



# CRÓNICA DE CÓRDOBA Y SUS PUEBLOS VI

ASOCIACIÓN PROVINCIAL CORDOBESA DE CRONISTAS OFICIALES  
DIPUTACIÓN DE CÓRDOBA

Córdoba, 2001



# **CRÓNICA DE CÓRDOBA Y SUS PUEBLOS VI**

**COORDINADOR DE LA OBRA: JOAQUÍN CRIADO COSTA**

ASOCIACIÓN PROVINCIAL CORDOBESA DE CRONISTAS OFICIALES  
EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE CÓRDOBA  
Córdoba, 2000



**Imprime:**

Imprenta Provincial  
Avda. del Mediterráneo, s/n.  
14011 CÓRDOBA

**I.S.B.N.:** 84-8154-432-9

**Dep. Legal:** CO-222-01



## EL RAMAL MINERO DE LA SOCIEDAD MINERA Y METALÚRGICA DE PEÑARROYA EN EL VALLE DEL GUADIATO

---

Jerónimo LÓPEZ MOHEDANO

---

El descubrimiento del carbón en 1.777 en las proximidades de la aldea de Peñarroya y su explotación para atender a las necesidades de la máquina de vapor de la mina de mercurio de Almadén, va a provocar un cambio lento, pero sustancial, en la vida y economía de los habitantes del Alto Valle del Guadiato que se acelerará tras la puesta en explotación de la poderosa mina “Terrible” que desde 1845 suministrará sus carbones a la capital del Reino, atraerá al potente capital francés que, vista las potencialidades de la zona no dudará en trazar una línea férrea que asegurase las exportaciones de tan preciados combustibles, tras hacerse con la propiedad de los principales yacimientos, marcando el día primero de abril de 1868 como la fecha de la puesta en servicio del ferrocarril Almorchón-Belmez que enlazaría con la línea Madrid-Ciudad Real-Badajoz. Siete años después el ferrocarril Córdoba-Belmez permitiría el acceso, aunque muy tardíamente, al importante puerto de Málaga.

A mediados de la década de los 70 del pasado siglo, se inicia la concentración de industrias metalúrgicas en las cercanías de las explotaciones mineras de la, entonces, aldea belmezana de Pueblo Nuevo del Terrible. La Société Houillère et Carbonnière de Belmez (SHCB), a instancias del Ingeniero-Consultor Charles Ledoux, construye el primer ramal específicamente minero de la Cuenca del Guadiato. Este primitivo ramal férreo de ancho 1,671 metros, con tan solo 2,5 kilómetros de longitud y una forma aproximada de Y, cuyo brazo más corto nacía en los pozos “Schacken”, por el norte, atravesaba los terrenos del actual, y abandonado, Cerco Industrial, mientras que el otro brazo mucho más alargado nacería en el sur, en las cercanías de las explotaciones mineras de los pozos de “Las Muchachas”, recogería los carbones producidos en las minas “La Terrible”, “San Juan” y “San Miguel”, entre otras, pasando por el lavadero de carbones, ya en la dehesa de Navapandero, en lo que luego sería el término municipal de Pueblo Nuevo del Terrible. Este ramal ya aparece en el plano de línea adjuntado para la construcción de la nueva estación “Peñarroya” de la Compañía de Ferrocarriles Madrid-Zaragoza y Alicante (MZA), en febrero de

1.884<sup>1</sup>. Es muy probable que las locomotoras utilizadas en este ramal, construidas por Fives-Lille, del tipo 0-3-0, o por Creusot, del tipo 0-4-0, fueran alquiladas a la MZA, como era usual en la época.

