

Crónica  
*de Córdoba*  
*y sus Pueblos*

XXVIII



Córdoba, 2021

Ilustre Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales





## **Ilustre Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales**

### **Crónica de Córdoba y sus Pueblos, XXVIII**

#### **Consejo de Redacción**

##### **Coordinador**

Juan Gregario Nevado Calero

##### **Vocales**

Manuel García Hurtado

Fernando Leiva Briones

Juan P. Gutiérrez García

Manuel Muñoz Rojo

José Manuel Domínguez Pozo

**Edita e Imprime:** Diputación de Córdoba  
Ediciones y Publicaciones.

**Foto Portada:** Puente sobre el río Genil. Foto archivo Diputación de Córdoba.

**I.S.B.N.:** 978-84-09-35697-3

**Depósito Legal:** CO 1192-2021

**Crónica**  
*de Córdoba*  
*y sus Pueblos*

**XXVIII**

**Ilustre Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales**

Diputación de Córdoba, Departamento de Ediciones y Publicaciones

Córdoba, 2021

## “AÚN SUENA EL TREN NO LEJOS DE NOSOTROS”<sup>1</sup>

Juan Pablo Gutiérrez García  
Cronista Oficial de Conquista

*“Conquista ya no es Conquista,  
que es un segundo Madrid.  
¡Quién ha visto por Conquista  
pasar el ferrocarril!”<sup>2</sup>.*

Y es que el tren revolucionó la historia de los transportes y se convirtió en el emblema de la Revolución industrial, ya que sustituyó a la tracción animal, aunque circulara por vías más estrechas que los primeros raíles usados en las minas inglesas de carbón de un ancho de vía de 1,45 metros, siguiendo los surcos hechos por los carros que ya emplearon los romanos en estos mismos lugares miles de años antes

Aunque para no quedarse, pues se esfumó el 1 de agosto de 1970, esta revolución llegó a Los Pedroches cuando se puso en funcionamiento el ferrocarril de vía métrica Peñarroya-Puertollano, llamado por algunos “*el ferrocarril minero o del plomo*”, para enlazar los centros de producción de la SMMP (que ya se extienden por varias provincias) y buscar nuevos mercados llevando las producciones hasta ellos con gastos y precios competitivos.

La cosa empezó con la autorización de *la apertura al servicio público del ferrocarril de Peñarroya a Fuente del Arco*<sup>3</sup> cuya primera locomotora sin tren todavía, salida de la estación de Peñarroya a las seis de la mañana, llega a Fuente del Arco a las 10 de la mañana, del 23 de junio de 1895; servicio ferroviario que es 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, 1899.

A la empresa SMMP todo parece irle bien, resultando que el ferrocarril le es absolutamente necesario para su expansión por la zona Norte de Córdoba, que, por otro lado, siempre apeteció un ferrocarril que abriera las puertas de gran número de pueblos de Los Pedroches, comarca de 250 leguas cuadradas de superficie, en franco retroceso debido al círculo vicioso producido por la falta de vías de comunicación porque no hay riqueza que exportar y el no poder vender nada fuera porque no existen caminos adecuados para el comercio.

<sup>1</sup> López Andrada, A.: “La tierra en sombra”

<sup>2</sup> Coplilla popular.

<sup>3</sup> BOP nº 194. Viernes 16 agosto 1895.

La ilusión de Los Pedroches de que dispondrá de un ferrocarril que dará salida a sus productos y trabajo a sus jornaleros se ve hecha realidad cuando el 5 de agosto de 1906 queda inaugurado el tramo Peñarroya-Pozoblanco a los acordes del Himno Nacional y el convite subsiguiente para las autoridades que supuso que el pleno del Ayuntamiento de Pozoblanco, en sesión de 12 de agosto de 1906, tomara el acuerdo de “*que se libren 25,75 pesetas por los gastos causados en el refresco con que fueron invitados varios señores de la Compañía constructora del ferrocarril*”.<sup>4</sup>

Pero este tren no se queda en Pozoblanco ya que, pronto, “*S.M. el Rey (tiene) a bien disponer que se otorgue a la S.M.M.P. la concesión de la sección del ferrocarril de Llerena a Linares, comprendida entre Pozoblanco y Conquista (por noventa y nueve años) llenando así “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 dado los importantes elementos de que disponen*”.<sup>5</sup>

