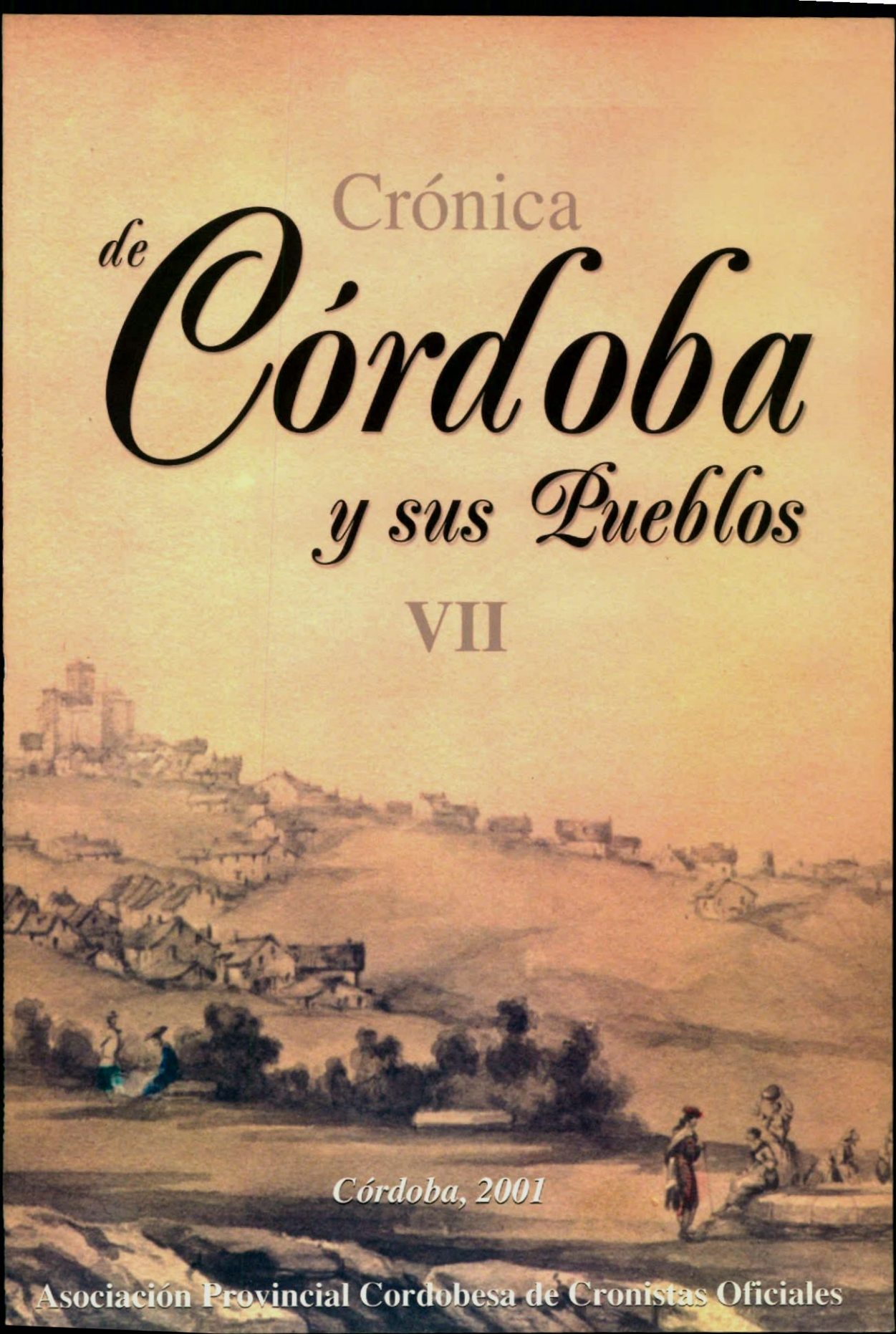


Crónica
de **Córdoba**
y sus Pueblos

VII



Córdoba, 2001

Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

Crónica
de **Córdoba**
y sus Pueblos

Córdoba, 2001

Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales



Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

CRÓNICA DE CÓRDOBA Y SUS PUEBLOS, VII

CONSEJO DE REDACCIÓN

Coordinadores

José Antonio Morena López

José Lucena Llamas

Miguel Ventura Gracia

Pablo Moyano Llamas

Vocales

Enrique Garramiola Prieto

Juan Gregorio Nevado Calero

Edita: Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

Foto Portada: "*Estampa romántica de Espejo*", de mediados del siglo XIX. (Reproducción: Foto Ruquel)

Diseño y maquetación: PROMI. Área de Imagen

Imprime: PROMI "Artes Gráficas"

Avda. Fuente de las Piedras, s/n.

14940. Cabra. Córdoba

Tel.: 957 520 112

Fax: 957 520 587

ISSN: 1577 - 3418

Dep. Legal: CO - 593 / 2001

Los Ferrocarriles de la Sierra de Córdoba

Juan Peñalta Castro
Cronista Oficial de Belmez

De Córdoba a Belmez y de Belmez a Almorchón

1. De Belmez a Córdoba

En el año 1857, día 21 de abril, a la una de la tarde, siendo Alcalde D. José Antonio de Soto se inauguraron las obras del proyectado ferrocarril de Belmez a Córdoba y Alcolea.

El día anterior, autoridades y distinguidos vecinos de la villa, precedidos por la Banda Municipal de Música de Córdoba, recibieron a las personalidades cordobesas que se trasladaron para asistir al acto. Hubo salvas, cohetes y repique de campanas y las calles estaban engalanadas y muy animadas por forasteros y vecinos, como quizás hasta entonces no se había visto. Los invitados fueron alojados en las casas que pertenecieron a D. Juan Blasco Negrillos y a D. Juan Lozano Vera y por la noche se celebró un gran baile que duró hasta la madrugada.