La joven Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que había adquirido el ferrocarril de Córdoba a Belmez, muestra un fuerte espíritu competitivo frente a las demás compañías mineras establecidas en la Cuenca. Y para incrementar los rendimientos de la mina Santa Elisa se abren nuevas galerías, se renueva la maquinaria de extracción y los sistemas de ventilación y se construyen nuevas baterías de hornos de cok. En el grupo de Cabeza de Vaca se moderniza el taller de lavado y las instalaciones para la fabricación de briquetas y aglomerados. Como ambos grupos productivos estaban separados por una distancia de unos 8 kilómetros, solicita, y obtienen en 1.884, la preceptiva autorización para la construcción de un ramal de ancho nacional que los uniera acogiéndose a la Ley de los Ferrocarriles de 23-XI-1.877, reconociéndosele carácter público desde 1.892, ramal con el que enlazaba directamente estas importantes explotaciones con su red general en la estación de Cabeza de Vaca ya que necesitaba combustible para sus locomotoras en condiciones que le permitieran competir con su principal rival, la MZA en Andalucía.<sup>2</sup> Un año después este trazado iba a ser ampliado, desde la explotación de Santa Elisa, hasta las agujas Este de la Estación de Peñarroya, lo que permitía eludir el ramal de la Compañía Madrid-Zaragoza-Alicante, entre Belmez y Peñarroya para acceder a esta última estación<sup>3</sup>.

Este ramal minero, en servicio en 1.884-5 sería servido por dos locomotoras del modelo 0-2-0, esto es, con dos ejes acoplados, en ancho de vía nacional, la “Marta”, con un peso de unas 19 toneladas y 2 cilindros exteriores, construida en 1.884 por la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques (Anciens Etablissement de André Koechlin y Cía) con el número 3.699, en Molhouse, en los antiguos jardines de la Casa Social de la SMMP, en Peñarroya-Pueblonuevo. La número 2 fue llamada “Amparo” y era gemela de la precedente, pero al contrario de ésta, sufrió frecuentes averías y fue puesta fuera de servicio después de la llegada de las “yanquis” siendo sus piezas canibalizadas para asegurar el funcionamiento de la “Marta”. Recibieron estos nombres en honor de las dos hijas del Director de la Hullera.

Al finalizar el siglo se produce una demanda de carbón por lo que la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya emprende grandes trabajos en la dehesa del “El Antolín” en el término de Belmez, pero a menos de un kilómetro del barrio obrero del Cerro de San Miguel de Pueblo Nuevo del Terrible, y amplió el minúsculo ferrocarril minero adquirido tras la absorción de la SHMB. Para unir esta nueva explotación con otras cercanas, como el Pozo nº 3, de la mítica mina “Terri-

<sup>1</sup> Plano facilitado por la Excma. Diputación de Córdoba.

<sup>2</sup> García García, Lorenzo en “Propiedad Minera y Compañías en la Cuenca Hullera del río Guadiato”. Actas del 1º Congreso de Historia de Andalucía (Diciembre-1.976). Andalucía Contemporánea. Tomo I. Edición del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba. Córdoba 1.979. Págs. 529 y ss.

<sup>3</sup> Archivo Histórico-Notarial de Fuente Obejuna. Protocolos de Belmez. Libro 27. 1.888. Pág. 94.



ble”, con la cochera-depósito en la estación junto al pozo de La Montera, que recibió este mismo nombre, su taller para las reparaciones ligeras, la playa con seis vías, dos tomas de aguas, la Parrillera, la báscula para el pesaje de carbones y las oficinas de la “Venta de Carbones”, pues cada servicio de la SMMP funcionaba de una manera autónoma dentro de la misma.

Mientras, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que unos años antes había perdido el pulso sostenido con la SMMP para alcanzar el dominio de la Cuenca, vendía a su rival las minas que poseía en Pueblo Nuevo del Terrible y en Belmez, terrenos, edificios, maquinarias y herramientas, minas, obligaciones sobre las mismas y las concesiones de agua y de su ramal minero entre Santa Elisa y Cabeza de Vaca, por un total de 11.800.000 pesetas, de las que locomotoras, vagones e infraestructuras del ramal suponían 1.500.000 pesetas.

En 1.901, al iniciarse el nuevo siglo, la SMMP se hizo cargo de la explotación del Ramal Minero y adquirió en los Estados Unidos de Norteamérica tres locomotoras iguales: la nº 3, la “Terrible”, una 0-3-0T construida por Baldwin en 1.901, conocida también como la “yanqui” por ser la primera de la serie de 45 toneladas en orden de marcha y un diámetro de sus tres ruedas motrices de 1035 milímetros. Y las nº 4, “Santa Elisa” y nº 5, “Belmez”, siendo esta última la única que ha sobrevivido, como monumento estático, en la explotación “Corta Cervantes” de El Porvenir de la Industria (Fuente Obejuna).

