba por Marmolejo. Y, definitivamente, para descongestionar Alcázar y reducir kilómetros en las relacio-

⁸³.- Decreto de 11 de febrero de 1965. Véase: “La modernización de líneas de ferrocarriles explotados por el estado”, FYT, 29-4-1965, p. 141.

⁸⁴.- CONSEJO SUPERIOR DE TRANSPORTES TERRESTRES (1968).

⁸⁵.- Memoria *FEVE* (1969).

nes transversales Levante-Andalucía: el Socuéllamos-Tomelloso⁸⁶. El 1 de agosto de 1970 fue clausurado el ferrocarril⁸⁷.

A falta de conclusiones, una pregunta

Quien tiene un compromiso afectivo con el ferrocarril cree que su línea debería haber tenido mejor suerte. Así, con frecuencia, los trabajos concluyen con un listado de apasionadas propuestas que, sin duda, hubiesen facilitado la explotación o permitido continuar el servicio público del tren. Con ánimo, buscamos cómo captar viajeros, cómo reducir pérdidas o cómo la línea férrea puede ser una ruta cultural y, en el acto, colmamos nuestras localidades de frenética vida.

Ahora bien, estas románticas ideas son planteadas desde el presente y, de esta forma, en el caso de *Peñarroya* olvidamos muchos datos. En la decisión de dismantelar el camino de hierro pesaron su copioso déficit y unas costosas modernizaciones, que no permitirían captar más tráficos. Simplemente, porque la actividad de *SMMP* estaba cesando.

No obstante, la pregunta permanece. ¿Nuestro ferrocarril debería haber tenido mejor suerte? Por supuesto. Aunque, sólo en un escenario social y económico muy diferente. En un mundo donde el equilibrio de rentas entre ciudadanos y pueblos, los factores ambientales y culturales y la seguridad y calidad de viajar en ferrocarril primasen sobre otros criterios.

Bibliografía

- ANUARIO DE FERROCARRILES DE ENRIQUE DE LA TORRE, Varios años.
ANUARIO DE LA INDUSTRIA FERROVIARIA (1946): Madrid, Gráfica Administrativa.
ANUARIO FINANCIERO Y DE SOCIEDADES ANÓNIMAS DE ESPAÑA, Varios años.
ANUARIO OFICIAL DE VALORES DE LA BOLSA DE MADRID, Varios años.
ARANGUREN, J. (1992): Automotores españoles. Soto de Viñuelas, Javier Aranguren.
ARÉVALO MOLINA, J.M. (2003): Los trenes blindados españoles. Gijón, Trea.
BESELAND (199?): La minería en el coto de la Jayona. s.l.
CEBALLOS TERESÍ, J.G. (193?): Historia Económica y Financiera y Política de España en el siglo XX. Madrid, El Financiero.
COBOS ARTEAGA, F. (2000): “La Compañía del ferrocarril del Tajuña. Un estudio sobre las élites en Castilla-La Mancha”. *Studia Académica*, nº 9, pp. 101-182.
COLL MARTÍN, S. y SUDRIÀ I TRIAY, C. (1987): El carbón en España 1770-1961. Una historia económica. Madrid, Turner.
COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES, Memorias, Varios años.
COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE PEÑARROYA Y PUERTOLLANO, Memorias, Varios años.
COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE PEÑARROYA Y PUERTOLLANO (s/a): Sección de Conquista a Puertollano. Tarifas generales. Peñarroya-Pueblonuevo, Imprenta-Litográfica Manuel Soto.
CONSEJO SUPERIOR DE TRANSPORTES TERRESTRES (1966): Estudio económico de las líneas dependientes de Ferrocarriles de Vía Estrecha (F.E.V.E.), Madrid.
COVÉS NAVARRO, J.V.; GÓMEZ MARTÍNEZ, J.A. y SÁNCHEZ VINTRÓ, J.A. (1996): Los trenes mineros de Cartagena, Mazarrón y Morata. Barcelona, Lluís Prieto.
DOCUMENTOS OFICIALES DE LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE (1987): Madrid, Rivadeneyra.
EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES POR EL ESTADO, Memorias, Varios años.

