

Crónica
de Córdoba
y sus Pueblos

XXIV



Córdoba, 2018

Ilustre Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

Crónica
de Córdoba
y sus Pueblos

XXIV

Ilustre Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

Diputación de Córdoba, Departamento de Ediciones y Publicaciones

Córdoba, 2018



Ilustre Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

Crónica de Córdoba y sus Pueblos, XXIV

Consejo de Redacción

Coordinadores

Juan Gregorio Nevado Calero

Fernando Leiva Briones

Vocales

Manuel García Hurtado

Juan P. Gutiérrez García

José Manuel Domínguez Pozo

Manuel Muñoz Rojo

Edita e Imprime: Diputación de Córdoba
Ediciones y Publicaciones.

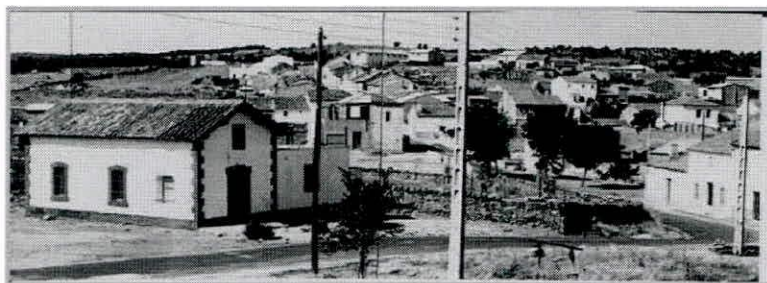
Foto Portada: Vista aérea de Belmez y su castillo.

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

Depósito Legal: CO 676 - 2018

CONQUISTA, A ORILLAS DEL FERROCARRIL

Juan P. Gutiérrez García
Cronista Oficial de Conquista



Las 250 leguas cuadradas de superficie de los Pedroches, y en ellos *Conquista*, también existen, podríamos decir aún hoy, puesto que es una Comarca aislada a la que hay que ir expresamente, pues no se pasa por ella. Poco se hizo, poco se hace por mejorar las comunicaciones del Norte de Córdoba. Malas y pocas carreteras cruzan nuestro territorio. Y el ferrocarril, casi a la medida del hombre rural, hace ya medio siglo que lo desmantelaron. Y el AVE corre mucho.

Esta conciencia de incomunicación ya la tenía “*la Real Sociedad Patriótica de amigos del país* (que hace muchos años ya entendía que esta) *comarca es muy susceptible de un gran incremento (...)*”.

Todo el mundo entendía en aquellos años del primer tercio del S. XIX que “*una de las primeras necesidades de (Los Pedroches) es innegablemente el mejor, ó por mejor decir abrir, los caminos que le unen a los partidos contiguos en dirección de la Mancha, de la Extremadura y del resto de nuestra Provincia. El valor de una parte de sus tierras de Propios puede invertirse así del modo más eficazmente reproductivo. Los pueblos comarcanos de nuestra Provincia pueden concurrir combinadamente*”.¹

Hasta que se puso en funcionamiento el ferrocarril de vía estrecha de Peñarroya a Puertollano, *Conquista* tenía como estaciones férreas más próximas: la de Veredas (Ciudad Real) a 38 km de *Conquista* por un camino de herradura; la de Montoro (Córdoba) a 55 km por camino de herradura también, y la de Espiel a la que se llegaba

¹ BOP nº 124. Martes 5 de Mayo de 1835.

después de recorrer los 14 km del camino de herradura a Villanueva de Córdoba, más los 21,5 Km de este pueblo a Pozoblanco, más los 2,5 km del camino de carros hasta Alcaracejos y los 34,397 km de la carretera hasta la estación pasando por Espiel.

Este aislamiento de *Conquista* y Los Pedroches pareció que iba a achicarse cuando estuvo a punto de asomarse por primera vez al ferrocarril de vía ancha hacia 1912, año en que se reaviva la idea de un ferrocarril *Puertollano-Córdoba*, declarado “*de utilidad general y estratégico*”, ahora con proyecto del cordobés D. José Carbonell y Morand, pasando los 65 km ya existentes de ferrocarril de Puertollano a *Conquista* de la anchura de 1 metro al 1,66, desviándose en el Minguillo hacia Villanueva de Córdoba. No fue posible entonces. Ni se ha conseguido con el AVE del S. XX.

Mejor suerte tuvo el ferrocarril que había de servir los intereses que tenía la SMMP sobre el carbón de la cuenca hullera de Belmez, el plomo de “*El Triunfo* (Azuaga)” o “*Santa Bárbara*” o “*El Soldado*” (...) ya que “*Don Alfonso XIII (...) y en su nombre la Reina Regente (...), (otorga) a la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya (para la construcción), sin subvención del Estado, y (explotación) durante noventa y nueve años, (de) un ferrocarril económico de vía estrecha que, partiendo de Peñarroya, termine en Fuente del Arco (...), pues, por ejemplo, el transporte del plomo de “El Triunfo (Azuaga) se hacía a lomos de bestias hasta Pueblonuevo. Dado en Palacio a 16 de Julio de 1891*”³. Tramo ferroviario cuya apertura aparece autorizada en el BOP nº 101. Martes 30 abril 1895, siendo inaugurado el 25 de agosto de 1895.

Ferrocarril seguido poco después por otro que sustituirá las caballerías que transportan diariamente el plomo de *San Quintín* a Puertollano y a la estación de Veredas para ser transferido al ferrocarril de la MZA que, utilizando el carbón de Puertollano, mina “*La Extranjera*” (1874), pondrá el plomo en Alcázar de San Juan y, de aquí, a la fundición de Pueblonuevo y a los mercados de Madrid, Alicante, Cartagena, etc.

Esta línea de vía estrecha (1 metro entre raíles), de 26 Km. de longitud, con tracción de vapor: San Quintín – El Collado – Mina de Villazaide (Villamayor de Calatrava) – Almodóvar del Campo, se inaugurará el 3 de diciembre de 1898. Línea que se alargó hasta Puertollano al año siguiente (1899) al servicio de mercancías, en principio; extendido, luego, a viajeros.