Mientras la SMMP se iba expandiendo y afirmando su dominio sobre las explotaciones mineras de la Cuenca del Guadiato, de tal forma que al iniciarse la primera Guerra Mundial era la segunda empresa hullera de España, superada sólo por la cuenca asturiana. Para atender las necesidades de transporte se habían comprado otras locomotoras con las que reforzar el primitivo parque: la nº 6, “Vega” y la nº 7, la “Antolín”, también americanas. La nº 8, la “Santa Rosa”, con 4 ejes acoplados, construida en Bélgica, fue montada en el taller que estaba cerca de la fábrica de briquetas y era tan grande y pesada que hubo problemas para bajar algunas de las piezas con la grúa que existía en la estación de Peñarroya, ya que tenía 85 toneladas de peso en servicio.

El 30 de septiembre de 1.916, el Ingeniero Armand Malye, representante de la SMMP, presenta en Pueblonuevo del Terrible un proyecto para ampliar la línea de este ferrocarril minero desde los establecimientos industriales y metalúrgicos que la SMMP poseía en Pueblo Nuevo del Terrible, al grupo de antracitas situado al Noroeste de la Cuenca hullera, en cuyas minas se proyectaba construir un lavadero de carbones más perfeccionado y potente que el que había instalado, en el término de Fuente Obejuna, prolongando el ramal de Cabeza de Vaca (Belmez)-Peñarroya hasta El Porvenir-La Parrilla, pues dada la importancia de este último grupo minero y la intensidad creciente de los transportes que se realizaban con la estación de Peñarroya, por lo que este servicio era difícilmente asegurado por la línea general, obligada primeramente a atender las necesidades del servicio público. Con este ramal minero independiente se establecería la unión de varias minas de carbón de la SMMP, enlazando con el ferrocarril de la MZA en la estación de Peñarroya, y con el de Andaluces en Cabeza de Vaca, con lo que se solucionarían los problemas de la cuenca minera al facilitar el movimiento de los vagones, evi-

tando su paralización, al suprimirse el transbordo y las falsas maniobras que disminuían la producción.

Esta es la descripción del trazado “que naciendo del interior de los establecimientos de la Sociedad en Pueblonuevo, junto a la Fábrica de Aglomerados y es continuación de una de las vías interiores. Sigue casi en línea recta, dentro del recinto de estos establecimientos, hasta el ferrocarril de vía estrecha de Peñarroya a Conquista, al que atraviesa por medio de un paso superior metálico de 7'50 metros de luz normal. Luego, con curvas y contracurvas de 300 y 400 metros, va a colocarse paralelo al ferrocarril de Almorchón-Belmez, a una distancia mínima de 10 metros atravesando en el km. 1+355 el arroyo de la Hontanilla, que salva con un pontón abovedado de 4 metros de luz.

A partir del km. 3+500, se separa el ferrocarril Almorchón-Belmez y con curva y contracurva de 300 metros de radio, atraviesa este último en el km. 4+049 por medio de un paso superior metálico de 5 metros de luz normal. Cruza después, en curva, el arroyo de La Parrilla, salvándolo con un viaducto de 3 luces de 20 metros, yendo a empalmar con el actual ramal de vía ancha de “El Porvenir”.

Los accidentes principales que se encuentran en el trayecto son: el arroyo de La Hontanilla, que se salva un terraplén de 7'40 m de altura y un pontón de 4 m y el arroyo de La Parrilla, cuyo fondo se encuentra a 19'76 m de la rasante, salvándole con un viaducto de 3 luces y 20 m. Para este arroyo, que tiene crecidas importantes se necesitaría un puente de 12 m de luz, con bóveda de medio punto y estribos de 3 m de longitud entre cabezas, con importantes muros de vuelta, se prefiere un viaducto con luces de 20 m, con la ventaja de no cambiar el curso del arroyo y dejarlo libre.