⁸⁶.- FYT, 17-5-1968, p. 157; FYT, 12-8-1968, p. 211 y “Nueva línea en proyecto”, FYT, 13-1-1969, p. 320.

⁸⁷.- Para lograr desde el valle de Los Pedroches las localidades de Puertollano y Madrid, una compañía solicitó una línea de autobuses desde Pozoblanco, Véase: “Clausura del Peñarroya-Puertollano”, FYT, 23-9-1970, p. 200.

FERNÁNDEZ-PACHEGO SÁNCHEZ-GIL, C. y MOYA GARCÍA, C. (2001): “La política ferroviaria de la dictadura de Primo de Rivera en Ciudad Real (1923-1930): Muchos proyectos y pocas realizaciones”. Comunicación presentada en el II Congreso de Historia Ferroviaria, Aranjuez.

FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA, Memorias, Varios años.

FERROCARRILES Y TRANVÍAS, Varias referencias.

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO, Varias referencias.

GARCÍA-CANO SÁNCHEZ, M. (1998): Nuestro ferrocarril 1895-1970. Pozoblanco, Ayuntamiento de Pozoblanco.

GUTIÉRREZ GUZMÁN, F. (1999): Las minas de Linares: apuntes históricos. Linares, Colegio Oficial de Ingenieros de Minas de Linares.

HERRANDO (1874): Escritos de agravios en la apelación interpuesta por D.J.S. Herrando de la sentencia de primera instancia en su pleito contra la compañía de los ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a Belmez. Madrid, Imprenta J. Aguado.

LÓPEZ MORELL, M.A. (1999): “Propiedad y control en la gran minería andaluza: los Rothschild en Peñarroya y Río tinto”. En A. PAREJO y A. SÁNCHEZ PICÓN (dirs.), Economía Andaluza e Historia Industrial. Estudios en homenaje a Jordi Nadal, Motril, Azukaria Mediterránea, pp. 245-261.

MORLEY, J. & SPENCER, P.G. (1995): Locomotives & railcars of the spanish narrow gauge public railways. Briglington, Industrial Railway Society.

NADAL, J. (1978): “Peñarroya, una multinacional con nombre español”. Alta Dirección, nº 77, pp. 45-53.

Nota sobre el proyecto de ferrocarril de Puertollano á Córdoba (1879): Madrid, Establecimiento tipográfico de M. Martínez.

Nota sobre los beneficios que ha reportado al país la explotación de la línea directa de Madrid a Ciudad Real (1879): Madrid, Establecimiento tipográfico de M. Martínez.

PEÑARROYA-ESPAÑA (1984): Peñarroya-España. Libro del centenario. Madrid, Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya España.

QUIRÓS LINARES, F. (1970): La minería en la Sierra Morena de Ciudad Real. Madrid, Universidad de Oviedo.

REDER, G. (1982): “El ferrocarril de Peñarroya a Puertollano y Fuente del Arco”. Vía Libre, nº 222, pp. 16-18.

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, Varias referencias.

SOCIEDAD MINERA Y METALÚRGICA DE PEÑARROYA. EXPOSICIÓN DE CARBONES MINERALES ESPAÑOLES 1901. BARCELONA (1901): Apuntes relativos a las minas de hulla de la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

TORTELLA CASARES, T. (2000): Una guía de fuentes sobre inversores extranjeros en España (1780-1914). Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España.

USERO MORENO, A. (2000 a): Apuntes sobre la vía estrecha Peñarroya-Puertollano y sus estaciones en la provincia de Ciudad Real. Documento de trabajo depositado en la *Fundación de los Ferrocarriles Españoles*.

USERO MORENO, A. (2000 b): “La vía estrecha ‘Peñarroya-Puertollano’ y sus estaciones en la provincia”. Diario Lanza, 19 de marzo, 26 de marzo, 2 de abril y 9 de abril.

Fuentes documentales del archivo de la *Fundación de los Ferrocarriles Españoles*. Compañía de los *Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante*

Servicio de Vía y Obras. Estudios y Proyectos (Serie B)

10/1. Fuente del Arco.

Servicio de Vía y Obras (Serie C)

82/91. Prolongación hasta Puertollano del ferrocarril de Peñarroya a Conquista.