La salida de los minerales de El Triunfo⁴ extremeño, por un lado, y los del manchego San Quintín, por el otro, ya están aseguradas. Ahora hay que enlazar sus centros de producción (que ya se extienden por varias provincias) y buscar nuevos mercados llevando las producciones hasta ellos con gastos y precios competitivos.

El ferrocarril es absolutamente necesario para la expansión de la Empresa. En esto coincide plenamente con las aspiraciones de la zona Norte de Córdoba, que siempre apeteció un ferrocarril, entendiéndolo que “*sin necesidad de tener en cuenta las ventajas que la construcción de (un) ferrocarril ha de reportar á la minería en esta zona (de Los Pedroches) es seguro que los pueblos enclavados en ella participarán seguidamente de las que ofrecerán en sí las numerosas explotaciones que han de comenzar en el momento de aprobarse este proyecto de ferrocarril, año 1905, pues tendrán seguramente por esta causa un ingreso tal en efectivo que hará aumentar sus industrias y crear otras nuevas como también dar más valor a sus productos*”.

² Fue cerrada en 15 de febrero de 1933.

³ Ley de 16 de julio de 1891 (Gaceta del 18) BOP nº 504. Miércoles 22 julio 1891.

⁴ Cerró en 1913.

Y a este objetivo podía muy bien servir el tren, aunque en principio, se levantará para servir a las explotaciones mineras de la Sociedad Minera Metalúrgica de Peñarroya (S.M.M.P.), dedicada a la explotación del carbón y otras minas metálicas, como ya hemos dicho antes.

A estos efectos, “Don Alfonso XIII”, modifica⁵ la “Ley de 7 de marzo de 1900 (Gaceta del 13) en el sentido de que “El ferrocarril de Llerena a Linares cuya concesión autorizó la ley de 22 de junio de 1894 se considera dividido en cinco secciones: una de Llerena a Peñarroya, otra de Peñarroya a Pozoblanco, otra de Pozoblanco a **Conquista**, otra de **Conquista** a El Hoyo y otra de El Hoyo a Linares” (Art. 1º).

Los intereses de la S.M.M.P., coincidentes con los del “ferroviario” ministro de Obras Públicas (1902) José Canalejas y Méndez, se unen a las demandas de los comarcanos que se quejan de que por la falta de vías de comunicación y por el mal estado de los pocos caminos que hay, sobre todo en época de lluvias, no se puede dar salida a los productos agrarios de “los extensos y bien cultivados encinares (que) permiten criar y cebar “ unas 40.000 cabezas de ganado porcino “ de raza *Extremeña* y *Portuguesa* a más de los de la comarca”, además de obtener lanas y carnes de cordero y ternera, leñas y carbones, aceitunas,

- *Necesitamos el ferrocarril*, decían los serreños⁶, ya que “No existe en todo el distrito ni un solo kilómetro de ferrocarril y para ver qué es eso, tiene que buscarlo a 40 kilómetros de distancia, cuando menos. Hay muchos que creen que es cosa de brujería y se asustan cuando ven la locomotora (...)”⁷.

Algo parecido nos sucedió cuando nos atravesó el AVE. Fuimos muchos los que nos acercamos a la vía para verlo pasar como una bala sin detenerse.



Reivindicación que contó con el apoyo de algunos políticos como *Antonio Barroso*, la acción de los Ayuntamientos de Pozoblanco, Pedroche (que espera disponer “de una estación próxima a este pueblo (...) que facilite los transportes”⁸, Hinojosa del Duque, Villanueva del Duque, Alcaracejos, Belalcázar,....

Y, sobre todo, la expansión industrial y la necesidad de enlazar los distintos centros mineros que la S.M.M.P. tenía repartidos por Peñarroya, Alcaracejos, Villanueva del Duque,.... que es lo que hace que “lo que teníamos por irrealizable, por los muchos inconvenientes con que se ha tropezado para la construcción de un nuevo ferrocarril que una este pueblo (Pozoblanco) con Peñarroya es ya un hecho, puesto que el importe de la expropiación de los terrenos interesados por la vía, está satisfecho por el ingeniero representante de la compañía don José Alcántara (...)”⁹ y que, en fecha de

⁵ Ley de 21 de marzo de 1902 (Gaceta del 22)

⁶ *La Voz de los Pedroches*” y sus artículos “*En pro del distrito*” de 8 de octubre de 1904.

⁷ *La Voz de Los Pedroches*, 26 de noviembre 1904.

⁸ *Diario Córdoba* (D.C.), miércoles 25 de marzo 1903.

⁹ D. C., miércoles 18 mayo 1903.

14 de abril de 1904, se conceda a esta empresa la extensión de un ramal de 52,914 Km. y un coste de 5.000.000 Ptas. desde Peñarroya a Pozoblanco.

La primera locomotora de esta sección de Peñarroya a Pozoblanco, llega a Pozoblanco, arrastrando material, el 18 de mayo de 1906. Hecho que se celebró el día 20 a las cinco de la tarde, con un convite al que asistieron el Director de la S.M.M.P., los ingenieros y otras autoridades municipales, nacionales (el senador Peralvo Quirós, el diputado provincial Antonio Moreno Rubio,...), civiles, militares y eclesiásticas, costeado por el Ayuntamiento de Pozoblanco.

Tramo que, a los acordes del Himno Nacional, es inaugurado oficialmente el 5 de agosto de 1906 con un tren que sale de Pozoblanco a las 4 h 35 min. en acto presidido por el Alcalde *D. Lucas del Rey* con la presencia de altos empleados como el Sr. *Luis del Alpe*, ingeniero jefe del movimiento de la línea, Juez de instrucción Sr. *Alfonso Gómez Bellido*, el jefe de estación, Sr. *Domínguez*, y otras personalidades.