Y el resto del trazado presenta trincheras y terraplenes de escasa importancia y el curso de las aguas queda mantenido con pequeñas obras corrientes”.

Las condiciones técnicas especificadas fueron: “Obras de fábrica: Un puente metálico de 7'50 m, oblicuo con 67° 18'7”, sobre el ferrocarril Peñarroya-Conquista, en el km. 0+333. Un portón superior metálico de 4 metros con bóveda en el km. 1+355. Paso superior metálico oblicuo de 5 m de luz, oblicuo con 58° 28'22”, sobre el ferrocarril de Almorchón-Belmez, en el km. 4+055. Viaducto de 3 luces, sobre el arroyo de La Parrilla. El carril de tipo vignole, de 32'5 kgs. por metro lineal. El ancho de vía era de 1'67 m entre las caras interiores de los carriles.

En su trayecto, el trazado cruza el ferrocarril de Peñarroya a Conquista en el kilómetro 0+333, con el puente metálico; la nueva carretera de Pueblonuevo a la Estación de Peñarroya, con un paso a nivel guardado; el camino de Peñarroya a La Granjuela en el km. 0+355 con un paso a nivel; con un paso superior de 5 metros el ferrocarril de Almorchón-Belmez en el kilómetro 4+055 y el arroyo de la Parrilla kilómetro 4+140 con un viaducto de 3 luces y 20 metros”.<sup>4</sup>

Al terminarse este proyecto, este Ramal Minero contaba con los 14 kilómetros trazados entre El Porvenir de la Industria (Fuente Ovejuna) y Cabeza de Vaca (Belmez), con cinco casetas, de las que cuatro eran pasos a nivel. El apartadero de

<sup>4</sup> Archivo particular del autor.



*Primitiva torre y oficinas de la SMMP en 1890, con monedas acuñadas por esta compañía en Pueblo Nuevo del Terrible (Fotocomposición del autor)*

la mina “El Antolín”, la más importante de la cuenca entonces, con 2 kilómetros de vías y 3 kilómetros de maniobras en el Cerco de ese pozo. En el llamado “Cerro Industrial” de Peñarroya-Pueblonuevo, para maniobras y enlaces existían 38 kilómetros de vías, lo que hacía un total de 60 kilómetros de vía ancha en posesión de la SMMP.

En 1916-7 se monta la locomotora n° 9, llamada “El Porvenir” en los Talleres Generales de la SMMP, según recuerdan algunas de las personas que trabajaron en ella, un modelo americano que tenía un carro giratorio delantero y otro trasero que le permitía agarrarse muy bien las curvas, aunque no gozó del aprecio de sus maquinistas dada su tendencia a hacer “redobles” en cuanto caían unas gotas. Su peso en servicio era de alrededor de las 90 toneladas. Y también la número 10 “Calatrava” del tipo 0-5-0T, modelo belga idéntico a la número 8, que posteriormente se llevaría, a las explotaciones que la SMMP tenía en Puertollano (Ciudad Real). Como era costumbre, los apelativos dados a las locomotoras se correspondían con el de las explotaciones mineras unidas por el ramal.

Durante la Guerra Mundial, dada la penuria de material existente en todo el país se dio el caso de que algunas de estas locomotoras (las “San Rafael”, “El Porvenir” y “Calatrava”) fueran prestadas a la Compañía de Andaluces a cambio de vagones para el transporte de los productos que se producían en las instalaciones minero-industriales de la SMMP.

En 1.928 la SMMP adquiere la última de las locomotoras para uso en el Ramal Minero de la Cuenca del Guadiato, la nº 10B, nombrada “San Rafael, del tipo 0-5-0T, construida en 1.927 por la empresa belga “S.St.L” (Société Saint Leonard), aunque su diseño específicamente para uso industrial, databa de 1.914. era la 4ª de las 6 de esta clase que llegó a tener la Sociedad Francesa en servicio en las cuencas hulleras de Peñarroya y de Puertollano. En los últimos años de la República fue trasladada al ferrocarril minero de Puertollano, también perteneciente al SMMP, siendo devuelta en los años 50 al Ramal de Peñarroya, en el que permaneció hasta su desmantelamiento y posterior traslado en 1.985 al Museo del Ferrocarril de Madrid-Delicias.