La ceremonia de inauguración de las obras se hizo con la presencia de D. Casimiro Huertas, representando al Sr. Gobernador por enfermedad de éste; D. Eusebio Tarancón, y D. Pedro Cubero y López de Padilla, arcipreste del Cabildo de la S.I. Catedral y Maestro de la misma, respectivamente, y el Rector del Seminario de San Pelagio, en representación del Sr. Obispo, además de los Tenientes de Alcalde D. Gabriel Lozano, D. Luis Valera y D. Manuel Boza. También estuvieron presente D. Nemesio Longué en representación de la empresa concesionaria, y D. Luis Ramírez de las Casas-Deza y D. Fernando Amor, representando al Instituto de Córdoba.

En la finca "Bujadillo" se instaló una tienda de campaña con arcos de colores y en sus laterales dos carteles que decían:

"FERROCARRIL de BELMEZ a CÓRDOBA"
y "EMPRESA ROMÁ y COMPAÑÍA"

El lugar estaba lleno de gente, carruajes y caballerías. La tienda levantada era de forma cuadrangular, cubierta de lonas y cortinas de seda. Delante se colocó un altar ricamente montado y sobre el terreno marcaron un espacio desde la lona en

dirección a Espiel, en línea recta, cuyo eje se delimitaba con gallardetes de color azul y blanco y el resto de la alineación con banderas rojas y amarillas, procediéndose a la bendición de las obras y a la lectura de la Ley aprobada por las Cortes, y sancionada por S.M. la Reina Isabel II, fecha 13 de Junio de 1856, en la que se otorgaba a la Compañía Romá la concesión de un ferrocarril de servicio particular que partiendo de la zona carbonífera, se uniera al de Córdoba-Sevilla, por Alcolea.

El Delegado del Gobernador Sr. Huertas, tomando en sus manos un instrumento de plata en forma de espiocha o zapapico, con mango de madera de caoba, levantó con ella pedazos de tierra que colocó en una carretilla y vertió en el hoyo donde se había bajado una caja cuadrada que contenía un pliego de papel sellado del año 1857, el plano y memoria del ferrocarril, un ejemplar de la Ley de concesión y unas monedas de oro, plata y cobre, de las acuñadas aquel año.

La ceremonia terminó dando vivas a la Reina y el Delegado declaró inauguradas las obras, poniéndose acto seguido los obreros a trabajar desde el inicio del trazado y a continuación el Sr. Arcediano y demás clero entonaron los salmos, seguidos de la interpretación de composiciones musicales por parte de la Banda de Música de Córdoba.

Todo ello consta en el acta levantada por el Notario de Belmez Don Venancio Lozano Guerra, que localicé y examiné en el Archivo de Protocolos.

Por la noche en un local de Belmez se sirvió una cena y a los postres el Sr. Ramírez de las Casas-Deza improvisó y dijo:

*Brindo por la salud de los que exploten
de Espiel a Belmez el gran criadero,
y este país de nueva industria doten
para que venga a él mucho dinero
y el continuo trabajo y diligencia
ahuyenten para siempre la indigencia*

Terminó esta memorable noche con el clásico baile popular y quema de fuegos artificiales. Puede asegurarse que la villa de Belmez no había conocido fiesta tan fastuosa.

La importancia y trascendencia de este acontecimiento obliga a relatar algunas de las vicisitudes que concurrieron y las que siguieron a la puesta en funcionamiento de estos ferrocarriles.

La riqueza de las minas de Espiel y Belmez, cuyo transporte ilusionaba a los primeros promotores del ferrocarril de Córdoba a Málaga allá por los años 1845 y 46, dio origen más tarde a una pugna por alcanzar la concesión y siguiente construcción de

este otro para la conducción del producto de los citados yacimientos, que constituye uno de los procesos más pintorescos, por los negocios que con las concesiones se hacían, y en los que, al final, unos perdían y otros ganaban.

Eran estos negocios ferroviarios los dominantes y de mayor volumen, cuando el nuevo medio de transporte asombraba a unos y otros, al mismo tiempo que revolucionaba la economía de los pueblos.

Lo del camino de hierro de Belmez a Córdoba empieza en el año 1854, independientemente de las primeras ilusiones de los malagueños. Ese es el año en que el Conde de Santa Olalla obtiene la concesión de un ferrocarril que uniría nuestra cuenca con la línea general de Córdoba a Sevilla, pero al incumplir la constitución de la fianza le anulan la concesión.

Se autorizó a otro señor a que presentara sus estudios, sobre la creación de un sistema nuevo para un ferrocarril minero. La tracción prevista era la de sangre, por caballerías que tirasen de los vagones cuando tuvieran que subir, y después descenderían cargados por efecto de la gravedad. Sin embargo, se añade en el pliego de condiciones que "el concesionario podría utilizar locomotoras, si se estimara oportuno, en una parte del camino". Esta opción no prosperó.

Posteriormente suceden en los intentos D. Francisco Romá y Compañía, la Compañía Internacional de Crédito, otra que se denominó Ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez, el Montepío Universal y por último el Marqués de La Gándara que se encarga de ciertas obras de fábrica.

El perfil es duro por la perforación de 8 túneles, sin maquinarias especiales, lo que puede explicar en parte las incidencias que surgieron.-

Y llegamos al año 1868.