Dadas las buenas condiciones orográficas del terreno y las facilidades dadas por las autoridades de los municipios y los dueños de los terrenos que aceptan expropiaciones por precios casi simbólicos, incluso regalándolos, así como por la abundante mano de obra barata, la alegría llega a **Conquista** cuando ve su tren el 3 de julio de 1907, tras once meses dando trabajo, gracias a otros 40 km más de vía – estaciones de La Jara, Villanueva de Córdoba (km 100), El Minguillo (km 111) y **Conquista** (km 119,700 desde el origen de este Ferrocarril – que ha construido el contratista de las obras de la vía férrea D. *Jorge Alcántara Palacios*, y explota la sociedad con el nombre de *Ferrocarriles de Peñarroya a Fuente del Arco y Conquista*” (P.F.C.), que funcionará como una sección propia, aunque dentro del grupo S.M.M.P. desde 1907.

A partir de ahora la compañía “*Ferrocarriles de Peñarroya a Fuente de Arco y Conquista*” explotará la nueva línea de un total de 161 km con estaciones en Peñarroya, Pueblonuevo Nuevo del Terrible, El Antolín (mina), Belmez, Cámaras Altas, Peñas Blancas, El Soldado (minas del), Villanueva del Duque-Alcaracejos, Pozoblanco, La Jara, Villanueva de Córdoba, el Minguillo y **Conquista**.

Pero, la vía no debe terminar aquí ya que es preciso “*poner en comunicación las minas del Horcajo con las de la cuenca carbonífera de Belmez*”, vieja “*pretensión de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces peticionaria del de Belmez a Horcajo (...)*”<sup>6</sup>, pues, al entrar Peñarroya en la Nueva Sociedad de las minas del Horcajo, se da cuenta de las pérdidas que suponían el traslado del plomo a lomos de bestias o carros desde el Horcajo a la estación de Veredas, perteneciente a los ferrocarriles MZA.

En consecuencia, “*la nueva sociedad de las minas del Horcajo*”, en 1909 levanta un *trenillo Conquista-Horcajo*, con vía de 0,60 metros (vías *Decauville*) y una longitud de 21,55 km.

Ahora bien, esto tampoco es una buena solución pues hay que enlazar con los trenes de Badajoz-Madrid, acercarse al plomo de Linares, unir las factorías y minas que la S.M.M.P. posee a ambos lados de Sierra Morena, servir a los 16.475 habitantes que puede suministrar la zona de Los Pedroches que dan una estimación de 108.735 viajeros kilométricos, 101.812 viajeros por km. ... Así, pues, por R. O. de 8 de julio de 1918<sup>7</sup>, se publica la concesión provisional, “*por noventa y nueve años*” (Art. 8º), a la S.M.M.P. para construir los 55 km (14 del ramal **Conquista-Horcajo** + 41 del Horcajo a

---

<sup>4</sup> BOP Núm. 268.- Lunes 12 de noviembre de 1906.

<sup>5</sup> Memoria del 10 de abril del año 1905 presentada por la S.M.M.P.

<sup>6</sup> R. D. de 16 de octubre de 1891 (Gaceta del 17 de octubre de 1891).

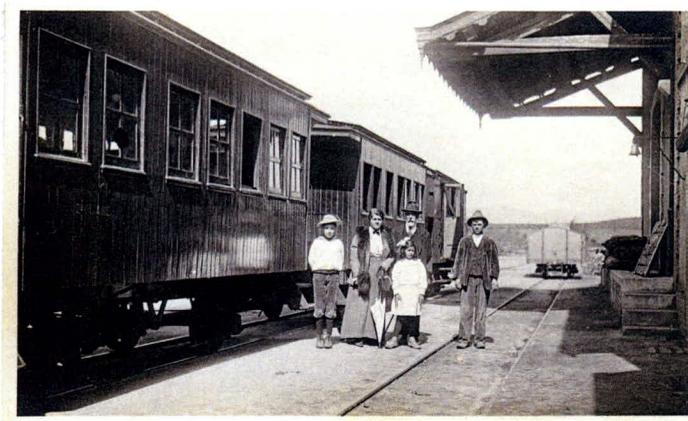
<sup>7</sup> Gaceta.- Núm. 96. 6 de abril de 1919, pág. 88.