Durante la República, la crisis de trabajo vivida en la Cuenca reflejó las secuelas del crack financiero mundial de 1.929: la SMMP hubo de aceptar la jornada legal de 8 horas, tras las reiteradas denuncias del Comité Paritario peñarriblense, y firmar el convenio del Servicio de Transporte, para los 127 obreros del Ramal, con los sueldos mínimos establecidos por los Pactos de Trabajo fijados en las 6'24 y 6'95 pesetas diarias, el 28-XI-1.931.<sup>5</sup> Sin embargo resistió siempre las peticiones de equiparación de estos obreros con los, también suyos, de la Compañía de los Ferrocarriles de Peñarroya y Puertollano

Rafael Soto Fernández fogonero en 1.936, recordada a sus 87 años, que a medianoche del 11 al 12 de octubre, en la víspera de la toma de Peñarroya-Pueblonuevo por las fuerzas nacionalistas, fueron a su casa compañeros del sindicato que trabajaban como él en el Ramal Minero, Ramal que había permanecido paralizado desde el 18 de julio tras la declaración de la huelga general, ya que durante estos meses no había habido producción carbonífera y en las minas sólo se habían realizado las mínimas y necesarias labores de mantenimiento como para poder volver a poner en servicio las explotaciones en cuanto fuera necesario. Los trabajadores del Ramal se habían limitado a realizar pequeñas reparaciones y trabajos en el mismo sentido, pero aquella noche iban a sabotear las locomotoras e instalaciones:

“Nos llevamos la nº 8, la “Santa Rosa” y la nº 10, la “San Rafael” y otra más que no recuerdo. Las demás procedimos a desarmarlas, pues algunos creían que pronto recuperaríamos el pueblo y otros porque pensaban que los que venían no iban a ser capaces de arreglarlas. En la cochera de La Montera estaban la nº 9, la “Porvenir”, y la desarmamos, pues creíamos que era la más difícil de reconstruir para ellos. Unas piezas vitales que se llamaban los sectores, las enterramos para que no las encontraran, así como ruedas y otros elementos. Otra de las yanquis, tras desarmarla, la enterramos debajo de unos enormes montones de madera al pie

<sup>5</sup> Legajo nº 43. Sindicato de Comunicaciones y Transportes (1.939-43). Archivo Sindical-Comarcal de Peñarroya-Pueblonuevo 2-IX-1.941.

de los Talleres que había en el Cerco, cerca de La Montera y, creo recordar que la “Marta” y otras se quedaron en El Porvenir o por ahí y por eso no nos las llevamos, pero esto no lo sé cierto”.

Algunas de las locomotoras del Ramal Minero se habían empleado en las labores de evacuación, siendo enviadas a Puertollano, vía Almorchón, hasta donde arrastraron vagones del mismo Ramal llenos de fugitivos, ya que la Empresa de Peñarroya había manifestado siempre un lógico interés en mantenerlas bajo su control en aquella cuenca manchega.

Ocupada la cuenca minera por los sublevados, se iniciaron las labores de puesta en servicio de las instalaciones minero-industriales, puesta bajo control directo de Jefes e Ingenieros españoles tras la expulsión mayoritaria del personal francés, procediéndose a su militarización. Se consiguió encontrar las piezas de las locomotoras saboteadas y reparar la nº 6, la “Vega”, que durante más de un lustro, exhibió en los costados de su ténlder la leyenda propagandística: “Lo que los rojos destruyen, la Falange reconstruye”.