¡Fecha célebre que no se borrará fácilmente de la memoria de Pozoblanco, - dice el corresponsal del diario El Defensor de Córdoba, José Muñoz Romero, en su crónica del 6 de agosto de 1906 - porque ella representará siempre y será para las



generaciones futuras gratisimo y excepcional acontecimiento” porque “ (...) este extenso y rico valle de los Pedroches, no se encontrará en lo sucesivo, aislado del resto del mundo (...) sino que podrá exportar sus estimadísimos productos a todas las regiones (...)”, gracias a que “(...) ya tenemos ferrocarril (...)” en sus versiones de tren correo mixto, mercancía sin viajeros y mercancía con

viajeros, tanto ascendentes como descendentes para servir a los pueblos con estación en Peñarroya, Pueblonuevo del Terrible, Antolín (Km.32, cargadero), Belmez¹⁰, (Km 34,800) - Ermita, Cámaras Altas (Km 43,050), Peñas Blancas (Km 53,600), Hinojosa (Apartadero), El Soldado (Km 62,775), Villanueva del Duque (Km 66,875), Alcaracejos y Pozoblanco (Km 80,200).

En este momento, todo el mundo está contento menos Hinojosa del Duque que se queja en el Defensor de Córdoba, porque *“En la trayectoria (...) hay una estación que lleva el nombre de “Hinojosa”. Los viajeros no deben hacer ahí sus paradas (...) por estar fuera de nuestro término, (...) rodeada de escabrosas montañas que sólo visitan nuestros cazadores, de camino intransitable (...) situada a “(...) una distancia próxima a cuatro leguas”.*

Agradecemos las atenciones de los extranjeros que quieren ponernos en comunicación con los demás pueblos; pero si soñamos con reformas y progresos, no son suficientes. (...) la aparente estación que nos ha dado la compañía Metalúrgica de Peñarroya. (...)”.

¹⁰ En la foto: Estación de Belmez actualmente. Autor: Antonio Jesús Cobos.

¡Dichoso pueblo que tiene tantos redentores!

No obstante, es evidente que su construcción vino bien para paliar el hambre de esta zona de la provincia, que dio ocupación a muchos trabajadores, provenientes incluso de la campiña cordobesa, aunque aquí no se sintiera tanto el paro y las revueltas de otros lugares de Córdoba debido a que el clima serreño es más tardío que en la campiña y, por tanto, se pudo sembrar más tarde y resistir un poco mejor la sequía que se padecía en esta época.

El tren, de momento, se nos queda en Pozoblanco. Sn embargo, pronto, llegará también a **Conquista**, puesto que:

a) *“El ganado que se cría en Villanueva de Córdoba y Conquista se exporta a Madrid y puertos de Levante y el transporte más económico será por Pozoblanco a Peñarroya”.*

b) *“La construcción de este ferrocarril (de Pozoblanco a Conquista) ha de proporcionar a estos pueblos (...) la (...) ocupación del personal necesario para la ejecución de las distintas obras de que se compone a más del abastecimiento de materiales de construcción y materias de consumo (...)”.*¹¹

c) *“La ejecución de este proyecto al mismo tiempo (...) serviría la región minera de Horcajo”.*

y d) *“Llenaría los vivos deseos de laboriosas poblaciones agrícolas que por carecer hoy de vía férrea no pueden concurrir al movimiento comercial e industrial en la parte que les correspondería dados los importantes elementos de que disponen”.*¹²

A estos efectos, se hace un estudio del tráfico probable que nos da los siguientes parámetros:

a) **Tráfico agrícola**

“(...) Siendo 497 el número de habitantes por kilómetro y 0^T 250 kilg^s el coeficiente de tráfico correspondiente (tenemos) un tráfico agrícola de 4.249 ^T (y) apreciando el recorrido medio de cada tonelada en 28 kilómetros, (nos da) un total de 118.972 toneladas kilométricas; o sea 3.499 por kilómetro”.

b) **Tráfico de viajeros**

Si tenemos en cuenta que hay unos *“16.996 habitantes”* en la región y lo multiplicamos por el coeficiente 0,65, cifra igual a la tercera parte del término medio general de los ferrocarriles en España” (tenemos) 1.047 viajeros distribuidos en (...) 5% de 1ª clase = 52 y un 95% de 2ª clase = 10.495, resultando un Total de 11.047 viajeros.

Estaciones	Industria	Tráfico			Recorrido medio/km	T.m.
		Exportación T.m.	Importación T. m.	Destino		
Pozoblanco	Minera. Molinos de harina y aceite	-	-	-	-	-
Vva. de Córdoba	Harina, aceite y varios	600	400	Varios	23	23.000

¹¹ Memoria descriptiva.

¹² Memoria del 10 de abril del año 1905 presentada por la S.M.M.P.

Conquista	Minera	6.500	8.000	Pozoblanco	34	493.000
		7.100	8.400			516.000
		15.500		Tráfico kilométrico		15.176

c) Tarifas

“(…) Los rendimientos probables son:

- 1º. Tráfico industrial. 516.000^T al precio de 0^{P30} = 154.800^{P00}
- 2º. Tráfico agrícola. 118.972^T al precio de 0^{P30} = 35.691^{P60}
- 15.456 viajeros kilométricos de 1ª clase a 0^{P10} = 1.545^{P60}
- 293.860 viajeros kilométricos de 2ª clase a 0^{P06} = 17.631^{P60}
- Total ingreso = 209.668^{P80} = 6.166^{P72} /km”

d) Gastos

En principio se estima que es suficiente con un “tren mixto diario y otro facultativo de mercancías con viajeros también diario en toda su longitud”.

Por tanto, aceptando como “importe del gasto total a un kilómetro la cifra de 2^{P50}” (...) cuatro trenes diarios en todo el recorrido hacen al año 49.640 trenes kilométricos y dan lugar a un gasto general de explotación y conservación de 49.640 x 2^{P50} = 124.100^P o sea 3.650^P / km”

d) Producto del capital

“Siendo el ingreso bruto por kº de 6.166,72 (...) y el gasto bruto por kº de 3.650,00, (tenemos que) el producto líquido será de 2.516,72”.

e) Presupuesto (Importe por kilómetro)

Las expropiaciones de la variante de **Conquista** tienen el presupuesto detallado en el cuadro:

Clasificación	ha	a	ca	Precio / Ptas.	Importe / Ptas.
Tierra de labor					
1ª					
2ª		67	11	1.500	1.006,65
3ª	1	11	69	800	893,52
Labor con arbolado. Encinar	7	79	22	1.250	9.740,25
Ocupaciones transitorias daños y perjuicios causados en las propiedades colindantes etc. el 15 %					1.740,06
<i>Total del trozo de la variante de Conquista</i>					13.380,48

