

TESIS DOCTORAL
UNIVERSIDAD DE CÓRDOBA

**EL FERROCARRIL
DE CÓRDOBA A BELMEZ:
UNA VISIÓN HUMANISTA A
TRAVÉS DE LA GEOGRAFÍA HUMANA
Y LA ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL**

TOMO I

**HISTORIA DEL FERROCARRIL
DE CÓRDOBA A BELMEZ (I)**

Autor:

José Antonio Ortega Anguiano

Directores:

Profesor Doctor Carlos Márquez Moreno
Área de Arqueología

Profesor Doctor José Naranjo Ramírez
Área de Geografía

TITULO: *El ferrocarril de Córdoba a Belmez: una visión humanista a través de la geografía humana y la arqueología industrial*

AUTOR: *José Antonio Ortega Anguiano*

© Edita: UCOPress. 2017
Campus de Rabanales
Ctra. Nacional IV, Km. 396 A
14071 Córdoba

www.uco.es/publicaciones
publicaciones@uco.es

Fotografía de portadas y gualdas: Estación de Cercadilla, año 1931
Autor: Torres



**TÍTULO DE LA TESIS: EL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A BELMEZ:
UNA VISIÓN HUMANISTA A TRAVÉS DE LA GEOGRAFÍA HUMANA Y
LA ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL**

DOCTORANDO/A: JOSÉ ANTONIO ORTEGA ANGUIANO

INFORME RAZONADO DEL/DE LOS DIRECTOR/ES DE LA TESIS

(se hará mención a la evolución y desarrollo de la tesis, así
como a trabajos y publicaciones derivados de la misma).

El trabajo presentado por D. José Antonio Ortega Anguiano como Tesis Doctoral cumple desde nuestro punto de vista todos los requisitos exigidos para ser presentado y defendido como tal.

El tema de la línea férrea entre Córdoba y Belmez no había sido tratado hasta ahora desde la perspectiva aquí analizada y el enfoque nuevo dado está vinculado a la Geografía humana y la Arqueología Industrial.

Para ello acude a numerosas fuentes como las documentales, fotográficas, bibliográficas y un largo etcétera donde pone de relieve el buen empleo que de ellas hace.

El objetivo fundamental planteado se refiere a demostrar la trascendencia que tuvo este ferrocarril durante los años que se utilizó, incluso después, para transformar el paisaje de la zona por donde pasaba, de dónde la necesidad de aplicar una metodología empleada en la Arqueología para recuperar los restos existentes en la actualidad y de la geografía humana para conocer el impacto que tuvo.

De todo ello, el empleo de ambas disciplinas, se deduce el grado de innovación del trabajo y por otro lado, el profundizar en la investigación de esta línea férrea que no había sido tratado en profundidad hasta ahora.

Una parte de la investigación aquí presentada ha sido objeto de publicaciones en algunas revistas específicas de ferrocarriles:

ORTEGA ANGUIANO, J. (2002): "El tren de la Sierra: Geografía Humana y Arqueología Industrial en el ferrocarril de Córdoba a Belmez", Revista *Paso a nivel*, nº 1, Págs. 63-75. Croma Press. Godella (Valencia).

ORTEGA ANGUIANO, J. (2003): "Las vías de seguridad", Revista *Paso a nivel* nº 4, Págs. 62-68. Croma Press. Godella (Valencia).

ORTEGA ANGUIANO, J. (2004): "El problema del agua en el ferrocarril", Revista. *Paso a nivel* nº 9, Págs. 40-48. Campomás. Godella (Valencia).

ORTEGA ANGUIANO, J. (2004): "La estación de La Balanzona", Revista *Paso a nivel* nº 13, Págs. 37-42. Campomás. Godella (Valencia).

ORTEGA ANGUIANO, J. (2004): "Arqueología Industrial: el estado de la cuestión", Revista *Paso a nivel* nº 13, Pág. 1. Campomás. Godella (Valencia).

ORTEGA ANGUIANO, J. (2004): "Las traviesas: uso y conservación", Revista *Paso a nivel* nº 17, Págs. 38-43. Campomás. Godella (Valencia).

