

Giro en la plataforma de Puertollano. Obsérvese la locomotora fuelizada.



Personal de un tren, con la locomotora número 3, "Bélgica", en la estación de Calzada de Calatrava.

INAUGURADO EN 1892, SE CLAUSURO HACE AHORA VEINTE AÑOS

VALDEPEÑAS-PUERTOLLANO, CURIOSA VIA ESTRECHA EN LA REGION MANCHEGA

EL ferrocarril de Valdepeñas a Puertollano ha sido uno de los escasos ferrocarriles de vía estrecha que han existido en Castilla la Nueva, discurriendo casi todo él por la comarca del Campo de Calatrava, en la provincia de Ciudad Real. Lo infrecuente de su ancho de vía (75 cm.) y lo relativamente poco definidas causas de su construcción motivan este artículo.

Los orígenes históricos del ferrocarril pueden resumirse así: Por Ley del 11 de julio de 1890, se concedió autorización del Gobierno a don Pedro Ortiz de Zárate, para hacerse con la concesión de un F. C. de vía estrecha entre los pueblos manchegos de Valdepeñas y Calzada de Calatrava durante noventa y nueve años y sin subvención de ningún tipo por parte del Estado, de acuerdo con la Ley General de Ferrocarriles de 1877. El capital mayoritario era belga.

Meses más tarde, concretamente el 5-I-1891, fue aprobado por el Gobierno el proyecto del citado ferrocarril, en el cual, tras ciertos balbuceos iniciales para su ejecución en vía métrica, se adoptó el ancho de 75 cm., ancho no muy frecuente en España en ferrocarriles de uso público. El 23 de mayo de 1892 nacía como tal la compañía.

Tras ciertas dificultades de diversa índole, se inauguraba el tramo antes citado con una longitud de 42 km. el 22-XII-1893, con un exiguo parque móvil, pero suficiente para atender el mínimo tráfico de aquel momento.

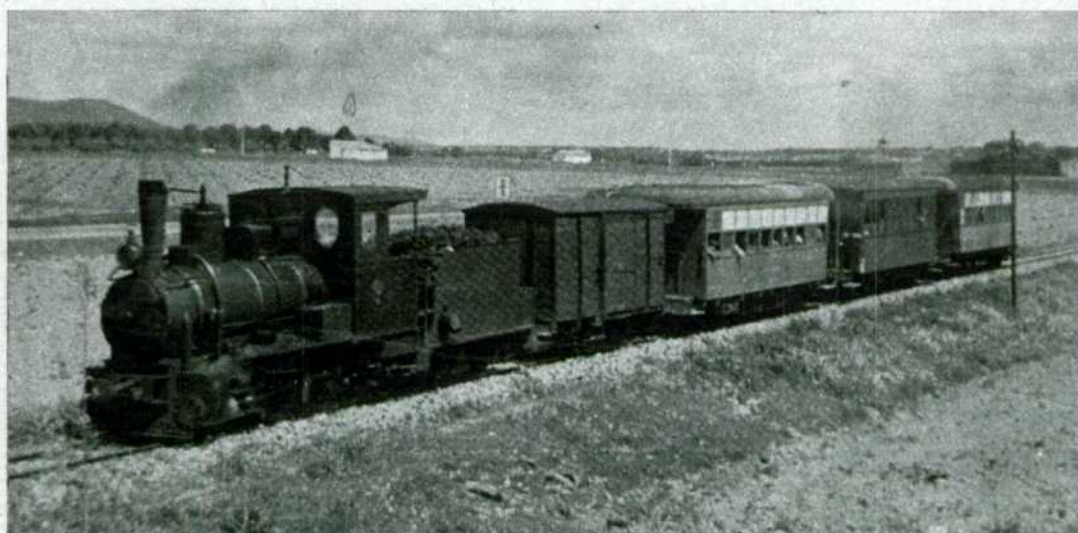
● *Sus 67 km. discurrían casi totalmente por la comarca del Campo de Calatrava.*