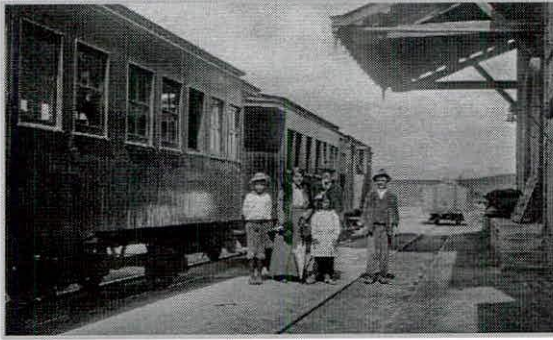
	Importe/km	Resumen general
Explanación	15.934,91	548.161,10
Explanaciones de la variante de Conquista		112.442,75
Obras de fábrica	2.849,29	98.015,68
Estaciones	1.726,46	59.390,40
Casas de guarda	654,07	22.500

Jornales para todas las secciones	Pesetas = Euros	Fábricas	
Explanaciones:		Maestro albañil	5 =0,03
Sobrestante	5 =0,03	Oficial	3,75 =0,022
Capataz de cuadrilla	4 =0,024	Peón	2,50 =0,015
Minero	3 =0,018	Carpintería	

Peón palero	2,50 =0,015	Maestro carpintero	5 =0,03
Peón cavador	2,25 =0,0135	Oficial	4 =0,024
Peón menor	1,50 =0,009	Ayudante	2,50 =0,015
Túneles		Herrería	
Capataz	6 =0,036	Maestro herrero	6 = 0,036
Minero	3,50 =0,021	Oficial	4 =0,024
Entibador	4 =0,024	Ayudante	2,50 =0,015
Peón	2,50 =0,015	Carrros	
Trabajos en agua		Con una caballería incluso el conductor	
Capataz	5 =0,03	Con dos	3 = 0,018
Peón	3,50 =0,021	Con tres	2 =0,012
Canteros		De una yunta de bueyes	
Maestro cantero	5 =0,03	Material fijo (Vía y material de estaciones)	
Oficial cantero	4 =0,024	Vía	828.485,24 =4.990,87
Peón	2,50 =0,015	Cambio de vía	1.200 =7,22
Picapedrero	4,50 =0,027	Carriles de acero	200 Ptas/Tm =1,20
Asiento de vía		Traviesas	4 Ptas/unidad = 0,024
Maestro asentador	10 = 0,06	Balasto de piedra machacada	5 Ptas/m ² =0,030
Peón clavador	3 = 0,018	Material de estaciones	25.960 =156,38
Peón ordinario	2,50 =0,015	Caños de cemento	30 Ptas/m
Muchacho	1,50 = 0,009	Tajea de 0,5, de luz	233,19 Ptas.
Material fijo (Vía y material de estaciones)		Tajea de 0,60 de luz descubierta	169,50
Vía	828.485,24 =4.990,87	Tajea con bóveda	235,20
Cambio de vía	1.200 =7,22	Tajea de 0,75 con tapas	319,81
Carriles de acero	200 Ptas/Tm =1,20	Tajea de 0,80 con tapas	312,64
Traviesas	4 Ptas/unidad = 0,024	Tajea de 0,80 con bóveda	311,52
Balasto de piedra machacada	5 Ptas/m ² =0,030	Tajea de 1 m descubierta	912,25
Material de estaciones	25.960 =156,38	Tajea de 1 m con bóveda	464,64
Alcantarilla de 2 m con bóveda	125041	Alcantarilla de 3 m con bóveda	1.36,7
Pontón de 4 m con bóveda	3.029,67	Material móvil	6.962,21 Ptas/km = 239.500,00 Ptas.
Accesorios generales	500 Ptas/km = 17.200,00 Ptas.	Imprevistos el 10 %	56.172,83 Ptas/km = 193.234,51 Ptas/km
Gastos generales de Administración	5.055,55 " = 173.911,19 "	Interés durante la construcción el 4%	2.673,82 " = 91.979,69
		Trozo 1º	Trozo 2º
Arena		8 Ptas./m ³	5 Ptas./m ³
Cal viva común		27 Ptas./m ³	35 Ptas./m ³
Ladrillo común		50 Ptas./millar	60 Ptas./millar
Sillería recta		110 Ptas./m ²	120 Ptas./m ²
Teja del país		70 Ptas./millar	80 Ptas./millar
Vigas de roble		197 Ptas./m ³	170 Ptas./m ³
Excavaciones para cimiento en seco		2,5 Ptas./m ³	2,5 Ptas./m ³
Hormigón. Mortero común		18,5 Ptas./m ³	19,50 Ptas./m ³
Tablón del tejado (0,015 de espesor)		3,40 Ptas./m ²	3,40 Ptas./m ²
Mostrador de equipajes con su herraje		38	38
Banco de madera para sala de descanso		9	9
Hierro fundido		0,70 Ptas./kg	0,70 Ptas./kg
Puertas metálicas de 8 a 10 kg		30 Ptas./ m ²	30 Ptas./ m ²
Cristales semidobles		14 Ptas./m ²	14 Ptas./m ²
Pasos a nivel, variaciones de caminos y cruces		500	17.200
Total por kilómetro	69.519,48 Ptas.	Ptas. Total general	2.391.472,04 Ptas."

Se proyecta un primer trazado del ferrocarril que pone a **Conquista** a su orilla y que discurrirá "por pequeños montes de amplias laderas (...), sin atravesar ningún curso de agua importante, (...) "paralelo a la carretera que de Andújar conduce a Villanueva del Duque (...), pero la SMMP se da cuenta de que ha de modificarlo "en vista del desarrollo creciente de la industria minera en los alrededores de **Conquista**, en donde se explotan ricas minas de bismuto y otros metales, como el plomo argentífero, haciéndose denuncios en tal proporción que es de suponer fundadamente que éste será

pronto un centro minero tan importante como Alcaracejos” necesitado, en consecuencia de disponer de “medios de transportes fáciles y económicos” que superen



la lentitud con que ahora son explotados dada la carencia de buenas vías de comunicación.