ORTEGA ANGUIANO, J. (2009): "La Investigación en Arqueología Industrial (I): El trabajo de campo", Revista *Maquetrén* nº 198, Págs. 38-43. Revistas Profesionales. Madrid.

ORTEGA ANGUIANO, J. (2009): "La casa de vía y obras del Chirimero: Un diorama ambivalente", Revista *Maquetrén* nº 203, Págs. 34-40. Revistas Profesionales. Madrid.

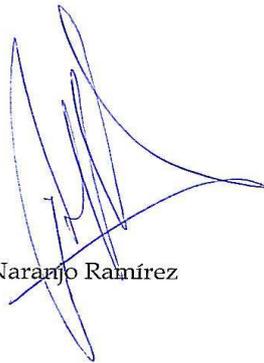
ORTEGA ANGUIANO, J. (2009): "La Investigación en Arqueología Industrial (II): El cotejo de las fuentes y la realidad", Revista *Maquetrén* nº 211, Págs. 76-84. Revistas Profesionales. Madrid.

ORTEGA ANGUIANO, J. (2017): *La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces: Historia y funcionamiento de una gran empresa ferroviaria*. RENFE-Vía Libre. Madrid. (En prensa).

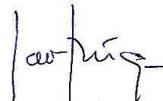
Por todo ello, se autoriza la presentación de la tesis doctoral.

Córdoba, 26 de junio de 2017

Firma de los directores



Fdo.: José Naranjo Ramírez



Fdo.: Carlos Márquez Moreno

A Don Antonio López Ontiveros,
director primigenio de esta tesis,
en la que tanto interés puso,
pero que no pudo ver acabada.

ABREVIATURAS

AAML = Archivo Antonio Montilla Lucena

AHF = Archivo Histórico Ferroviario

AHMC = Archivo Histórico Municipal de Córdoba

DGTT = Dirección General de Transportes Terrestres

MZA = Compañía de Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y a Alicante

RENFE = Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles

SMMP = Sociedad Minero Metalúrgica de Peñarroya

ÍNDICE

TOMO I

HISTORIA DEL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A BELMEZ (I) 1

DEDICATORIA 3

ABREVIATURAS 4

PRÓLOGO 31

1.0.0. RESUMEN 33

1.1.0. Introducción

1.2.0. Contenido

1.2.1. El Prólogo

1.2.2. La Historia del ferrocarril de Córdoba a Belmez

1.2.3. Arqueología Industrial en el ferrocarril de Córdoba a Belmez

1.2.4. Geografía Humana en el ferrocarril de Córdoba a Belmez

1.2.5. La Bibliografía

1.2.6. El apéndice

2.0.0. ABSTRACT 39

2.1.0. Preface

2.2.0. Content

2.2.1. Prologue

2.2.2. History of the Railroad from Córdoba to Belmez

2.2.3. Industrial archeology on the railroad from Córdoba to Belmez

2.2.4. Human Geography on the railroad from Córdoba to Belmez

2.2.5. Bibliography

2.2.6. Appendix

3.0.0. CONSIDERACIONES A TENER EN CUENTA 45

3.1.0. Interés y originalidad del estudio

3.2.0. Objetivos

3.3.0. Hipótesis

3.4.0. Grado de innovación

3.5.0. Conclusión

4.0.0. METODOLOGÍA 49

4.1.0. Consideraciones generales

4.2.0. Las fuentes documentales

4.2.1. La dificultad para reunir la documentación

4.2.2. La documentación privada

- 4.2.3. El trabajo de campo
- 4.2.4. La catalogación
- 4.2.5. La fotografía
- 4.2.6. La documentación cartográfica y planimétrica
- 4.2.7. La bibliografía especializada
- 4.2.8. Los archivos públicos consultados
- 4.2.9. La documentación oral
- 4.2.10. La documentación digital
- 4.2.11. Las maquetas a escala
- 4.3.0. La redacción**
- 4.4.0. Las citas bibliográficas**