Entra entonces el Sr. Loring que no descansa y hace proposiciones para encargarse de toda la construcción. Las formula en nombre del Sindicato Larios, Heredia y Loring, de Málaga, y la combinación no tiene éxito, no sabemos por qué; y es únicamente el último de estos señores, D. Jorge Loring, el que le hace frente, haciéndose cargo de todo.

Entonces prosiguen lentamente los trabajos que de antemano se conocían serían muy duros: la sierra es un obstáculo y las prórogas se suceden.

Por fin la sección de Alhondiguilla a Belmez, que constituye la parte alta del proyecto, se abre al servicio el día 28 de Noviembre de 1870, quedando la parte baja con la que se lucha hasta el 11 de Julio de 1873 que se abre Alhondiguilla-Obejo y el 5 de Septiembre de 1873, que es cuando se termina el último tramo de Obejo a Córdoba.

Hasta aquí las dificultades de la construcción, luego vinieron las de sostener la vida de la empresa, durante la explotación, decayendo la economía, acaso por insuficiencia financiera inicial. Lo cierto es que se llega a la suspensión de pagos, que se declara firme el día 18 de mayo de 1875.

El complicado y largo procedimiento termina con la adjudicación de los bienes y derechos de la compañía, en segunda subasta a D. Francisco Reyna, quien poco después la cede a D. Jorge Loring. Eso ocurría el 10 de enero de 1880 y veinte días después pasa a propiedad de la Compañía de los ferrocarriles Andaluces.

Así terminaba para este ferrocarril el proceso que podemos considerar comenzado en 1854, cuando resultó infructuosa la primera tentativa del Conde de Santa Olalla. El tiempo no fue corto ni escasos los cambios de manos y peripecias pasadas.

El recorrido de Belmez a Córdoba es de 72 km. Y las Estaciones y poblaciones que comprende son:

- **Belmez**
- Cabeza de Vaca
- Villanueva del Rey
- Espiel
- Alhondiguilla-Villaviciosa
- Vacar-Villaharta
- Obejo
- Cerro Muriano
- Balanzona
- Los Pradillos
- Mirabueno
- Cercadilla
- **Córdoba**

Las primeras disposiciones y estudios para la construcción de este ferrocarril de Belmez a Córdoba se iniciaron antes que los de Belmez a Almorchón, sin embargo debido a las dificultades que presentaba el terreno, unido a los problemas de las empresas adjudicatorias, los plazos se dilataban, adelantándose el de Almorchón en su puesta en marcha.

2. De Belmez a Almorchón

Este nuevo ferrocarril tenemos que considerarlo como continuación del de Belmez a Córdoba, en sentido descendente, al tener la misma finalidad principal: el transporte de minerales de las explotaciones de Belmez y Espiel.

La licencia data del día 13 de abril de 1864, mediante Ley por la que S.M. la Reina Isabel II aprueba la subasta, como proposición más ventajosa, y adjudica la concesión a D. Eugenio Abella, quien los transfirió a la "Compañía de los ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a la Minas de Belmez".

Después de algunas prórrogas fue inaugurado el día 1 de abril de 1868 y más tarde pasó a la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (M.Z.A.).

Existió el mismo interés por conseguir la concesión, por cuanto era muy codiciada al esperarse una alta rentabilidad, basada en la explotación de las minas de Belmez y Espiel e igualmente de las nuevas de la aldea de Pueblonuevo del Terrible, que, en 1868, dieron ya como principio 50.000 Tm. de carbón; sin embargo, en contra de las previsiones, las de Espiel y Belmez no tuvieron el rendimiento calculado en principio.

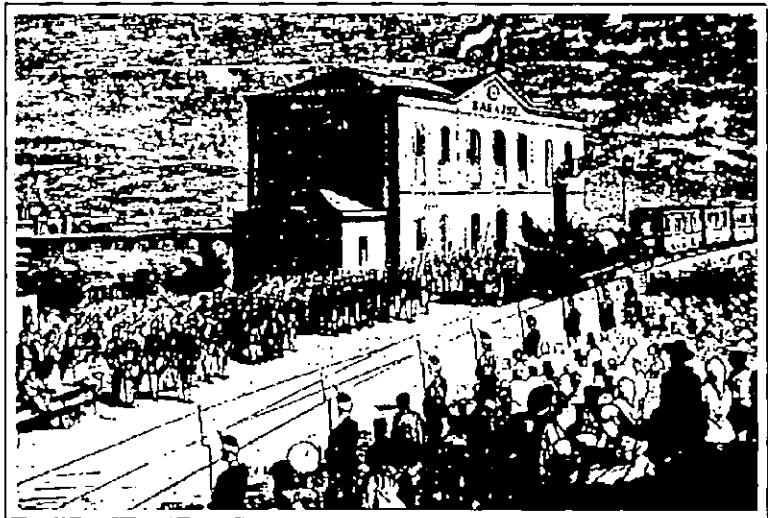
El recorrido de esta nueva línea es de 65 km. y las Estaciones y pueblos:

- **Belmez**
- Peñarroya
- La Granjuela
- Valsequillo
- Zújar de Córdoba
- **Almorchón**

(En estas Leyes de concesiones se dice Belmez, como debe ser, y NO Bélmez.)

Era tal la importancia y atractivo de la cuenca de Belmez que puede interpretarse como de interés simultáneo y coincidente al de Ciudad Real-Badajoz, inaugurado el 22 de noviembre de 1866 al mediar solo 17 meses entre uno y otro.

Primeramente se construye el de Ciudad Real-Badajoz (1866); en segundo lugar el de Belmez-Almorchón en 1868, y a continuación se inicia el de Ciudad



Llegada del Tren Real a Badajoz, 22 de noviembre de 1866.