Las razones técnicas y empresariales son reforzadas con argumentos sociales tales como el de “conjurar rápidamente la crisis obrera que amenaza a esta comarca”.

Así, pues, con fecha de 29 de enero de 1906, propone “una variación del trazado prolongando el aprobado (haciéndole terminar) en las inmediaciones del pueblo de **Conquista**, a unos 300 metros, que supone un “alargamiento de la traza en 5.600 metros” que sumados con los “2.782,29 metros de variante” dan “8.382,29 metros” como la longitud total añadida al proyecto primitivo.

La variante comienza faldeando el cerro de la Mina en el “kilómetro 31,6177, cota 694,44, del primitivo, entrando en el término municipal de **Conquista** en el kilómetro 36,185, siguiendo la “margen derecha del Arroyo Grande y casi paralelo a éste hasta **Conquista**” llegando al emplazamiento de la “Estación de **Conquista** en terreno llano, con fácil acceso a ella por el camino de Montoro, en el kilómetro 39,500 aproximadamente”.

“El importe por kilómetro del presupuesto de gastos de la variante” es el siguiente:

Expropiaciones	1.596,33 Ptas.km = 13.380,48 Ptas.	Explanación	13.414,79 Ptas.km = =112.442,75 Ptas.
Obras de fábrica	3.714,54 Ptas. = 31.135,25 Ptas.	Estaciones	2.055,55 Ptas. = 17.229,60 Ptas.
Casas de guardas	1.193,04 Ptas. = 10.000,00 Ptas.	Material fijo: Vía	205.905,67 Ptas. = 205.905,67 Ptas.
Pasos a nivel, variaciones de caminos...	500 Ptas. = 4.191 Ptas.	Material fijo: Material de estaciones	9.680,00 Ptas.
Accesorios generales	500 Ptas. = 4.191 Ptas.=	Imprevistos 10 %	4.919 Ptas.= 41.234,67 Ptas. ¹³
Gastos generales de Administración, 9%	4.427,49 Ptas.= 37.111,21 Ptas. ¹⁴	Interés durante la construcción 4%	2.341,64 Ptas. = 19.627,70 Ptas. ¹⁵
Total por kilómetro	60.882,88 Ptas. = 510.320,33 Ptas.		

Incoado el pertinente expediente de expropiación¹⁶ que en el término de **Conquista** motiva la construcción del ferrocarril de Pozoblanco a **Conquista**, se (rectifica) por la Alcaldía (*Miguel Cantador Alamillo*) la relación nominal de los interesados en la expropiación, formada por don José Alcántara Palacios, como

¹³ Id, 40.396,47 Ptas.

¹⁴ Id, 56.356,82 Ptas.

¹⁵ Id, 14.228,72 Ptas.

¹⁶ BOP nº 279. Sábado 24 noviembre 1906.

representante de la Sociedad Minera Metalúrgica de Peñarroya, concesionaria del referido ferrocarril.

La lista confeccionada al efecto es la siguiente:

Nº orden	Clase de finca	Propietario	Vecindad del mismo
1	Tierra de labor	Ana Torrico López	Vva. de Córdoba
2	Tierra de labor	Herederos de D. Bartolomé Torrico López	Vva. de Córdoba
3	Tierra de labor	Dehesa comunal	Conquista
4	Dominio público		Conquista
5	Tierras de labor	Dehesa comunal	Conquista
6	Dominio público		Conquista
7	Tierras de labor	Dehesa comunal	Conquista
8	Tierras de labor	Antonio Jiménez Moreno	Conquista
9	Tierras de labor	Juan Fernández Gutiérrez	Conquista
10	Dominio público		Conquista
11	Tierras de labor	Antonio Illescas Hidalgo	Conquista
12	Tierras de labor	Francisco Calero Mohedano	Conquista
13	Tierras de labor	Alfonso R. Muñoz Hidalgo	Conquista
14	Tierras de labor	Antonio Illescas Hidalgo	Conquista
15	Tierras de labor	Francisco Jiménez Moreno	Conquista
16	Tierras de labor	José López Mohedano	Conquista
17	Dominio público		Conquista
18	Tierras de labor	Juan Antº Muñoz Moreno	Conquista
19	Dominio público		Conquista
20	Dominio público		Conquista
21	Tierras de labor	Juan Cantador Alamillo	Conquista
22	Tierras de labor	Antonio Díaz Calero	Conquista
23	Dominio público		Conquista
24	Tierras de labor	Antonio Díaz Calero	Conquista
25	Tierras de labor	Tomás Buenestado Muñoz	Conquista

Como no hay reclamaciones contra la necesidad de ocupación de sus fincas, se acepta el justiprecio estimado por los peritos, el Ayuntamiento cede los bienes que pretende la Compañía por ser beneficioso para el pueblo y la Comisión provincial, en sesión del 18 de marzo de 1907, informa favorablemente la construcción de la variante de **Conquista**:

Con una *vía de tramos de 8 metros dejando entre sí el espacio necesario para la dilatación y un ancho de la vía en línea recta de 1^m00 medido entre las caras interiores de los carriles*".

"Los carriles de cada lado (se sujetarán) a las traviesas cuyas dimensiones serían: 1,70 x 0,20 x 0,12 metros.

Los accidentes (...) que se encuentran en el trayecto de la variante de Conquista se salvan" de la forma siguiente:

Punto Kilométrico	Clase de accidente	Obras propuestas
36,730	Cañada	Caño de 0 ^m 40
37,263	Arroyo del Minguillo	Alcantarilla de 2 ^m 00
37,463	Camino de la Dehesa	Desviación al siguiente
37,480	Camino derivado	Paso a nivel Casa de Guarda
37,620	Camino de la Dehesa	Desviación al anterior
37,760	Cañada	Caño de 0 ^m 40
37,930	Cañada	Caño de 0 ^m 40
38,208	Regajo	Tajea de 1 ^m 00
38,435	Camino de labor	Paso a nivel
38,454	Regajo	Tajea de 0 ^m 80
38,593	Regajo	Caño de 0 ^m 40
38,824	Cañada	Caño de 0 ^m 40
39,084	Camino de labor	Desviación al siguiente

39,280	Camino de Cardeña	Paso a nivel
39,490	Cañada	Caño de 0º40
39,520	Camino de labor	Desviación al siguiente
39,640	Cañada	Tajea de 0º80
39,680	Camino de labor	Paso a nivel casa de Guarda
39,870	Regajo	Caño de 0º40

Como es natural, el Ayuntamiento de *Conquista* formuló las correspondientes reclamaciones referidas a los caminos cruzados por la vía de nueva construcción.