119/2. Proyecto de un ferrocarril de Puertollano a Córdoba.

173/1. Belmez.

Servicio Comercial (Serie D).

127/1. Expedientes relativos al transporte de carbón mineral.

299/1. Expedientes relativos al servicio combinado entre la Compañía y el F.C. de la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya.

310/6. Expediente relativo al servicio combinado con la Compañía de los FFCC de La Carolina y Prolongaciones.

435/2. Expedientes relativos al transporte de mineral de plomo.

469/7. Expedientes relativos al transporte de pasta de madera.

Secretaría de Dirección (Serie S).

78/52. Informe y correspondencia sobre “colaboración entre Industrial Minero Metalúrgicas y las Compañía Ferroviarias”.

169/15. Venta de las Minas de Belmez.

Fondo Francisco Wais Sanmartín (Serie W).

67/1. Compañía MZA y Cía del *Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y Almorchón y de la minas de hulla de Belmez* sobre la construcción de la línea de Ciudad Real a Badajoz y de una segunda línea directa de Ciudad Real a Madrid.

93/1; 94/1 y 95/1. Proyecto incompleto del ferrocarril de vía estrecha de Llerena a Linares, pasando por la cuenca carbonífera de Belmez, por el ingeniero Julio Vidal.

Anexo I. Tonelaje transportado. Total líneas de Peñarroya y Puertollano 1923-1930 y 1943-1955

	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
GRAN VELOCIDAD								
Mercaderías	3.543	3.282	3.156	2.971	2.741	2.613	2.724	2.673
PEQUENA VELOCIDAD								
Hulla	48.130	37.655	32.458	37.926	37.258	50.302	72.850	80.025
Minerales de plomo y cinc	61.270	64.110	59.660	55.776	65.181	55.637	53.713	48.728
Minerales de hierro	25.080	22.860	26.145	24.536	13.327	7.667	11.793	4.366
Plomo, cobre y cinc	19.560	32.843	33.424	32.740	43.191	36.059	41.789	38.938
Mercaderías	128.187	165.471	179.878	170.997	148.662	142.184	172.569	169.996
TOTALES P.V.	262.227	322.939	331.565	321.975	307.619	291.849	352.714	342.053
TOTAL GENERAL	285.770	326.221	334.721	324.946	310.360	294.462	355.438	344.726

	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955
GRAN VELOCIDAD													
Mensajerías	6.851	8.744	6.470	6.938	7.891	6.260	5.181	4.179	3.264	3.037	2.660	2.037	1.716
PEQUENA VELOCIDAD													
Hulla	176.552	194.650	152.355	144.319	140.775	147.809	147.489	142.324	118.262	127.374	150.046	178.760	198.299
Mineral de plomo	3.059	4.787	8.097	8.508	8.424	7.405	5.249	6.463	6.756	7.572	9.550	8.737	8.949
Piritas y minerales de hierro	3.685	2.192	4.127	3.646	5.083	5.444	9.209	5.949	13.128	7.903	7.525	8.185	1.590
Plomo y zinc en barras	271	640	2.523		1.438	2.255	81	106	1.116	318	856	201	11.220
Sulfato y residuos de cobre													
Fosfatos	274	4.371	4.952			1.182	3.751						145
Mercancías diversas (incluso abonos y superfosfatos)	134.401	125.543	141.276	124.867	128.110	128.997	115.428	93.892	116.290	116.571	105.301	96.318	94.777
Transportes de servicio	14.834	15.421	12.491	17.499	18.748	15.387	17.449	18.836	20.119	18.485	18.332	15.640	13.279
	333.076	347.604	325.821	298.839	302.578	308.479	298.656	267.480	275.671	278.223	291.610	307.841	328.259
TOTALES	339.927	356.348	332.291	305.777	310.469	314.739	303.837	271.659	278.671	281.260	294.270	309.878	329.975

Fuente: Memorias de la Compañía del Ferrocarril de Peñarroya a Puertollano.