Real-Madrid que se inaugura el 3 de febrero de 1879, con un tren especial, con invitados, y a la cabeza de éstos, S.M. el Rey D. Alfonso XII y el Presidente del Gobierno Don Antonio Cánovas del Castillo, convoy que partió de Madrid, con breves paradas en Ciudad Real y en la frontera, hasta llegar a Elvas, ciudad portuguesa donde le esperaba el monarca portugués D. Luis II de Braganza.

Allí le tenían levantado un pabellón lujosamente decorado por dentro, donde los reyes conferenciaron, y donde se ofreció a continuación un espléndido banquete, seguido de breves discursos y de los correspondientes brindis y vivas a Portugal y España, más unidas con esas nuevas comunicaciones. Al exterior, como fin de ceremonia, las tropas desfilaron ante los reyes, y más tarde, cada uno se encaminó a su respectivo tren, para iniciar el regreso.

Después de este día comenzó la explotación normal de la línea Madrid-Lisboa, estableciendo como estación provisional la de Delicias, en Madrid.

Los ferrocarriles de Córdoba a Belmez, de la Compañía de Andaluces, y de Belmez a Almorchón de la de M.Z.A. pasaron a ser una sola línea de Córdoba a Almorchón, al nacionalizarse este medio de transporte y crearse la R.E.N.F.E.

Cuando eran dos ferrocarriles y dos Compañías propietarias, primitivamente, se hacía transbordo en Belmez y los viajeros tenían que cambiar. Años después, llegan a un acuerdo y los vagones de viajeros circulaban desde Córdoba a Almorchón, únicamente cambiando en Belmez de máquinas, para lo cual utilizaban una plataforma giratoria, que dándole media vuelta, cambiaba el sentido de marcha de las locomotoras.

En esta época alguna mejora se hacía, no mucha, y cuando pasaron a formar parte de RENFE, mientras otras líneas llegaban a colocarse a una altura muy aceptable, dotándolas de todo lo mejor de cada momento, a ésta y otras dejaron de prestarle el interés debido, al parecer sin tomarlas en serio, a pesar de haber tenido periodos en que todos los trenes iban abarrotados de viajeros y el ingreso por mercancías era muy importante; nada se modificaba ni mejoraba lo suficiente, y lo poco que hacían era tan mínimo que no se notaba.

Era cuando a la llegada y salida de los trenes de viajeros, el Jefe de circulación anunciaba varias veces en voz alta "¡Belmez, cinco minutos!", para después decir con el mismo tono: "¡señores viajeros, al tren!", tocando a continuación el pitido de salida, parecido al de los árbitros de fútbol.

Y mientras tanto, pasaban los años, con escasas mejoras en la línea, ninguna fundamental para irse acercando a lo conseguido en otras, cuando se produce la evolución y mejora de España, con cuanto conlleva, creando un mejor desarrollo

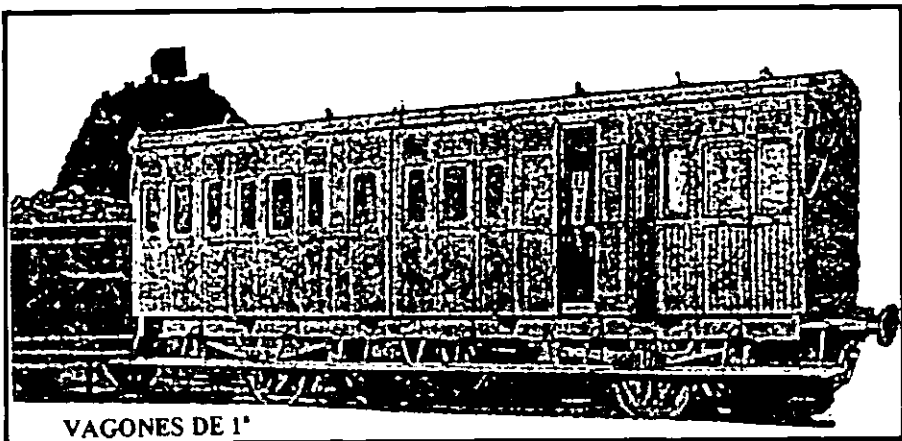
en los servicios y en el nivel de vida, y en cuanto a los ferrocarriles, marchando todo, con sus defectos y virtudes, hacia el camino de más comodidad y mejor confort en los trenes y el aumento de la velocidad que requerían los tiempos, mientras aquí los trenes seguían sucios, el horario no se respetaba y la velocidad era tercermundista.

El desprestigio llegó a tal límite que ya le era antipático al viajero este ferrocarril.

Un curioso antecedente histórico anterior, lo encontramos en los años veinte, cuando el Tren Real en que viajaba S.M. el Rey Don Alfonso XIII con su augusta familia, pasó por esta línea, al regreso de Sevilla, como consecuencia de una interrupción en la principal a Madrid.

Se detuvo en la Estación de Belmez para cambio de máquina, repostar agua, retirar combustible y para la obligada comprobación de ruedas por el servicio de mantenimiento, como era habitual, siendo aprovechado por la autoridades locales que previamente habían sido advertidas, para presentar sus respetos al Rey, el cual estuvo conversando largo rato con ellos en el andén, amablemente, interesándose por la importancia minera e industrial de la cuenca y también tuvo gran curiosidad por conocer antecedentes de la historia del Castillo sobre la peña, al que consideró como "realmente impresionante y maravilloso" debido a su singular emplazamiento.