El primer camino afectado es el de la Dehesa que cruza la vía en el Km 37+645. Se le hizo un paso a nivel custodiado en el Km 37+450.

A otro camino que cruza el ferrocarril en el Km 38+440 que conduce a Pozo Viejo de la Dehesa se le hace el paso a nivel sin custodia en el Km 38+430.

El camino de Montoro que cruza el ferrocarril en el Km 39+285 merece un paso a nivel custodiado (la caseta de "la Esperanza") en el Km 39+285 al ser de mucho tránsito.

A Don Martín Torrico se le concede un paso particular atendiendo a la reclamación que formula.

Posteriormente¹⁷, la Compañía de Ferrocarriles de Peñarroya y Puertollano pone en conocimiento del público que, acaba de proceder con fecha 1 de mayo de 1930 a la colocación en dichos pasos a nivel de las señales reglamentarias para llamar la atención del público de una manera ostensible sobre el peligro que existe al atravesar la vía férrea.

En su virtud, a partir de 1º de junio de 1930, se suprimen completamente la guarda en los pasos a nivel siguientes dentro del término de *Conquista*:

Número 86.- P. a N. Km 89.620. Camino a la finca de don Ángel Díaz. Dos señales tipo B a 5,00 M.

Número 87.- P. a N. Km 90.882. Camino a la Dehesa. Dos señales tipo B a 5,00 M. Caseta de las Anchuras

Número 88. P. a N. Km 91.875. Camino a la Dehesa. Dos señales tipo B a 5,00 M. Caseta junto a la huerta de Mohedano.

Número 89.- P. a N. Km 92.711. Camino de Cardeña a la entrada de la estación de *Conquista*. Dos señales tipo B a 10,00 M.

No obstante, el ayuntamiento acuerda pedir a la S.M.M.P. una plaza de guardabarrera en el Paso a nivel camino de *Conquista* a Cardeña y que lo es a la vez de servidumbre a la Estación de Ferrocarril¹⁸

Con fecha 17 de julio de 1944, la Compañía procede a la colocación de nuevas señales oficiales que llaman la atención del público de una manera ostensible sobre el próximo peligro que existe al atravesar la vía férrea.

Y, por tanto, (...) desde 1º de noviembre de 1944 se suprimirá completamente la guardería en los siguientes pasos a nivel del término municipal de *Conquista*:

N.º 96 P. A N. Km. 90 + 882 - Camino de labor a la Dehesa.

¹⁷ BOP nº 109. Miércoles 7 mayo 1930.

¹⁸ Sesión de 28 enero 1949.

N.º 97 id.	Id 91 + 875 - Camino de labor a la Dehesa
N.º 98 id.	Id. 92 + 711 - Camino vecinal a Cardeña
N.º 99 id.	Id. 93 + 425 - Camino vecinal de Conquista a Fuencaliente
N.º 100 id.	Id. 93 + 896 - Camino rural de Los Sacedillos (sic)

En un primer momento, se proyecta que el servicio lo presten “*dos máquinas-locomotoras tender*”, que pesan unas “*32 toneladas en carga*” (que pueden recorrer 30 kilómetros por hora en perfiles de suave inclinación y (pueden) remolcar 110 toneladas con menor velocidad en pendientes de 0^m020 (...) con flexibilidad suficiente para pasar por curvas de 100^m00 de radio (y un coste por unidad de) 60.000 Ptas.”.

En la retina de quien esto escribe aún están vivas las imágenes de aquel tren de vapor que no era capaz de subir las sierras de la Garganta.

Entre las locomotoras de vapor de que dispuso el ferrocarril está la que llevó el nombre de **Conquista**, fabricada por la Societè Alsacienne el año 1907 y la celebrada locomotora a vapor “*la 23*”, que “*rugía y patinaba con un ensordecedor estruendo cuando subía las cuestas de El Minguillo*”, como nos dice Edmundo Treviño Luna, hijo de uno de los Jefes de Estación de **Conquista**.

Este cronista recuerda con nitidez al Sr. Treviño, Jefe de Estación, con su bandera dando salida a los trenes y, a continuación, confirmando por teléfono a la estación vecina que nuestro tren ya iba camino de ella.

Porque la estación también tenía su “*servicio telefónico*” correspondiente, además de los “*dos hilos telegráficos para el servicio del gobierno*” que “*el concesionario deberá establecer y conservar en buen estado a sus expensas durante el tiempo de la concesión*”. Por esta razón, las instituciones locales (Ayuntamiento y Guardia Civil) usaron de este servicio cuando así lo requerían los asuntos que comunicar a las Autoridades.

Arriba de la máquina veo al fogonero, tizado, cogiendo paladas de carbón del tender y lanzándolas por la boca del hogar, que suelta lenguas de fuego al abrirle la puerta. Y veo al maquinista que tira de la cadena del pito y el vapor silba avisando que llega/sale el tren.

Nuestro ferrocarril arrastraba un verdadero “*tren botijo*”: medio de transporte de las clases populares que le permitía asomarse al mundo, escapando del aislamiento del pueblo.

Así lo reconocía la cancioncilla que decía: *Quien no viajó en tren botijo / no tuvo juerga en la calle / ni lo quiso una morena.../ ha venido al mundo en balde*”/.



Alguna vez fui a Villanueva en aquel tren de vagones con asientos de madera, sucios.

Para empezar la empresa presupuestó la adquisición de dos coches de 1ª y 2ª clase con paso central, (con un coste de) 9,500 Ptas. / unidad. = 19.000 Ptas.