Anexo II. Ferrocarriles y cables explotados por la Sociedad Minero Metalúrgica de Peñarroya

Sección	Fecha apertura y empresa	Transferidos a SMMP	Ancho	Longitud	Provincia
Peñarroya-Fuente del Arco	1895-SMMP	25-8-1895	Métrico	68,028	Córdoba-Badajoz
Puertollano-Almodóvar	1899-SMMP	25-1-1899	Métrico	7,420	Ciudad Real
Peñarroya-Cabeza de Vaca	1887-Andaluces	1901	Ibérico	10,???	Córdoba
Almodóvar-San Quintín	1899-SMMP	(a) 20-3-1903	Métrico	17,500	Ciudad Real
El Porvenir de la Industria	1895-Antracita	1903	Métrico	¿...?	Córdoba
Santa Elisa-Cabeza de Vaca	1895-Antracita	1903	Ibérico	¿...?	Córdoba
La Jayona-Fuente del Arco	1904-Auxiliar de Minas e Industrias	Subsidiaria SMMP	Cable	5,600	Badajoz
Peñarroya-Pozoblanco	1906-SMMP	3-8-1906	Métrico	52,914	Córdoba
Pozoblanco-Conquista	1906-SMMP	1-8-1906	Métrico	40,075	Córdoba
Conquista-Horcajo	1907-8-Horcajo	(b) 1909	0,60	21,550	Córdoba-Ciudad Real
Horcajo-Mina La Salvadora	1908-Horcajo	1909	0,60	9,000	Ciudad Real
Puertollano-mina Asdrúbal	1898-Charbon de Puertollano	1912	0,64?	4,353	Ciudad Real
Puertollano-mina Argüelles	¿...? Charbon de Puertollano	1912	0,64?	¿...?	Ciudad Real
Acosta-San Ignacio y ramal pozo San José a Fundición San Luis	190?- La Plomífera Española	(c) 1913	0,48	4,5??	Jaén
Santa Lucía-Muelle Figueroa	1886-Ignacio Figueroa	(d) 1913	1,067	577-682	Murcia
Mina San Isabel-Belmez	1884-Familia Romá	1913	Ibérico	1,666	Córdoba
Mina Argüelles-mina Asdrúbal	SMMP	1915	0,60?	¿...?	Ciudad Real
Minas de Pozo Ancho-lavadero	1855-Linares Lead	1917	¿...?	¿...?	Jaén
La Tortilla-lavaderos-almacenes-fundición	187?-Spanish Lead	1917	¿...?	¿...?	Jaén
La Tortilla-apartadero Sopwith.	¿...? Sopwith	¿...?	Cable	¿...?	Jaén
Estación de La Carolina-mina La Rosa	1921-SMMP	1921	Métrico	5,???	Jaén
Mina La Rosa	¿...? SMMP	¿...?	Cable	425	Jaén
Conquista-Puertollano	¿...? SMMP	(e) 3-12-1927	Métrico	56,000	Córdoba-Ciudad Real
Cantera Emilia-lavadero Roberto	1957-SMMP-Zapata-Portmán	1957	Métrico	3,748	Murcia
Cantera Gloria	195?-SMMP	195?	¿...?	¿...?	Murcia
Minas de El Centenillo	¿...? New Centenillo Silver Lead Mines	1951	Métrico	Vía doble 5,???	Jaén
Minas de El Centenillo-Fc. Linares-La Carolina	1913-New Centenillo Silver Lead Mines	1961	Cable	12,???	Jaén

(a) Apertura al servicio público.

(b) Desmantelado para acometer la sección Conquista-Puertollano.

(c) Ferrocarril de Arrayanes y la Fundición San Luis. Reutilizado en los tramos indicados para servicio de SMMP hasta 1919. Tracción eléctrica en Arrayanes desde 1927.

(d) Ramal del tranvía de vapor de Cartagena a Las Herrerías.

(e) Tracción eléctrica.

Conforme con Aranguren, existían ramales métricos en la línea principal a La Parrilla, apartadero de El Soldado, Mina de San Antolín y a las Minas Viñas Perdidas.

Fuentes: ARANGUREN (1992); COVÉS NAVARRO, GÓMEZ MARTÍNEZ y SÁNCHEZ VINTRÓ (1996); GUTIERREZ GUZMÁN (1999) y referencias varias.