● *Fue una de las pocas líneas de su ancho (75 cm.) que contaron en España con material fuelizado.*

Pasados algunos años, se decide la prolongación natural de la línea hacia el Este, inaugurándose al tráfico comercial el tramo

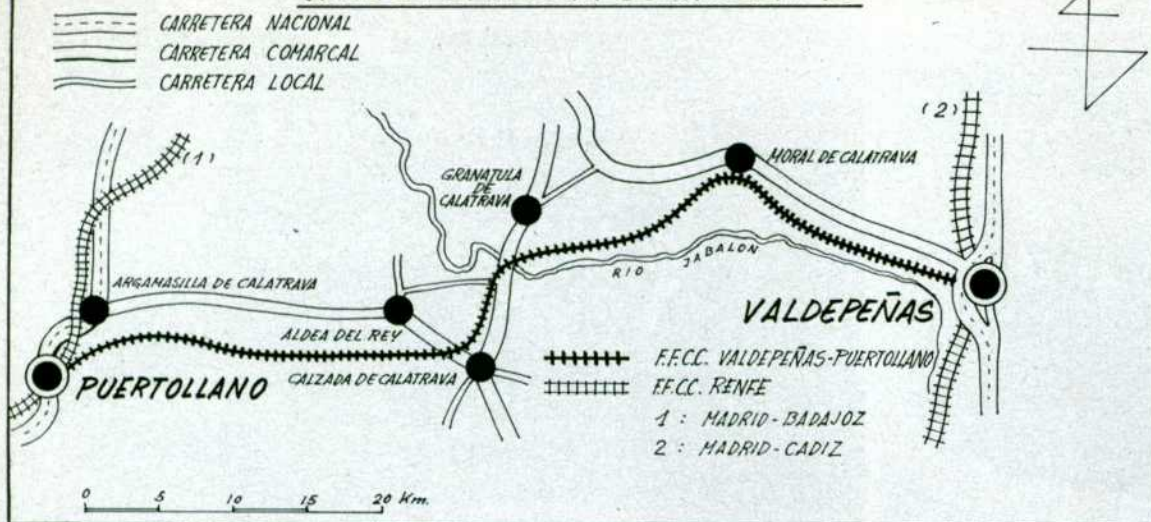
desde Calzada de Calatrava a Puertollano, con 33,93 km. de longitud, el 24-II-1903. Poco a poco, el tráfico se va consolidando, aunque en términos inferiores a los previstos; no obstante, aumenta su parque de material, y en definitiva anima ciertamente un poco la vida económica de esta comarca, totalmente agrícola, en la que se desenvuelve.

En 1906 se aprueban sus estatutos y durante estos años se intensifica su tráfico combinado con la Compañía de MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante), que, como se sabe, fue la segunda compañía en importancia económica de España en ferrocarriles de vía ancha, con implantación en esta zona del país, y de la cual el F. C. de



Tren saliendo de Valdepeñas hacia Puertollano con la máquina número 6, "Asturias".

VALDEPEÑAS A PUERTOLLANO



Plano general de la línea, según la Memoria EFE.

Valdepeñas a Puertollano puede considerarse afluente.

A partir de los años veinte, dada su escasez de tráfico, y el aumento de los costes de explotación, su vida económica se hace insostenible, acordándose incluso la paralización del servicio si el Estado no acude en su ayuda. En efecto, en 1925 ingresa en el régimen ferroviario y el 31 de diciembre de 1931 pasa a depender de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado, siendo una de las primeras líneas en integrarse en este notable organismo.

Con toda generalidad, debe indicarse que es en la década de los veinte cuando comienza a agudizarse en España la competencia del transporte por carretera con el ferrocarril, como consecuencia de la política de inversiones del general Primo de Rivera sobre aquélla.