Puertollano) del ferrocarril *Conquista*-Puertollano, dada la protección que el Estado ofrece a los ferrocarriles hulleros<sup>8</sup> y la gran demanda de carbón y plomo provocada por la Primera Guerra Mundial, aun cuando la Guerra, precisamente, además de los avatares políticos de nuestro país, entorpecerá el comienzo de los trabajos

Este tramo será signo del poder tecnológico de la S.M.M.P., habida cuenta de que lo normal era la tracción a vapor para aprovechar el carbón y que la tracción eléctrica apenas llevaba 25 años de explotación en España<sup>9</sup>. Sin embargo, la S.M.M.P. acomete la tracción eléctrica para: a) superar las pendientes del 3% y el 4% de los lados Sur y Norte de Sierra Morena, respectivamente, que esta tecnología hacía viable técnica y económicamente, sin exigir un trazado llano y b) consumir los excedentes de la electricidad producida en las centrales de la propia Empresa en Puertollano y Pueblonuevo.

Por fin, la cuarta línea férrea eléctrica de España es inaugurada el viernes 2 de diciembre de 1927<sup>10</sup>. La primera línea eléctrica de Castilla – La Mancha, es bendecida por don *Joaquín Roldán*, cura ecónomo de la vecina parroquia de la Asunción, entre los acuerdos de la Banda Municipal de Puertollano y salvas de cohetes.

Ya tenemos terminados y en funcionamiento los 217 km del ferrocarril de Peñarroya – Puertollano, que supusieron un coste total de 5.191.000 Ptas. pero las minas del Horcajo dejan de explotarse en 1912; la crisis mundial del 29; el agotamiento de los filones del Soldado, las demandas sociales, etc. hacen que el ferrocarril deje de interesar a la SMMP y consigue que pase a depender de la *Explotación de Ferrocarriles* (de vía estrecha) *por el Estado* (EFE), renombrada como *Ferrocarriles de Vía Estrecha* (FEVE) nueve años después, por Decreto-Ley 11/1965, de 23 de septiembre de 1965<sup>11</sup>.



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?”

<sup>8</sup> Ley de 14 de marzo de 1918 (Gaceta del 15, rectificada en la del 17).

<sup>9</sup> La 1ª línea eléctrica se levantó entre Linares – Almería en vía ancha.

<sup>10</sup> Diario El Pueblo Manchego del 3 de diciembre de 1927. Diario Córdoba domingo 4 de diciembre de 1927

<sup>11</sup> BOE.- Núm. 230, 25 septiembre 1965, pág. 13102 y ss.

Con palabras de Edmundo Treviño “*en nuestro ferrocarril circulaba un material que a todas luces necesitaba (cuando menos) reparación a fondo, actualización sobre el material que la aguantara, y cuando no, la digna jubilación de dicho material, tras décadas de uso intensivo y poco mantenimiento.*”

*La inadecuada política seguida por la SMMP., respecto del ferrocarril y otras muchas de sus explotaciones, más de “tierra quemada y expolio” que de otra índole, no tardaría en manifestarse de pleno. Así fue cómo el ferrocarril, centrales térmicas, minas, fundición de minerales, fabricación y manufactura de metales, yutera, abonos, explotación forestal etc. fueron cayendo poco a poco: hoy sólo vestigios arqueológicos de un pasado que dio prosperidad y vida a un montón de poblaciones. Así que como consecuencia de esta nefasta política, poblaciones de gran parte de la geografía nacional sufrieron el abandono total o parcial de sus gentes. Las penurias económicas y hasta el hambre física, les llevaron a liar el petate e iniciar la diáspora que fue aposentándose en otros lugares de España y allende los Pirineos”.*

Así, pues, “*transcurría el año 1953 cuando la dirección del ferrocarril de Peñarroya a Puertollano y Fuente del Arco, siguiendo las directrices marcadas en reunión del consejo de administración de la SMMP (París), se acoge al plan de transportes marcado por el gobierno franquista en materia de renovación y actualización del material motor y rodante de los ferrocarriles”.*

En efecto, así es. 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. Tras las pruebas pertinentes a cargo, entre otros, de *José Revaliente, Esteban Martín Pindado, Juan Manuel Murillo*, maquinistas de las de vapor, se intenta revitalizar el ferrocarril con la introducción, con fecha de 31 de julio de 1958, de 5 de las 20 unidades y 10 remolques de los célebres “*automotores*” –que parecían un tubo– diesel TAB 1, tipo Billard<sup>12</sup>, montados en los talleres del “*Cerco Industrial*” que la S.M.M.P. tenía en Peñarroya del Terrible, dentro del Plan de Ayuda a los Ferrocarriles de Vía Estrecha. “*para reparar y modernizar sus instalaciones y sus equipos de explotación*”, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de 17 de julio de 1953<sup>13</sup> sobre plan de mejora y ayuda del Estado a los ferrocarriles de vía estrecha, por un importe de 900 millones de pesetas.