El ferrocarril minero, que unía a la estación de la SMMP de La Montera con las diversas explotaciones mineras, industrias o departamentos de la misma, para la distribución de material y mercancías entre ellos o para su transporte a las estaciones con las que, se enlazaba en la línea de Córdoba a Almorchón, que eran las estaciones de Cabeza de Vaca (Andaluces) y de Peñarroya (MZA), cumplió un destacado papel durante la contienda civil, ya que realizó numerosos servicios para la propia Empresa y para el Ejército nacionalista, para el que transportó mercancías desde las estaciones a los lugares de carga y descarga de víveres, material de guerra, etc., y que, a pesar de lo reducido de su parque motriz, se pueden resumir en el siguiente gráfico que explica el movimiento desde octubre de 1.936 a primeros de abril de 1.939, en toneladas:

	<i>1.936</i>	<i>1.937</i>	<i>1.938</i>	<i>1.939</i>
Total de mercancías expedidas y recibidas	12.763	81.434	100.350	23.966
Total de mercancías por cuenta del Ejército	1.824	6.458	13.773	10.330
Nº vagones facturados con mercancías SMMP	963	4.893	5.473	943
Nº vagones facturados con carbón	600	4.410	4.795	842

En estas cifras se observan grandes fluctuaciones, en el número de vagones facturados, que son debidas fundamentalmente a las necesidades de la guerra que motivaron las variaciones en el material ferroviario adjudicado para estas industrias según los meses. Se puede afirmar la prioridad que se daba a la salida de los productos procedentes de talleres e industrias locales sobre el carbón, lo que, a su vez, produjo en más de una ocasión dificultades en el suministro de este mineral. Durante el mes de abril de 1.938 se produjo, con casi 14.000 toneladas transportadas en 760 vagones al máximo tráfico civil y 700 vagones de carbón, pudiéndose señalar el máximo para material del Ejército durante el mes de enero de 1.939, coincidente con la última ofensiva republicana de la guerra civil, anotándose este ramal minero la cantidad de 4.000 toneladas. Aunque el trasiego de mercancías y suministros para los militares apenas había representado un 14'82% del total, este servicio fue bombardeado por la aviación republicana, que dejó caer sobre sus

vías e instalaciones 48 bombas, recibiendo, así mismo 14 impactos de artillería.<sup>6</sup>

Tras el conflicto civil, el parque móvil se hallaba reducido a solo 7 locomotoras, aunque las penurias de postguerra no se sintieron demasiado, dada la calidad de los talleres de reparaciones y lo bien surtido del gran Almacén Central que la SMMP paseaba en el cerco industrial de Peñarroya- Pueblonuevo. Los, entonces, “productores” del Ramal vieron como se obligaba a obreros de categorías inferiores a realizar trabajos de categorías superiores, sin cobrar el sueldo que legalmente les correspondía, mientras sindicatos verticales encuadrados en la Conferencia Nacional de Sindicatos luchaban contra el muro que les oponía la SMMP y su poderoso tejido de influencias instalado en el poder de la Nueva España de Franco.

En este ramal eran frecuentes los descarrilos, aunque generalmente no eran graves. De estos últimos se recuerdan dos: el ocurrido a la locomotora “Terrible” en 1.927, justamente el día en el que se conocía la noticia de la aprobación gubernativa de la Fusión entre las hasta entonces villas de Peñarroya y Pueblonuevo del Terrible, cuando uno de los trenes se dirigía a las explotaciones de El Porvenir de la Industria y descarriló aparatosamente en las cercanías de este lugar, falleciendo el ayudante del maquinista y quedando éste gravemente herido. Una multitud de curiosos se acercó para ver lo sucedido y algunos lo consideraron como una señal de mal augurio para el futuro de la nueva villa unificada. El segundo ocurrió en los años del estraperlo, cuando un tren minero arrolló a un autobús peñarriblense en el cruce cercano a la estación de Peñarroya por haber abandonado el guardagujas su puesto. El asunto se saldó con más de una docena de heridos leves y la pérdida del material que llevaban algunos de esos pequeños especuladores.