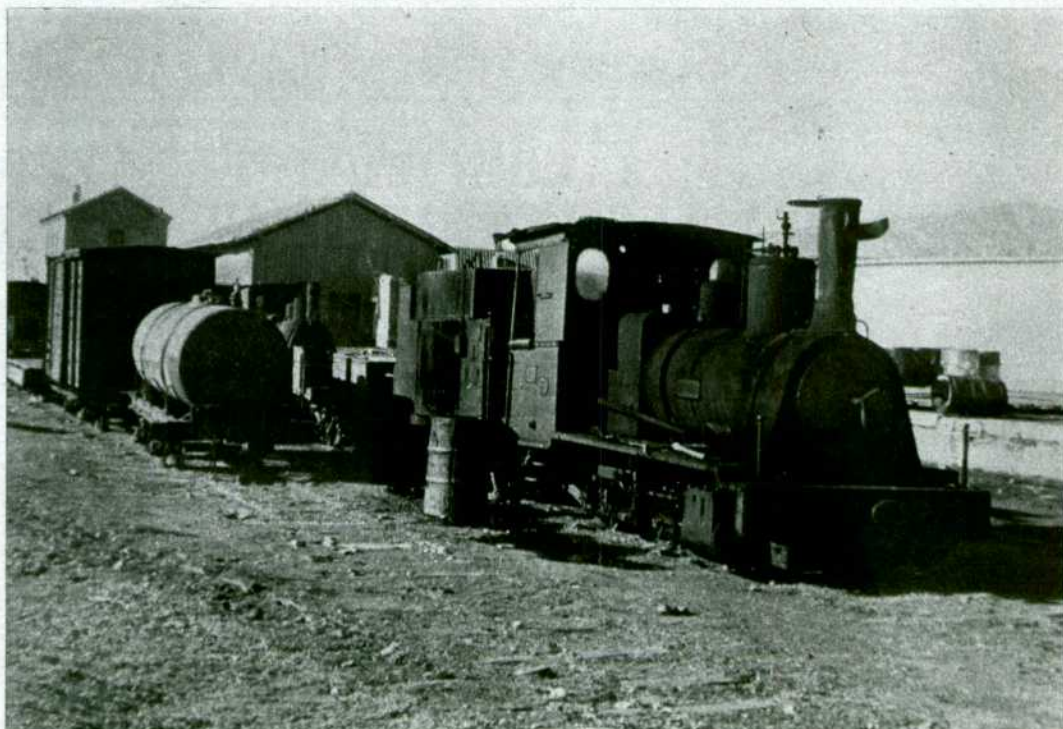
LA EXPLOTACION DE FERROCARRILES POR EL ESTADO (E. F. E.)

Partiendo de la fecha indicada anteriormente, es el Ministerio de Obras Públicas el que, a través de EFE, se hace cargo de la línea (67 km.), ya que esta modesta zona no poseía realmente buenas comunicaciones, por lo cual la línea es mantenida en explotación.