Los automotores eran unos tubos de 12,71x2,40 metros, de color verde oscuro en la mitad inferior y blanzuzco tirando a verde en la superior. Potencia de 150 hp, cuatro marchas: 20-30-50-70 km/h. La máxima no la alcanzaría nunca debido a las rampas que había pasada **Conquista**.

Uno de los elementos que nos llamó la atención en aquellos tiempos es cómo las puertas, situadas en el centro, se abrían y cerraban solas. Otro, eran las 18 ventanas que no nos permitían sacar la cabeza, pero sí ver el paisaje sin que la carbonilla se nos entrara en los ojos.

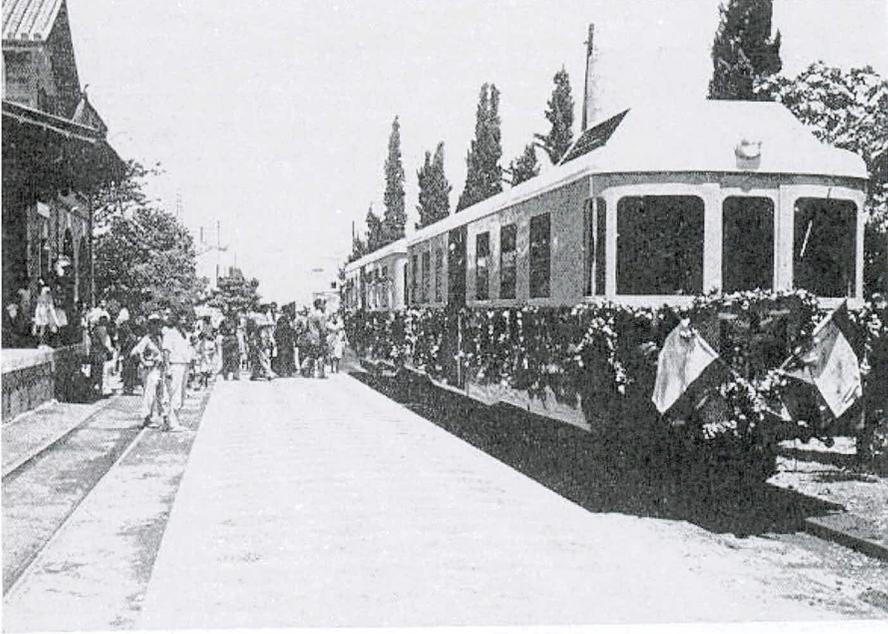
Su combustible no será el carbón tampoco; será el gasoil. Para repostar, en Peñarroya, había dos depósitos de 3.000 y 6.000 litros, respectivamente. El gasoil se descargaba en el pequeño que se comunicaba con el grande.

En la primavera de 1957, 25 de marzo, se inaugura oficialmente el servicio de automotores, con asistencia, entre otras autoridades, del Director General de los Ferrocarriles y los Directores de RENFE y EFE (posterior FEVE).

---

<sup>12</sup> Llamados “La cochinita” por los habitantes de Peñarroya.

<sup>13</sup> BOE.- Núm. 199. 18 julio1953, pág. 4326.



Inauguración de los automotores en 1957

Este hecho mereció la atención del NODO “NOT N° 743 B. Año XV<sup>14</sup>. Mejora ferroviaria. Nuevo Servicio Automotores de Peñarroya a Puertollano” del 25-03-1957, Durante 1:42 minutos, el locutor nos narra el evento con las siguientes palabras:

*“Mejora ferroviaria. Se ha inaugurado un servicio de automotores diésel para viajeros en la línea de Peñarroya a Puertollano y de Peñarroya a Fuentes (sic) del Arco. El obispo de Ciudad Real, Dr. Hervás, procede a la bendición de los nuevos vehículos ante la presencia del Director General de Ferrocarriles, Sr. Aguinaga, y otras autoridades. El primer automotor sale de la estación de Puertollano y a él seguiría quince minutos después el segundo. Con este servicio se reduce en dos horas el trayecto, además de proporcionar una notoria comodidad en todos sentidos a los viajeros. El trazado de la línea es de 224 km y venía siendo explotado por una entidad extranjera hasta que a partir del primero de febrero de 1956 pasó al Estado el cual mejoró el servicio. El material ha sido construido en colaboración entre una casa extranjera y talleres metalúrgicos de Peñarroya. La potencia de los nuevos vehículos es de 150 HP., tienen una capacidad de 65 plazas, una velocidad de 70 km/hora y pueden arrastrar un remolque con otras 70 plazas”.*