Allí estuvieron perfectamente uniformados los niños del Grupo de Exploradores o Boy Scout, en número de unos 100, al mando del Maestro Nacional Don Vicente Cámara, quienes con la mayor disciplina y simpatía, al toque de corneta y en correcta formación, hicieron los honores al Rey y éste tuvo la delicadeza de conversar con el Jefe y con algunos de ellos.



Como anécdota comentaré:

En aquellas fechas, a unos pueblerinos el estar delante del Rey debía producirles turbación, nerviosismo e incluso algo de tartamudeo, si le hablaban. Al bajar S.M. del tren fue la primera autoridad local quien se inclinó y saludó, y a continuación la Comisión, y también fue el primero en dirigirle la palabra, preguntándole “cómo está de salud Su Majestad” y después de contestarle el Rey, sonriente, que se encontraba perfectamente, nuestro paisano volvió a preguntarle en estos términos “Y su mujer, ¿cómo se encuentra? Parece que no baja”.

El Rey que tenía que haber vivido casos parecidos, le dijo que la Reina estaba algo cansada, y al darse cuenta de la turbación de su interlocutor, tomó las riendas de la conversación amablemente, con preguntas que ellos contestaban, resolviendo así la situación embarazosa de los paisanos, que al ver el trato del Rey, fueron tomando ánimo y confianza, resultando después, en su conjunto, una conversación sencilla, interesante, y a la vez respetuosa, y todos contentos.

En 1974. Se suprime el servicio de viajeros

El día 1 de abril de 1974 fue suprimido el servicio de viajeros en toda la línea de Córdoba a Almorchón, manteniéndose la línea únicamente para el transporte de mercancías en régimen de vagón completo, así como para transportes militares de importantes contingentes de tropas y material pesado desde Obejo y Cerro Muriano o desde Badajoz y Sevilla, durante las maniobras frecuentes en los CIR números 4 y 5 o en tierras extremeñas.

Contra este acuerdo de RENFE se pronunciaron, sin resultado, las autoridades provinciales y locales, prensa, comercio y particulares en general, incluido un Senador.

El tráfico de viajeros de esta línea no solamente se nutría de las poblaciones de Belmez y Peñarroya-Pueblonuevo, aunque fueran las de más importancia, sino, además, de los pueblos de Valsequillo, Granjuela, Blázquez, Villanueva del Rey, Espiel, Alhondiguilla con su Central Térmica, Obejo y Cerro Muriano, estos últimos con una importante población militar y una colonia veraniega interesante.

La línea era utilizada para los desplazamientos a Córdoba y para los viajes a Madrid y Badajoz, enlazando en Almorchón con el ferrocarril de Badajoz a Madrid y en Córdoba con todas las líneas andaluzas.

El Tráfico de mercancías era y es muy importante en cantidad e ingresos y sirve para dar salida al carbón de las minas de Peñarroya, Belmez y Espiel.

Por otra parte, todos sabemos que existen interrupciones en las líneas ferroviarias en general y que el tráfico se desvía por el sitio más corto. Este es el caso de nuestra línea, que era mantenida en estado óptimo para desviar los trenes, incluso el TALGO, de la línea Madrid-Córdoba, cuando había alguna interrupción en ella, lo que suele suceder con frecuencia.

Antecedentes

Investigaciones y archivo del Cronista Oficial y **Francisco Antequera Sújar**. *Historia de los Ferrocarriles Españoles*.

Rafael Hernando Luna. *Memorias de Ramírez de las Casas-Deza*.

Antonio Moreno-Vaquerizo. *Antecedentes*.

José Félix Peñalta Castro. *Estudios y experiencias*.

Francisco Sánchez Castillejo. *Apuntes varios*.

Hilario J. Solano. *Memorias*.

Sixto Vera Solano. *Antecedentes sobre Belmez*.

Algunos comentarios

Juan Afán, Presidente de la ACAF de Córdoba.- *"cuesta trabajo imaginar que una comarca y la importancia de algunos pueblos se queden sin su ferrocarril de siempre"*.

CÓRDOBA, 21-4-1983.- En la entrevista de los Alcaldes de Belmez, Peñarroya-Pueblonuevo y Espiel, acompañado de varios vecinos, entre ellos, mi hermano José Félix y este humilde cronista, con el equipo técnico de la Junta de Andalucía, entrevista gestionada a través del diputado andaluz Antonio Toledo, se estudió la puesta en marcha del ferrocarril de Córdoba-Almorchón.

LA VOZ DE ANDALUCÍA, 27-9-1983.- La Junta de Andalucía ha respondido al diputado Antonio Toledo que la línea que atraviesa la Sierra de Córdoba será potenciada, contestando con esta respuesta la posible reanudación del servicio de viajeros.

Sobre el Estado de conservación de la línea, dice la Consejería, que el trazado es malo, llegando a tener cuatro rampas de 30 milésimas y curvas de solo 200

metros de radio, **reconociendo que la línea a estado abandonada**, y que por otra parte, se trata de una zona minera que aporta un gran tráfico de mercancías del ferrocarril.

CÓRDOBA, 19-12-1979.- En la tradicional cena anual de La Gran Familia Belmezana de Madrid, a la que asistieron unas 500 personas, se acordó reiterar al Ministro de Transportes y Comunicaciones el documentado escrito anteriormente suscrito, fechado el 17 de junio de 1978, entregado en mano por la junta directiva al Sr. Subsecretario, insistiendo una vez más sobre la necesidad de la reapertura del servicio de viajeros de la línea ferroviaria de Córdoba-Almorchón.