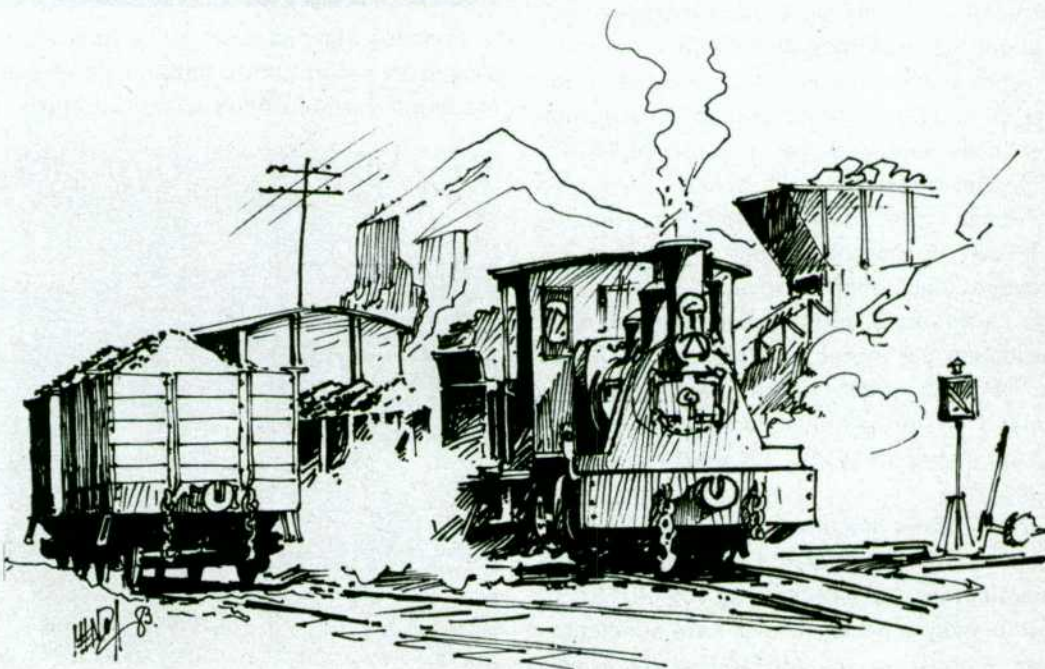
Durante la década de los cuarenta, esta pequeña línea continúa en sus precarias condiciones, presentándose por tal motivo algunas propuestas para ensanchar su ancho de vía al métrico, al objeto de explotarlo unificadamente con el F. C. de Peñarroya a Puertollano (241 km.), o bien para ensancharlo a ancho RENFE y poder explotarlo ésta. En este último caso, la proximidad de nuestro ferrocarril a la línea de Manzanares a Ciudad Real hizo que se rechazase el proyecto.



"El Trenillo" andaba tan lentamente, que los viajeros podían bajarse a por uvas y volver a subir en marcha.



Aspecto que presentaba la línea tras su cierre.



Una estampa irrecuperable del tren manchego, según Mendoza.

Otra propuesta realizada por algunas corporaciones de la zona era su unión, a través de Sierra Morena, con el F. C. de vía métrica de La Carolina y Prolongaciones (provincia de Jaén), pero sin cambio de ancho. Su parque de material motor estaba formado por curiosas maquinillas de tracción vapor, pero además en esta línea existió material Diesel de forma más curiosa aún, y que se comentará más adelante.

Ya que hablamos del de Valdepeñas a Puertollano, aprovecharemos para mencionar algunos otros ferrocarriles con este poco frecuente ancho de vía en nuestro país.

Como fundamento, los dividiremos a este propósito en ferrocarriles de uso público y en ferrocarriles industriales. Respecto de los primeros, cabe citar como más conocidos los "carrilets" de San Felú a Gerona o de Flassa a Palamós y Gerona, ambos en Cataluña, o el F. C. de Onda al Grao de Castellón, en esta capital levantina. De todos ellos recibirá material. Otra explotación interesante la constituyó el tranvía eléctrico interurbano de Granada a Sierra Nevada. Eludimos toda mención a tranvías urbanos.

Respecto de los segundos, es decir, de los ferrocarriles industriales, debemos decir que han sido mucho más numerosos e importantes en cuanto a tráfico movido que los primeros, constituyendo una fuente inagotable de originalidades de todo orden. De alguno de estos ferrocarriles también recibiría material el F. C. de Valdepeñas a Puertollano.

La relación de los mismos en España, aunque algo prolija, nos decidimos a publicarla a continuación, tomando como base bibliográfica la interesante obra británica "Industrial locomotives and railways of Spain and Portugal", publicada en Birmingham en 1968: Salinas de Torreveja, Salinas de Ibiza, Cía. Minera de Sierra Alamilla, Minas de Riosa, Fábrica de Mieres, F. C. de Trubia a Quirós (posiblemente el más importante de todos), Fábrica Nacional de Trubia, Hulleras e Industrias, S. A.; Minas de Moreda, Cía. Minera de Dícido, Cía. Minera de Setares, F. C. Minero de Alén a Castro-Urdiales, Real Cía. Asturiana de Minas, Chávarri Hnos., Hijos de Alonso y Luchana Mining C. O. Cualquier información sobre este tema sería bien recibida.