Las imágenes que van pasando nos van mostrando, en blanco y negro, la fachada de Estación de Puertollano adornada con guirnaldas y banderas; al Director general de Ferrocarriles, tranvías y transportes por carretera, el ingeniero de caminos José de Aguinaga Kéller; Mariano Pascual, subdirector de FEVE y otras autoridades; la cruz de guía flanqueada por los ciriales que acompañan a Monseñor Juan Hervás y Benet, (Puzol, Valencia, 30 de noviembre de 1905-Felanich, Baleares, 6 de junio de 1982), 9º obispo titular de Dora y Prior de las Ordenes Militares (Ciudad Real) 1955-1976, que, a

<sup>14</sup> <https://www.rtve.es/filmoteca/no-do/not-743/1486086/>

las 9:30, veremos bendiciendo y aspergiendo con agua bendita, báculo en mano y tocado con la mitra correspondiente, los nuevos automotores; una panorámica del interior del automotor con el maquinista *Manuel Carrasco* a los mandos y *Juan Murillo* como jefe de tren.

A las 10:00, todos suben al interior del automotor, donde caben unas 50 personas, con 33 asientos, adornado para su bautizo con el escudo franquista (del águila) flanqueado por una bandera de España a cada lado, en la parte delantera, y con guirnaldas a lo largo del vehículo.

Al ser en blanco y negro no se perciben los tonos del verde con que está pintado por fuera. Se pone en marcha el tren, siendo despedidos los ilustres viajeros con aplausos por parte de los numerosos invitados al acto de inauguración. Atravesan el túnel, creemos que es el del Horcajo, pasan por el puente del Río Guadalmez, hasta, a las 13:45 aprox., tras 3 horas y 32 minutos de viaje, rendir término al viaje inaugural en Peñarroya donde son recibidos con el mismo boato que en Puertollano. A ellos se unieron, entre otros, José Solís Ruiz "*la sonrisa del Régimen*" y el alcalde de Peñarroya, Miguel Ruiz Calero, para proceder a la inauguración del servicio de automotores, dándose un paseo en el primero de ellos, engalanado como correspondía a tal evento.

*"Recuerdo, nos sigue contando Edmundo Treviño, que todos aquellos acontecimientos estuvieron precedidos de una intensa campaña de publicidad al uso, tanto a escala local, como provincial, siendo posible que esta fuese también nacional. Hubo gran despliegue de la prensa, tanto provincial como regional, cuñas informativas en la radio (supongo que de obligado cumplimiento) y por supuesto, la radio local de Peñarroya, ECS 30 "Radio Peñarroya" (de la cadena vertical), así como el semanario "Peñarroya", ofrecieron una exhaustiva publicidad e información al respecto durante un largo tiempo.*

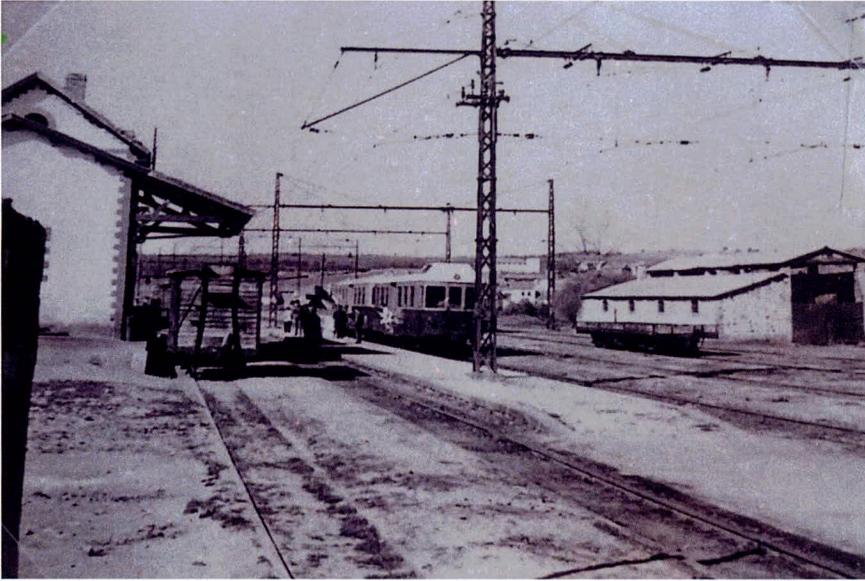
*El tren automotor inaugural pasó por la estación de El Soldado (donde a la sazón estaba Edmundo Treviño senior destinado) en torno a las once menos algo de la mañana, dirección Peñarroya, no tenía prevista parada alguna, por lo que pasó con la preceptiva reducción de velocidad al tránsito por una estación, de hecho tan solo efectuó una, prevista en Pozoblanco, donde por unos minutos, se saludaron las autoridades de la comarca, convocadas al efecto en la estación. Sobre las 14 h. (poco más o menos), la comitiva ya estaba en Peñarroya, allí fueron recibidos por las autoridades locales y provinciales, degustaron un almuerzo en un salón del casino municipal (cree nuestro amigo Treviño) y luego, toda la comitiva, (hacia las 17:30), emprendió viaje de regreso a Puertollano, adonde llegaron alrededor de las 20:00, quedando así ultimado y abierto el servicio de automotores en nuestra VÍA ESTRECHA".*