Varias Publicaciones del Cronista Oficial en Diarios y Revistas

3 de abril de 1988, Diario CÓRDOBA, 3 páginas.- **“UN TREN EN VÍA MUERTA”**.- Historia de la construcción de este ferrocarril y de haber sido suprimido el servicio de viajeros. **Comentario sobre los miles de millones de inversión en la mejora de los ferrocarriles de alta velocidad, magnífico aplauso, aunque paralelamente no debe olvidarse lo humilde o pequeño.**

19 de junio de 1988. En el mismo diario, 4 páginas,- **“FERROCARRILES ANDALUCES”**,- Estudio de los distintos ferrocarriles de la Comunidad, con fotos, croquis y situaciones de cada uno de ellos.

31 de agosto de 1992. También en el mismo diario, titulado **“EL TREN DE LA SIERRA”**,- Recordando el servicio de viajeros, gestiones, promesas, y mis preguntas: ¿Qué va a suceder con el único tren que queda en el norte de Córdoba? ¿Podremos utilizarlo alguna vez como viajero?

4 de marzo de 2000. en Diario CÓRDOBA reiterando las reclamaciones sobre reapertura del servicio de viajeros.

Parecidos comentarios hemos publicado en revistas y libros de Congresos.

LA ESTACIÓN DE BELMEZ tuvo una gran importancia en la línea de Córdoba a Almorchón. Fue el empalme entre los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante y la compañía Andaluces. Las Máquinas venían del depósito de Ciudad Real y se volvían desde Belmez, utilizando la plataforma giratoria gigante que les cambiaba el sentido de marcha. Igual maniobra efectuaban las que llegaban de Córdoba. Aquí se abastecían de agua y combustible y existía un servicio de mantenimiento o recorrido con personal propio. La plantilla de personal por tanto era importante; agunos de ellos ocupaban las “CASAS DEL JARDÍN” lindantes con el Campo de Fútbol.

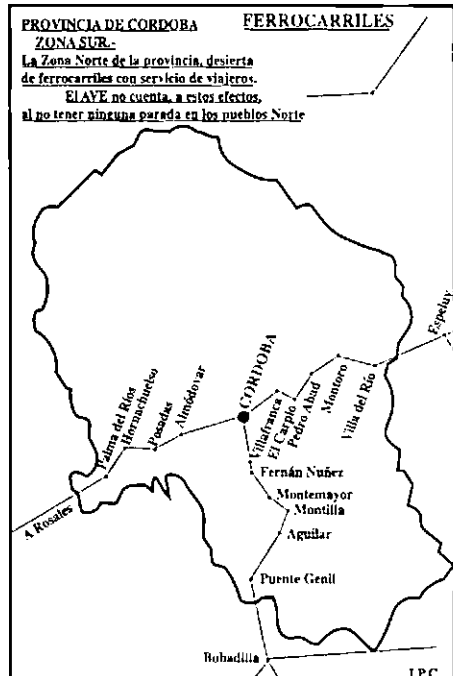
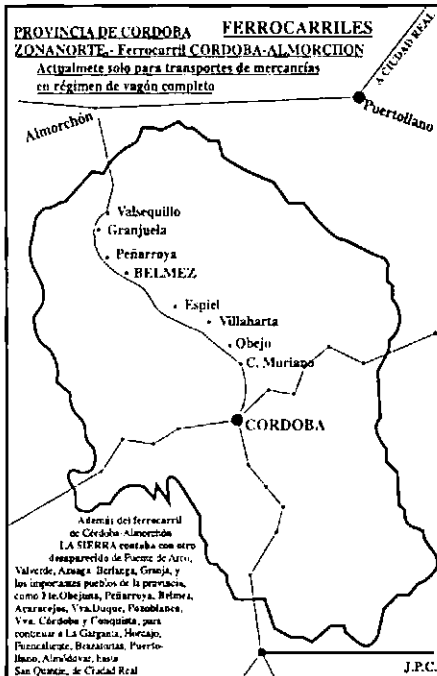
Como recordatorio de los empleados que pasaron por esta estación últimamente, me voy a permitir traer aquí los que hemos podido localizar (Puede que falten algunos)

Jefes de Estación

- Alfonso Grande
- Ángel de la Fuente
- Benito Sosa Rodrigo
- Pantaleón Murillo Aragón
- Alfonso Ruiz Navarro
- José M^a Verdú Lozano
- Aurelio Oñate Chacón
- Guillermo Muñoz Torrero
- Valentín Pérez Gárate
- Alfonso Navarro

Factores

- Francisco Ruiz Navarro
- Enrique Archidona
- Manuel Toledo vega
- Juan José Terrones
- Cristóbal Abad Noblejas
- Jesús Sánchez
- Alejandro Sújar Fdez.
- Francisco Calvo de Mora
- Sr. Rincón