En lo que a material motor respecta, fue la tracción vapor la fundamental de la línea, con la excepción de un tractor Diesel montado en España, y que se considera la primera locomotora Diesel de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado, y una de las primeras de este tipo en nuestro país, y teniendo además una vida activa muy larga.

Su parque de vapor presenta alguna peculiaridad digna de comentario, ya que parte de las máquinas no tienen su origen en este ferrocarril, modificándose algunas de locomotoras ténder a locomotoras con ténder, para dotarlas de mayor autonomía, necesidad impuesta por la mayor longitud de esta explotación frente a la de origen. Al

menos dos de ellas se fuelizaron, dada la ausencia de carbón en el entorno de la línea. Es por ello por lo que este ferrocarril fue de los pocos de vía estrecha de España que tuvo locomotoras fuelizadas.

A continuación se indica el parque motor de la Compañía a 31-XII-1960, así como el de material móvil a 31-XII-1950.

F. C. DE VALDEPEÑAS A PUERTOLLANO. MATERIAL MOTOR A 31-XII-1960

Locomotoras de vapor					Nombre	Observaciones
Núm.	Tipo	Constructor	Número	Año		
1	0-3-0	Couillet	1038	1891	"Vitoria"	Originalmente, máquinas ténder; posteriormente, se les añadió un ténder de dos ejes.
2	0-3-0	Couillet	1039	1891	"Calatrava"	
3	0-3-0	Couillet	1103	1894	"Bélgica n.º 3"	
4	0-2-1	A. Jung	609	1903	"Madrid"	Desguazada en 1961.
5	0-2-1	A. Jung	610	1903	"Bilbao"	Desguazada en 1961.
6	0-3-0	Orenstein	1001	1903	"Asturias"	Desguazada en 1961 No circula. No circula.
12	0-2-OT	Orenstein	—	1910	—	
14	0-2-OT	Orenstein	—	1910	—	
15	0-2-OT	Orenstein	—	1910	—	No circula.

NOTAS.—Estas tres últimas locomotoras fueron recibidas en 1956 procedentes del F. C. de Flassa-Palamós-Gerona, con otro equipo.

Tractores Diesel

Núm.	Tipo	Constructor	Nombre
20	Cuatro ejes	Metalúrgica San Martín	—

● Procedente igualmente del F. C. de Flassa-Palamós-Gerona fue el primer tractor Diesel de EFE. Se montó en 1936 en Barcelona, poseía un peso en orden de marcha de 20,6 Tn. y un esfuerzo máximo de tracción de 2.990 kg. No se informa sobre su actividad concreta; terminaría su vida en el levante del F. C. de San Felú a Gerona. Pieza histórica interesante.

F. C. DE VALDEPEÑAS A PUERTOLLANO. MATERIAL MOVIL A 31-XII-1950

Coches de bogies			Coches de dos ejes		
Número	Serie	Unidades	Número	Serie	Unidades
51 y 52	AC	2	1 2 3 al 7	C AC C	1 1 5

Furgones de dos ejes				Vagones cerrados de dos ejes			
Número	Serie	Tonelaje	Unidades	Número	Serie	Tonelaje	Unidades
1 y 2	D	7	2	2 al 6 8	J J	6 6	5 1

Bordes altos de dos ejes				Plataformas de dos ejes			
Número	Serie	Tonelaje	Unidades	Número	Serie	Tonelaje	Unidades
1 al 3 5,7 y 8 10 al 15 18 y 20 32 al 37 39,41 y 42 101 al 110	H H H H H H H	6 6 6 6 6 6 6	3 3 6 2 6 3 10	1 y 3 al 9	G	6	8
				Vagones diversos			
Número		Serie		Vagón especial			
1		S					

Fuente: Memoria EFE 1950.