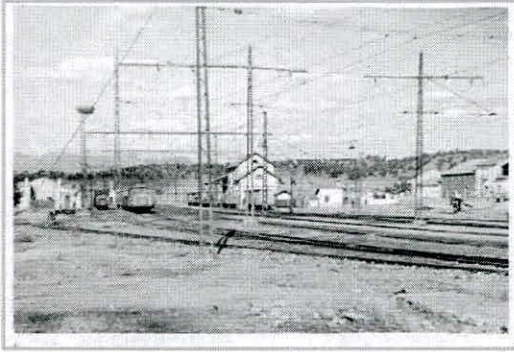
Este cronista también recuerda los furgones para equipajes con departamento para el correo y servicio, (...) ya que el concesionario se obliga a transportar gratuitamente la correspondencia oficial y privada, así como a los conductores y Agentes encargados de su distribución” y “los presos y penados en los coches que la Compañía use para el servicio de explotación del camino”.

La ilusión nacida con la concesión del ramal de la variante de **Conquista** informado positivamente por el Ingeniero de la Tercera División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles, “D. Enrique Bartrina” con fecha de “Madrid 18 de mayo de 1906”, se convierte en alegría cuando, el 3 de julio de 1907, alcanzan **Conquista**, Km 119,700, los últimos metros de los 50 km más de vía construidos por Jorge Alcántara Palacios, que serán explotados por la sociedad de Ferrocarriles de Peñarroya a Fuente del Arco y **Conquista**.

Ya podemos cantar:
“**Conquista** ya no es **Conquista**,
es un segundo Madrid.
Quién ha visto por **Conquista**
pasar el ferrocarril;”¹⁹.

¹⁹ Coplilla popular.

La vía, como siempre se dijo en *Conquista*, no debía terminar aquí ya que era preciso *“constituir una red sin solución de continuidad que permita, mediante una explotación racional y económica, el desenvolvimiento de las transacciones comerciales entre los centros industriales y agrícolas del Campo de Calatrava o de Alcudia y las poblaciones importantes del valle de los Pedroches, la cuenca minera de Belmez y la región agrícola de Extremadura (...) hasta enlazar con la vía férrea de Mérida a Sevilla (...)”*.



La sección del ferrocarril *Conquista-Puertollano* se puede reiniciar y unir así las dos zonas industriales del Grupo Peñarroya-Pueblonuevo-Puertollano.

Los beneficios que reportará este tramo serán los siguientes:

a) Unir las factorías y minas que la S.M.M.P. posee a ambos lados de Sierra Morena. De este modo, se da salida hacia el norte a la producción de Peñarroya y hacia el sur a la de Puertollano, enlazando con la línea Sevilla-Mérida.

b) *“(...) Comunicar directamente por Puertollano (...) todos los pueblos del valle de los Pedroches con la línea general de Madrid a Ciudad Real y Badajoz”*.

c) Servir a los 16.475 habitantes que puede suministrar la zona que dan una estimación de 108.735 viajeros kilométricos 101.812 viajeros por km.

d) *“Llegar en mejores condiciones (...) a los mercados consumidores de sus aceites, granos y ganados, (cuyo tránsito se calcula en unas 1.500 toneladas anuales equivalentes a 82.500 toneladas kilométricas) proveedores a la vez de los artículos de consumo general (...)”*.

e) *“Desenvolver la industria minera, hoy en embrión del valle de Alcudia en donde muchas e importantes minas, (...) están aún sin explotar por falta de medios económicos de transporte”*.

f) Dotar de mejores y más *“fáciles comunicaciones”* a los *“reputados establecimientos termales de Fuencaiente”* adonde acuden unos *“3.000 bañistas”* anualmente.

g) *“Dar ocupación al personal durante la construcción (...)”*.

h) Fomentar el comercio de la zona, pues los *“los materiales”* se han de adquirir en las localidades atravesadas.

Las obras comienzan tras la presentación del proyecto por la S.M.M.P. en fecha 1 de diciembre de 1915. Sn embargo, las numerosas trabas de orden político y bélico hace que su construcción:

a) Se ralentice a lo largo de los años 1923 en que se llevan a cabo expropiaciones e infraestructuras (túnel del Horcajo, p.e.).

b) Continúe a buen ritmo durante 1924.

c) Se vuelva a ralentizar en 1925, debido a inclemencias del tiempo y ciertas dificultades con la mano de obra debido a una epidemia de paludismo que afectó a la zona de Alcudia, principalmente, si bien se llegan a colocar 9 Km. de carriles desde Puertollano y 12,600 Km. desde **Conquista**.

d) Se agilice a lo largo del año 1926, terminándose de colocar los carriles, se acaben de levantar las estaciones (de Puertollano, Cabezarrubias, Fuencaliente, **Conquista**) y se empiecen a instalar la línea aérea de contacto sustentada por postes de los que se han colocado ya 10 Km.

e) Se termine por fin en 1927.

La primera línea eléctrica de Castilla-La Mancha es bendecida por don *Joaquín Roldán*, cura ecónomo de la parroquia de la Asunción, de Puertollano, entre los acordes de la Banda Municipal de este pueblo manchego y salvas de cohetes.

Tras ser bendecido, a las 8:30 h., sale de Puertollano, arrastrado por la máquina 105 con el belmezano Manuel Pozo Mohedano, como maquinista-conductor, un convoy compuesto por el coche de autoridades más un coche de 1ª, un coche de 2ª, uno, de 3ª y unos vagones de mercancías en cabeza y cola.

A una velocidad de 60 Km. / h., el tren va dejando atrás Puertollano (a 54,824. Km. de **Conquista**) y, por fin, a las 11 de la mañana llega a **Conquista**.

La cuarta línea férrea eléctrica de España es inaugurada en **Conquista** el 2 de diciembre de 1927²⁰ con la asistencia de los alcaldes de los pueblos y autoridades civiles y militares de Los Pedroches, Fuencaliente y Cabezarrubias y altos empleados de la Compañía venidos en un tren especial que había salido de Peñarroya a las 8 de la mañana.

Aquí llegan por primera vez viajeros ilustres tales como el *General Antonio Faquinato*, director general de ferrocarriles y los ingenieros de la tercera División de Ferrocarriles. Por parte de Peñarroya preside la Comisión en este primer viaje: el Sr. *Marcelo Dupiré*, director general de la Compañía de Ferrocarriles de Peñarroya-Puertollano.