Con aquel acto quedó consumada la pérdida de importancia del pueblo de Peñarroya toda vez que la SMMP se afincaba más en Puertollano, abandonando las tradicionales explotaciones de la localidad cordobesa.

Al principio, hacía el servicio la composición normal. Más, pocas veces vimos el automotor con remolque, por lo dificultoso del trazado, sobre todo en el tramo **Conquista-Puertollano**, que impedía alcanzar la velocidad prevista, las maniobras que tenían que realizar para cambiar de sentido, dado que el remolque no tenía cabina de conducción, cosa que obligaba a cambiar a la cabeza el primero cada vez que cambiaba de sentido y la disminución del número de viajeros que iba decreciendo a marchas forzadas. Además, así, se ahorraban gastos de combustible.

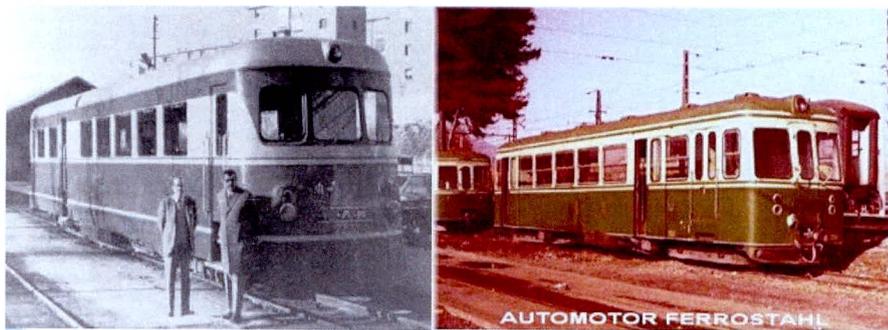
Una vez montados y entregados los nuevos trenes, la empresa se disuelve, 31 de julio de 1958, pasando los trabajadores (cosa que tardó un poco, pues fueron integrados en FEVE el 11 de enero de 1960) y el ferrocarril a manos del Estado que lo explota,

posteriormente, bajo la razón social de Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), empresa creada en 1965



*“Pasada la efervescencia de los primeros días, dejaron una dotación mínima de automotores, cinco en total; esto produjo el que estando bien avanzado el año 1959, tuvieran que reforzar esta dotación con la incorporación de cuatro automotores más: dos FERROSTAHL<sup>15</sup> (de 324 HP de potencia y capacidad de 95 viajeros: 46 asientos fijos y 8 plegables más 41 plazas de pie), fabricados en Essen (Alemania) y otros dos MAN, fabricados en Munich (Alemania). Estas unidades procedían del ferrocarril CEUTA-TETUAN, donde fueron comprados, una vez que este ferrocarril pasó a depender de la recién estrenada administración marroquí, donde con ocasión de la independencia de Marruecos (1956), Francia y España liquidaron y repartieron negocios, intereses, dividendos, etc., estando todo este material que dejó de rodar por aquel ferrocarril, depositado y disponible en las instalaciones ferroviarias de Ceuta. Estos recién incorporados automotores dieron también un buen resultado, incluso parece que podían, con más facilidad que los Billard, superar las acusadas pendientes entre **Conquista** y Puertollano, pero por las causas ya señaladas de ahorro energético y disminución de viajeros, también solían circular sin el remolque”* (Edmundo Treviño). Las unidades de Ferrostall fueron retirados antes del cierre, llevándose los al ferrocarril Madrid-Almórox.