NOTA.—Con el paso de los años cincuenta, el parque de material irá reduciéndose paulatinamente, a medida que disminuye su demanda. La excepción la marca el año 1956, cuando recibe equipo procedente del F. C. catalán de Flassa-Palamós-Gerona.



Animación en una de las estaciones de la línea al paso del tren.

EXPLOTACION TECNICA Y COMERCIAL

El F. C. Valdepeñas-Puertollano careció lógicamente de un sistema destacable de control de circulaciones, dada la escasez de las mismas. Debemos indicar que esta línea ni en sus más afortunados ejercicios de comienzos de siglo, logró alcanzar los tráficos que se preveían con el desarrollo económico de su entorno, de carácter casi totalmente agrícola, excepción hecha de algunas explotaciones de canteras de piedra basáltica. El transporte de ésta en 1950 representaba casi la mitad del tonelaje movido en régimen de pequeña velocidad, siendo sus ingresos por este concepto los más destacables. En la estación de Miró se instalaron vías-apartadero en las canteras productoras para facilitar la carga de los vagones. Precisamente bastante de lo cargado era grava para la construcción y mejora de carreteras.

En lo tocante al tráfico de viajeros en sus curiosos trenes, es de destacar la existencia de coches de bogies, a pesar de tener tan escaso ancho de vía (75 cm.). Diremos que durante la última etapa de

208

VALDEPEÑAS A PUERTOLLANO (Explotación por el Estado)

208

(SERVICIO DESDE 1.º DE JUNIO DE 1948)

M. AIL.	Andén	K.	ESTACIONES	821 Cor. 2-3	841 Mix 2-3	K.	ESTACIONES	840 Mil. 2-3	920 Cor. 2-3
703	I		*VALDEPEÑAS (Econ.) S.	7.30	14.32		*PUERTOLLANO (Econ.) S.	.....	12.53
670	D	18	Moral de Calatrava.....	8.32	15.34	3	Argamasilla de Calatrava....	.....	13.08
648	I	28	Montanchuelos.....	9.01	16.05	3	La Zarza (apt.).....	.....	16.50
632	D	32	Granátula.....	9.17	16.21	3	Miró (apt.).....	.....	14.18
667	I	43	Calzada de Calatrava.....	9.51	16.49	38	Hernán Muñoz.....	.....	14.47
726	D	49	Hernán Muñoz.....	10.16	.....	34	Calzada de Calatrava.....	7.14	15.19
776	I	5	Miró (apt.).....	10.47	.....	44	Granátula.....	7.43	15.48
.....	.....	.....	La Zarza (apt.).....	11.20	.....	49	Montanchuelos.....	7.50	16.04
885	D	78	Argamasilla de Calatrava.....	11.57	.....	58	Moral de Calatrava.....	8.28	16.43
281	I	78	*PUERTOLLANO (Econ.) LL	12.11	.....	78	*VALDEPEÑAS (Econ.) LL	9.29	17.34

Horario-guía del ferrocarril.

vida del ferrocarril este tráfico se encontraba ya muy disminuido. Las velocidades eran tan bajas, que permitían a los viajeros apearse en marcha, para volver a subir al tren tras hacerse con algún racimo de uvas en época de vendimia. Por ello, este ferrocarril era apodado cariñosamente por la población "El Trenillo".

De las diez de la línea, sus dos estaciones-término estaban emplazadas inmediatas a las correspondientes de RENFE, cons-

tituyendo puntos de transbordo con la misma. La estación intermedia más importante era Calzada de Calatrava.

Para completar nuestro recuerdo histórico de este ferrocarril, diremos que su explotación cesó el 1 de agosto de 1963, tras los pertinentes informes técnicos, y debido fundamentalmente a la escasez de tráfico generada por la zona. **ARTURO E. SANCHEZ OJANGUREN** (texto y fotos). Dibujos de **MENDOZA**.