Al llegar a **Conquista** son recibidos por los paisanos que llenaban los andenes y son saludados por don *Luis Ornila*, y otros ingenieros de minas; don *Juan Antonio Checa*, alcalde de Azuaga; el 3º tte. de alcalde de Pueblonuevo, don *Ernesto Juan*; el alcalde de Fuente Obejuna, don *Manuel Camacho*; el alcalde de Belmez, don *José Alcántara*; el alcalde de **Conquista**, don *Tomás Fernández*; alcalde de Villanueva de Córdoba, don *Francisco Ayllón*; alcalde de Alcaracejos, don *Ildefonso Rodríguez*; don *Pedro Rosas*; alcalde de Brazatortas; alcalde de Fuencaliente, don *Evaristo Jiménez*; don *Julián Toledano*; don *Manuel España* capitán de la Guardia civil de Pozoblanco, entre otras autoridades e invitados.

Al caer la tarde, todas las personalidades invitadas viajan a Puertollano, atravesando un "país (que) se vuelve áspero y montañoso"²¹.

Tras la tira de cohetes, la interpretación de un pasodoble por la Banda de Puertollano, los saludos y la foto de rigor, las autoridades de Madrid y Puertollano suben de nuevo al tren para regresar al punto de origen. Se detienen en La Garganta

²⁰ Diario El Pueblo Manchego del 3 de diciembre de 1927.

²¹ Brenan "La faz de España", Pág. 139.

para visitar la subestación y observar la repoblación forestal que se estaba llevando a cabo.

Una vez en Puertollano, fueron de nuevo obsequiados con un banquete – cena, que tuvo lugar en una nave adaptada para la ocasión en las instalaciones de la mina “Calatrava”.



Las personalidades de Córdoba, regresan a las 4 de la tarde en el correspondiente tren eléctrico que los trajo de nuevo a **Conquista** desde donde, una vez cambiada la máquina eléctrica por otra de tracción de vapor, siguen a Peñarroya dando fin a un día importante para los espacios físicos de Los Pedroches y el Valle del Guadiato, al menos durante algunos años.

Ya tenemos terminado y en funcionamiento los 217 Km. del ferrocarril de Peñarroya-Puertollano, que supusieron un coste total de 5.191.000 Ptas.

Pero, los avatares que hemos narrado anteriormente, ni terminaron, ni fueron los únicos de cuantos sufre este ferrocarril nacido como inversión industrial de sus constructores y querido como agente de progreso por las gentes de los municipios que atravesaba.

Las expectativas no se cumplen. Ya en el primer año de funcionamiento, la *Compañía* se queja de que los ingresos no son los esperados; del 29 al 34 no se viven tiempos de esplendor, ya que con las tarifas autorizadas no se obtenían los ingresos

necesarios para dar cobertura a las demandas de los trabajadores, ni el transporte ferroviario era demanda para el de viajeros y mercancías.

El julio de 1936, que da paso a la Guerra Civil, parte la línea en dos.

La gestión tampoco es la debida, desde nuestro punto de vista. Aquel ferrocarril nace con vocación de mercancías antes que con la de transporte de viajeros. El ferrocarril se quiere para transportar con rapidez el plomo, los abonos,...., las mercancías de la Empresa que logra, por ejemplo, sustituir así las caballerías²² que elevan los costes de producción a la par que ralentizan el proceso industrial.

La Empresa se equivoca, pues, no se presta la debida atención a las mercancías ajenas a la propia Empresa a las que se cobran precios exagerados, por no decir abusivos, ni se hace nada por competir con el asfalto en el tráfico de productos agrarios (trigo, lanas, animales,....) producidos en las comarcas que atraviesa como son Los Pedroches o las Alcuédias.

Y lo mismo pasa con los viajeros que, en cuanto pueden, dejan de usar un tren mal dotado, sucio y que llega tarde a todos sitios.

Si al ser necesario el trasbordo de mercancías y viajeros en Peñarroya y Puertollano de este ferrocarril de vía estrecha, si se quiere enlazar con los trenes nacionales de vía ancha, se une la crisis minera de la zona, *¿para qué queremos un ferrocarril - se dirá la S.M.M.P. - si ya no tenemos estas minas y nuestras industrias están en recesión?*

Aunque *“la concesión de este ferrocarril se otorga por noventa y nueve años (...) (art. 13º), de nuevo el infortunio hacer perder a **Conquista** su carácter de ser “un alto en el camino”.*

Como empieza a no ser rentable y la Compañía tiene muy buenos contactos políticos, la S.M.M.P. abandona el ferrocarril retrocediéndolo al Estado que se hace cargo de su explotación el 31 de enero de 1956, intentando revitalizarlo con la introducción, con fecha de 31 de julio de 1958, de 25 unidades y 10 remolques de los célebres *“automotores”* -que parecían un tubo- diesel TAB 1, tipo Billard²³, dentro del Plan de Ayuda a los Ferrocarriles de Vía Estrecha.

Pero, la alegría dura poco en la casa del pobre. El *“Buen Amigo”* parroquial anuncia: *“Sobre el ferrocarril PYA.-PUERTOLLANO.-Algo certísimo: Se suspende”.*

“Ferrocarril.- Confirmada definitivamente su supresión desde el 31 próximo (1970). ¡R.I.P.....él ;

¡Dios reparta suertes.....a nosotros; , dice el Complemento Local a “El Buen amigo” del día 31 de julio de 1970.

Definitivamente es clausurado a las cero horas de día 1 de agosto de 1970.

Mi pueblo, que vivió a orillas del ferrocarril desde el 3 de julio de 1907 hasta el 1 de agosto de 1970, dejó de sentir la brisa del progreso, tal vez porque aquel tren era *“un tren de campesinos viejos y mineros jóvenes”*²⁴.

²² 1.039 caballerías conducidas por 221 conductores transportan el mineral de Puertollano en 1902.

²³ Llamados “La cochinita” por los habitantes de Peñarroya.

²⁴ Antonio Gamoneda, 1960, refiriéndose al ferrocarril que lo llevaba a Pardavé (León), el pueblo de su mujer.



**Ilustre Asociación Provincial Cordobesa
de Cronistas Oficiales**