José Moreno

Eustasio Terrones

Manuel Romero Moya

José Rojas García

José Peñalta Castro

Antonio Caballero Casas

Leocadio del Valle

Manuel Agredano

Francisco Cal Bernal

Antonio Jesús Calvo Romero

Antonio Caballero Cabello

Francisco Sánchez Castillejo

Francisco Antequera Sújar

Adolfo Bravo

Jefes del Tren

José Alcántara

Antonio Durán

Señor Serrano

Andrés Sánchez

Antonio García Gil

Recorrido

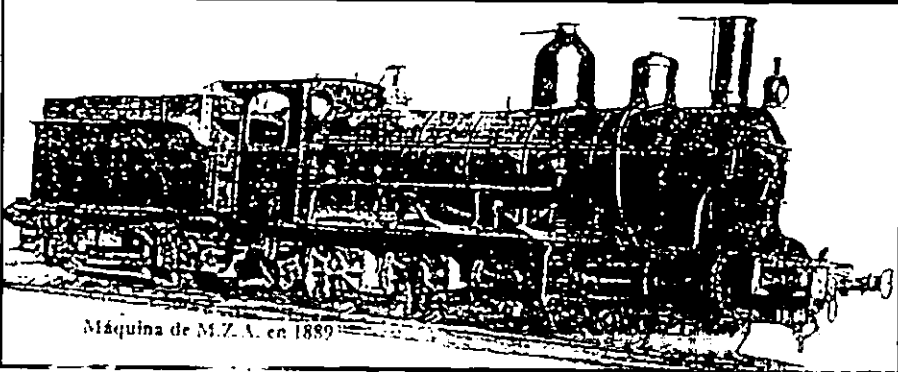
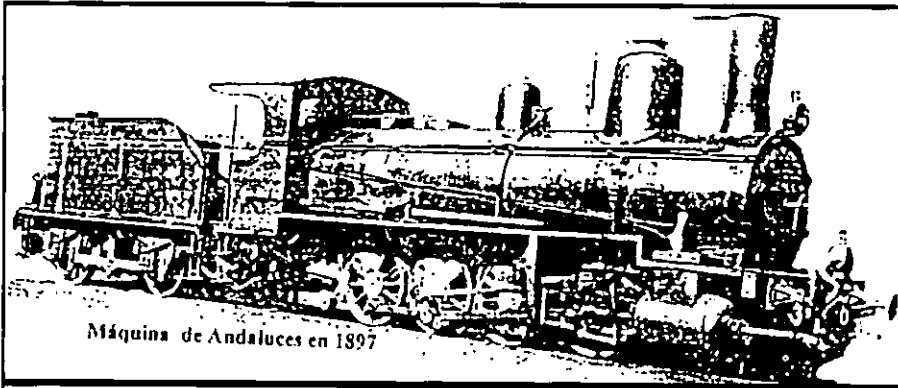
Fernando Cañizares

Manuel Minuto

Señor Nicasio

Diego Espada

Sinesio Urgal



Maquinistas

Francisco Cabrera

Manuel Robledo

Gregorio Luque

José Castillejo

Antonio Maldonado

Francisco García

Domingo Beltrán

(Estos maquinistas pertenecen a la plantilla de Cabeza Vaca)

Guardafrenos

Domingo Ruano

Cipriano Ruano

Rafael Moyano

Manuel Ruano

Vicente Vioque

José Ruano

Antonio Torres

Señor Luque

Guarda-agujas

Señor Calores

Julio Huete Solís

Román Calvo Vigara

Joaquín Cabanillas

Mozos agujas

Rafael Iñiguez Cano

José Cañadilla

Pablo Aranda

Rafael Trena Sorroche

Guardavía

Sebastián Moyano

Gregorio Cobos Equinas

Eugenio Agredano Esquina

Capataces maniobras

Señor Guerra

Señor Lázaro

Esteban Vigara

Señor Laguna

Señor Bravo

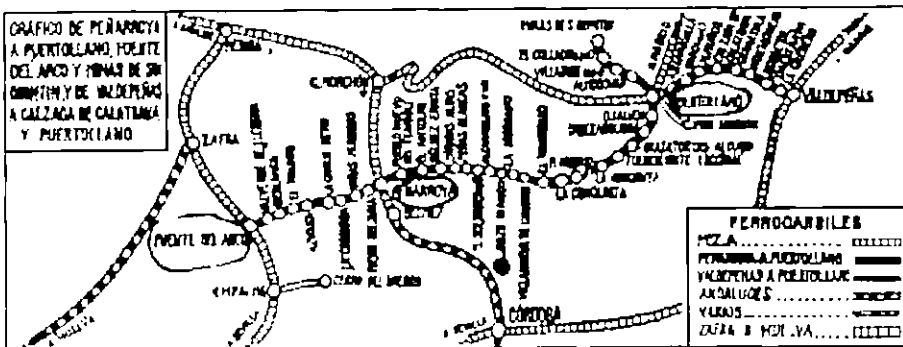
Guarda-muelles

Señor Fernández

Toribio Martínez

Valentín Moreno Vaquerizo

José Sánchez



Guarda jurados

Jacinto Naharro

Antonio Sierra

Fernando Sánchez

Santiago Molina

Frenos, enganches, agujas

Vicente Esquinas

Juan Fernández

Nicanor Alvarez

Juan Alvarez

José Hidalgo

Pedro Sánchez

Antonio Moreno Vaquerizo

Juan Barba Godoy

Ricardo Lechado Muñoz

Miguel López López

Santiago Ruiz Padín

Isabelino Calvo Nuñez

Luis Navas Sebastián

Senen Martinez Cañete

Estación de Cabeza de Vaca

Jefes Estación

Miguel Velasco

Antonio Talaverano



Ángel Guerra

Fogoneros

Valentín Pérez

José Muñoz Guerrero

José Prado Prada

Antonio Ruiz Padin

Ramón Gallego

Francisco Muñoz

Alonso González

Caldereros, encended.