<sup>15</sup> El ferrostaal n° 2026 se lo llevaron al Madrid-Almorox antes de los años 70.



“Tanto el servicio diurno como el nocturno, mientras este último duró, siempre estuvieron enfocados (en la medida de lo posible) a coincidir con el horario de los trenes de viajeros de RENFE, con el fin de que la espera en los empalmes para continuar viaje por la red nacional, fuese lo más corta posible; así pues, tanto las salidas y llegadas a Puertollano (Empalme RENFE “Madrid-Badajoz y Frontera”), Peñarroya (Empalme RENFE “Córdoba-Almorchón”) y Fuente del Arco (Empalme RENFE “Sevilla-Mérida”), tenían incluso consensuado un tiempo de espera prudencial para ante el retraso de un tren en la otra línea, asegurar la continuidad de los viajeros.

A estos efectos, la mayor adecuación y concordancia posible, condicionó siempre los horarios de trenes y automotores. Su paso por **CONQUISTA** lo hacían por este orden:

Automotor n°-	Hora de paso por Conquista	Destino	Enlace con	Hora	Observaciones
217	1,40 de la mañana	Puertollano	Expreso Badajoz-Madrid	3:20 de la mañana	
212 <sup>16</sup>	5,30 id	Py. Y Fte. del Arco	RENFE	-	Su último horario fue a las 8,30. Muy utilizado por los conquisteños.
211	9:00 id	Puertollano			Muy utilizado por los conquisteños.
216	10:15 id	Peñarroya y Fte. del Arco	RENFE		Muy utilizado por los conquisteños
213	13,20 de la tarde	Puertollano	Correo Madrid-Badajoz	15:40	Último horario:14:10
214	16:20	Peñarroya y Fte. del Arco	Correo Madrid-Badajoz	14:10	Último horario:17:10
215	18:45	Puertollano	-	-	-
218	20:10	Py. Y Fte. del Arco	-	-	Último horario:19:30

<sup>16</sup> Cambió muchas veces de horario. El último era a las 8:30 de la mañana. Fue el más utilizado por los usuarios de *Conquista*. Fuente: Edmundo Treviño y elaboración propia.

*“Paulatinamente fueron quedando suprimidos servicios, en los últimos tiempos y hasta el cierre del ferrocarril solo hubo seis circulaciones, tres en cada sentido, es decir, tres en dirección Puertollano y tres en dirección Peñarroya.*

*“Se agotan las minas, se traspasan las empresas, se cierran las fábricas, los obreros exigen mejoras, ... No hay productos que transportar entre nuestros propios centros fabriles...abandonemos también el ferrocarril que ya no nos sirve “– se dirían los empresarios de la colonial SMMP actuante en Peñarroya desde 1890.*

En consecuencia, la dirección de la SMMP. solicita al Ministerio de Obras Públicas autorización para dismantelar los 17,5 km. del tramo Almodóvar – San Quintín; hecho que tiene lugar el 1 de febrero de 1956.

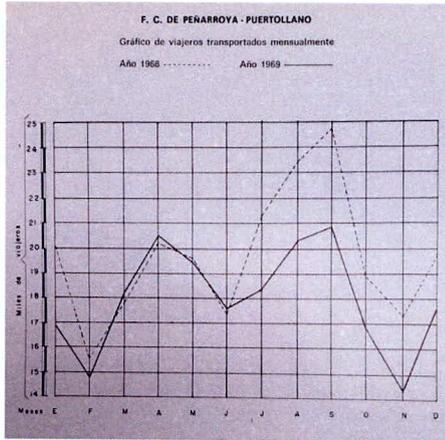
No se aprovecha la reactivación que significa, a partir de 1965, la Central térmica de Puentenuevo como consumidora de carbón transportable por ferrocarril desde Puertollano, entre otros lugares y, aunque, se continúa explotando el resto del ferrocarril, éste no soluciona el aislamiento de Los Pedroches ya que no hace posible ni siquiera las comunicaciones con la capital de la provincia.