En 1.961 se creaba una nueva empresa minera adscrita al Instituto Nacional de Industria para hacerse cargo de las explotaciones mineras de la SMMP, que iniciaba su retirada tras haber esquilmo los mejores yacimientos de la cuenca de Peñarroya. Inicialmente trató de cerrar el Ramal Minero y sustituir este sistema de transporte por uno más moderno a base de camiones, sin embargo, tras duras negociaciones aceptó finalmente aquel servicio que se mantendría, disminuyendo sus tráficos progresivamente. Así, en el 1.963 se suspendió el transporte de personal en el Ramal que era utilizado con regularidad u ocasionalmente, de una manera libérrima, por cualquiera de los vecinos de Belmez, Peñarroya-Pueblonuevo y El Porvenir de la Industria, y dos años después se produce el cierre de La Montera y de algunos tramos del Ramal, al contratarse para la realización de los transportes de los carbones a la Empresa de camiones “El Pardo”, dirigida por un exchófer de Franco y poco tiempo después se iniciaba el levantamiento de las vías en los tramos dejados fuera de servicio.

Las máquinas de vapor siguieron trabajando en aquellas “islas”: entre el Cerco de “El Antolín” y la estación de Peñarroya y entre las minas de El Porvenir y el nuevo lavadero con el desvío a la línea Córdoba-Almorchón, pero el envejecimiento del parque motor se fue agudizando, por lo que en 1.974 se recurrió a traer

<sup>6</sup> Memoria de los Servicios militarizados de la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya. Julio de 1.939. págs. 11, 22, 23, y 25. Archivo de ENCASUR.

desde la cuenca de Puertollano, también perteneciente a ENCASUR dos nuevas locomotoras de vapor, una Cuillet en pésimas condiciones, que apenas funcionó unos meses y que después se salvó del desguace al ser confundida con una de las yanquis, la “Santa Elisa”, y fue instalada en el peñarriblense parque de “Carbonífera” como monumento y una Hainaut-Cuillet L-4, (construida en 1.924) en magnífico estado que tras varios años de servicio se encuentra aceptablemente conservada, también como monumento, frente a las oficinas del embarcadero del Lavadero de ENCASUR, en El Porvenir de la Industria. En 1.975 la empresa adquirió un locotractor diesel, el “Ferrotrade” de 305 cv, por unos cinco millones de pesetas que estuvo trabajando entre “El Antolín” y la estación de Peñarroya hasta 1.981 que se cerró esa isla del agonizante Ramal, siendo trasladada a las explotaciones de El Porvenir hasta el cierre definitivo de este tramo del ramal en 1.983, año en que dejó de utilizarse debido a la incompatibilidad de sus enganches con los de los vagones de carga de RENFE, por lo que fue guardado en un cobertizo y mantenido hasta la actualidad, en estado de funcionamiento.

En los restos de los tramos de vías existentes en la antigua playa de aquel extremo del ramal del ferrocarril minero, aun quedan varios vagones de carga, de laterales de madera y apertura de libro, un interesante vagón de aguada, construido en Beasain, y una vieja tolva metálica con seis salidas laterales y apertura manual, del modelo T-12 y 20 toneladas de capacidad.

El viento del tiempo ha dejado como monumentos estas locomotoras en parques y trabajaderos. En los campos que rodean las poblaciones unidas por este pequeño ramal, es posible contemplar las cicatrices trazadas por sus caminos que serpean trazando amplias curvas entre los campos cultivados, a pesar del empeño de las plantas salvajes para cubrir el balasto, pregonando la casi olvidada existencia del que fuera el tercero en importancia de los ferrocarriles trazados en esta cuenca minera.

## FUENTES

### Documentales

Archivo de ENCASUR.

Archivo de la Diputación Provincial de Córdoba.

Archivo del Sindicato Comarcal de Peñarroya-Pueblonuevo.

Archivo Histórico-Notarial de Fuente Obejuna.

### Bibliografía

García García, Lorenzo. Actas del 1º Congreso de Andalucía (Diciembre-1.976). Andalucía Contemporánea. Tomo I. Edición del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba. Córdoba 1.979.

López Mohedano, Jerónimo. “Crónica de los Ferrocarriles de la Sierra de Córdoba”. 1.998. Inédito.

**Entrevistas**

Julio Blanco Rodríguez, Fernando Fernández Díaz, Manuel López Jiménez, José Márquez López, Julio Merino Noguero y Rafael Soto Fernández.







Asociación Provincial Cordobesa  
de Cronistas Oficiales



**Diputación de Córdoba**