Mozos agujas

José Torres

Torcuato Vergara

Fermín Bravo

Miguel Torres

Antonio Martín

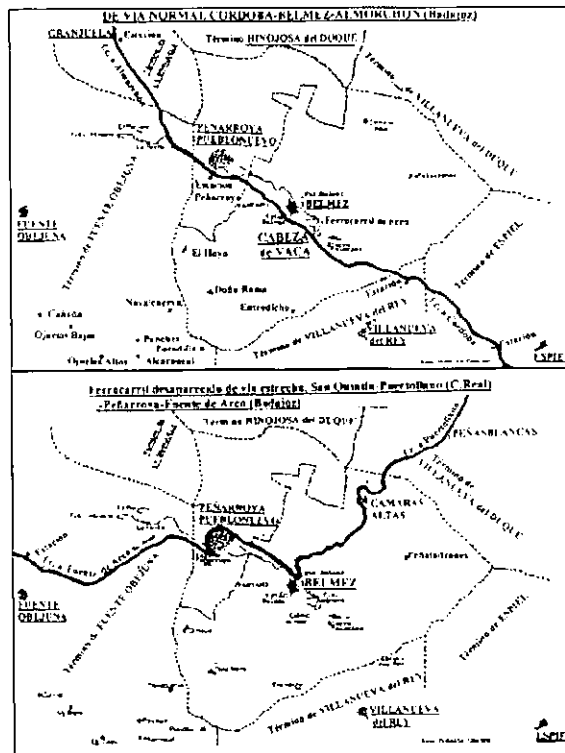
Señor Villareal

Capataces vías y obras

Luis Martín Castaño

José Prado Prada

Dámasco Cabanillas



El desaparecido ferrocarril de vía estrecha

Ferrocarriles de Peñarroya a Puertollano y a San Quintín y de Peñarroya a Fuente de Arco

Estos ferrocarriles, desaparecidos el día 1 de agosto de 1970, también forman parte de la historia de Belmez. En aquella fecha, la falta rentabilidad dio origen a la suspensión definitiva.

Aquí tenemos un caso muy curioso, porque mientras estos ferrocarriles eran explotados por empresa privada, el Estado la obligaba a su sostenimiento, aunque presentara balances con pérdidas. Y fue el Estado quien ordenó el cierre, cuando por las estipulaciones de la concesión se hizo cargo de las líneas, medida que tuvo en contra a las autoridades, prensa y pueblos afectados que, **entre las distintas alternativas que proponían, en último lugar estaba la obligación del Estado de sostenerlo, buscando soluciones para conseguir un rendimiento, como hace con otros servicios públicos y empresas deficitarias, catalogadas de interés nacional o como misión social en defensa de los pueblos.** En la mayoría de los países del mundo los ferrocarriles son deficitarios y es el poder quien con cargo a sus presupuestos los cubre.

Este desaparecido ferrocarril de vía estrecha que circulaba desde Puertollano en la provincia de Ciudad Real hasta Fuente de Arco en la de Badajoz, comprendía la frondosa vegetación de árboles y plantas, con sus pintorescos paisajes y reserva de caza mayor, en las sierras de los pueblos de Fuencaliente, La Garganta, El Horcajo y Conquista, siguiendo por todo el valle de Los Pedroches, con la industriosa ciudad de Pozoblanco, Belmez, Peñarroya, Fuente Obejuna, Azuaga, Llerena, etc. hasta Fuente de Arco, enlazando con el conocido por Ruta de la Plata, sobre Mérida-Sevilla, y, desde Puertollano, con los ferrocarriles de Andalucía-Madrid y líneas de la Mancha.

El primer tramo o línea que comprendía de Peñarroya a Fuente de Arco fue inaugurado el día 23 de Junio de 1895, con 69 km. de recorrido y los siguientes pueblos y estaciones:

- Pueblonuevo, Peñarroya,
- San Pedro y San Rafael (cargaderos),
- Fuente Obejuna, La Coronada,
- Granja de Torrehermosa, Azuaga, Berlanga,
- Valverde de Llerena, Fuente de Arco.

La línea o tramo de Peñarroya a Puertollano y San Quintín, tenía las siguientes estaciones y pueblos:

- Peñarroya, Pueblonuevo, Antolín (crgadero),
- Belmez-Ermita, Cámaras Altas, Peñas Blancas, El Soldado,
- Alcaracejos-Villanueva del Duque,
- Pozoblanco, La Jara, Villanueva de Córdoba, El Minguillo,
- Conquista, La Garganta, El Horcajo, Fuencaliente,
- Brazatortas-Alcudia, Cabezarrubias, Ojailen,
- Puertollano, Almódovar del Campo,
- Villazaide, El Collado y San Quintín.

La construcción de este segundo ferrocarril se hizo en fases:

- Puertollano-Almodóvar, inaugurada el 3 de diciembre de 1889;
- Almodóvar del Campo-San Quintín, 3 de diciembre de 1899;
- Peñarroya-Pozoblanco, 5 de agosto de 1906;
- Pozoblanco-Conquista, 3 de julio de 1907;
- y de Conquista a Puertollano el 3 de diciembre de 1927.

Recorridos: Peñarroya-Puertollano 149 km. y Puertollano-San Quintín 26 km.

Personal del Ferrocarril Puertollano-Fuente de Arco en Belmez

Jefes de Estación

José González

Manuel Jordán Jiménez

Joaquín Nova Jiménez

Desiderio Romero Rey

Ángel Burguillo

Jefes de Cámaras Altas

Rafael Gálea

Suplementarios

Ángel Parry

Francisco Moreno Espino

Guarga aguja

Cándido Rivera Verdejo

Capataces

Pedro Carrasco

Bernardo Romero Gallardo

Eugenio Pérez Viso

Caseta del Puerto y vías y obras

Aquilino Bautista Pérez

Pascual Vacas Sánchez

Antecedentes

Archivo e investigaciones del Cronista y Manuel Rivera Pérez.



Asociación Provincial Cordobesa
de Cronistas Oficiales



Diputación
de Córdoba