Así, pues, SMMP pide al Gobierno de la Nación que se haga cargo de las líneas ferroviarias de servicio público. El 31 de enero de 1956, Peñarroya transfiere sus líneas a la empresa estatal Explotación de Ferrocarriles por el Estado y el 31 de julio de 1958 se disuelve la empresa del ferrocarril tras devolver al Estado los automotores de que se había dotado gracias al Plan de Ayuda de 1953.

Los automotores agilizaron las comunicaciones, sobre todo con Puertollano en su enlace con la RENFE, dada su mayor velocidad. Recordamos cómo iban abarrotados de viajeros, porque sólo se podía utilizar el “*automotor*”, ya que las pendientes tan grandes no permitían engancharle el remolque. Así, pues, pronto el transporte por carretera, más cómodo y más rápido, acabó ganándose a los viajeros.

La debilidad económica de la zona, el cierre de las minas y la subsiguiente emigración de la gente, etc. son causa del creciente déficit de la Compañía que ve cómo en el año 1961, aunque *“los viajeros en esta línea han aumentado ligeramente, (aunque empieza a bajar a partir del 1963 con 410.278 viajeros que ya pasan a ser 364.381 viajeros al año siguiente; bajando a 236.828 en 1968) el resto del tráfico ha seguido bajando como en años anteriores, repercutiendo en los ingresos con cerca de tres millones menos que en 1961”*, año en que el déficit alcanzó una cifra un poco superior a los 13 millones de pesetas, pérdidas que fueron creciendo hasta alcanzar los 23 millones en 1969.

Como la cosa no sonaba bien, se tomaron medidas como las de reconvertir en *apeaderos* algunas de las *estaciones* (El Soldado, La Jara, El Horcajo) a partir de 1º de julio de 1965, con lo que ya no admitían mercancías; solo servían para subida y bajada de los cada vez más escasos viajeros sin equipaje facturado.



“El continuo cierre de industrias establecidas tanto en Peñarroya como en las demás poblaciones por las que atraviesa esta línea y el haber mejorado el transporte por carretera son las causas principales de la disminución que se aprecia tanto en el transporte de viajeros como en el de mercancías” como podemos ver en el Gráfico de viajeros transportados mensualmente, años 1968 y 1969<sup>17</sup>

Como una premonición de lo que sucedería pronto, el automotor 1315 se averió el día 9 de mayo de 1970: Los viajeros fueron atendidos por el pueblo y sus autoridades que agradecen las atenciones tenidas con ellos en carta remitida al ayuntamiento con fecha 12 de mayo de 1970.<sup>18</sup>

En fin, el último tren de viajeros, el nº 21<sup>19</sup>. El tren de la una, con vagones de 1ª y 2ª clase, gobernado por el maquinista *Federico Trinidad*, llega a Puertollano a las 18:30 para descansar para siempre.

A las cero horas de día 1 de agosto de 1970 se cumplió la vieja amenaza de 1934; nuestro ferrocarril “con una longitud total de 224 kilómetros” es clausurado “definitivamente, (con el) subsiguiente levante y enajenación de materiales” por ser una línea “sin posible recuperación económica y de escasa función social, por su muy reducido tráfico, (habiendo llegado) a alcanzar un muy acusado déficit de explotación”.<sup>20</sup>

El 3 de julio de 1907, *Conquista* empezó a vivir a orillas del ferrocarril. En aquel ferrocarril “trabajó el hombre (...) y allí puso algún edificio (...) y corrieron carriles (...). Pero hierros despiertos, puentes esbeltos, casas, almacenes, cristales.

*Todo es hoy obra muerta. Y un destino: “Ruina”.*

*Y alguna tarde un niño se pone allí a esperar*

*Lo que nunca ha llegado ni ningún niño ha visto.*

*El tren fantasma pasa. Sus adioses, continuos”.<sup>21</sup>*

Sin embargo, Aún suena el tren no lejos de nosotros, en la espesura.”<sup>22</sup>

<sup>17</sup> Memoria FEVE, pág. 19

<sup>18</sup> Sesión 29-05-70.

<sup>19</sup> Los números de los trenes de Peñarroya a Puertollano eran el 21 y el 23; De Puertollano a Peñarroya, el 22 y el 24.

<sup>20</sup> Ministerio de Obras Públicas. FEVE. Memoria del ejercicio de 1970.

<sup>21</sup> Vicente Aleixandre, Revista “Vía Libre”, 1964.

<sup>22</sup> López Andrada, A.: “La tierra en sombra”



**Ilustre Asociación Provincial Cordobesa  
de Cronistas Oficiales**