5.0.0. AGRADECIMIENTOS 63

- 5.1.0. A mis directores**
- 5.2.0. A quienes han colaborado conmigo**

HISTORIA DEL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A BELMEZ 65

1.0.0. LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL 67

- 1.1.0. A propósito de la revolución industrial**
 - 1.1.1. Bases de la Revolución Industrial
- 1.2.0. Evolución**
- 1.3.0. La Revolución Industrial en España**
 - 1.3.1. Origen
 - 1.3.2. Desarrollo
- 1.4.0. Conclusión**

2.0.0. LAS ÉLITES MALAGUEÑAS DEL SIGLO XIX 75

- 2.1.0. Un nuevo El Dorado en Málaga**
 - 2.1.1. Primeros indicios de la Revolución Industrial en España
 - 2.1.2. La familia Heredia
 - 2.1.3. La familia Larios
 - 2.1.4. La familia Loring
- 2.2.0. El encumbramiento de Jorge Loring y Oyarzábal**
 - 2.2.1. Los inicios de un gran industrial
 - 2.2.2. El matrimonio Loring-Heredia y su actividad cultural

3.0.0. LOS INICIOS DEL FERROCARRIL 87

- 3.1.0. A propósito del ferrocarril**
 - 3.1.1. Consideraciones en torno al desarrollo de la máquina de vapor
 - 3.1.2. Consideraciones en torno al desarrollo del ferrocarril
- 3.2.0. El ferrocarril como negocio**
- 3.3.0. Implantación del ferrocarril en España**
 - 3.3.1. Los primeros intentos de construir un ferrocarril en la Península
 - 3.3.2. El Informe Subercase

- 3.3.3. Otras disposiciones
- 3.3.4. Las primeras líneas y compañías ferroviarias
- 3.3.5. La conformación definitiva de la red ferroviaria española

4.0.0. EL FERROCARRIL EN ANDALUCÍA 103

- 4.1.0. El primer estudio geológico de la cuenca de Belmez**
- 4.2.0. El proyecto de José Soler de Mena**
- 4.3.0. La línea de Sevilla a Jerez y a Cádiz**
 - 4.3.1. La línea de Jerez al Trocadero
 - 4.3.2. La Compañía de Sevilla a Jerez y Cádiz
 - 4.3.3. Ramal de Sevilla-Empalme
 - 4.3.4. Primeros tiempos de la línea
 - 4.3.5. Funcionamiento de la línea
 - 4.3.6. Parque móvil y motor

5.0.0. LOS PRIMEROS PROYECTOS DE LA LÍNEA 117

- 5.1.0. Córdoba y su provincia**
 - 5.1.1. Aspectos geológicos: la orogenia andaluza
 - 5.1.2. Indicios de civilización
- 5.2.0. El primer intento de construir una línea entre Córdoba y Belmez**
 - 5.2.1. El proyecto de los hermanos Manby
 - 5.2.2. Planos sin clasificar de los perfiles transversales de la línea
- 5.3.0. La concesión del conde de Santa Olalla**
- 5.4.0. Las investigaciones de Próspero Besnard de Volney**
- 5.5.0. La posible investigación de Julián Pellón**
- 5.6.0. El intento de Sebastián Cruillas**
- 5.7.0. La concesión de Francisco Romá**
 - 5.7.1. El informe de Eduardo Manby: la cuenca carbonífera de Belmez
 - 5.7.2. El informe de Eduardo Manby: el proyecto del ferrocarril de sangre
 - 5.7.3. Las características del proyecto de Francisco Romá
 - 5.7.4. Otorgo de la concesión e inicio de las obras
- 5.8.0. La línea de Portugal a Córdoba**
- 5.9.0. El estudio de Joaquín de Burgos**
- 5.10.0. Noticia sobre el acto de inauguración de las obras de la línea**

6.0.0. OTROS INTENTOS FRUSTRADOS 135

- 6.1.0. El segundo estudio geológico de la cuenca de Belmez**
 - 6.1.1. El análisis del potencial de la cuenca minera de Belmez
- 6.2.0. Fusión Carbonífera y Metalífera de Belmez y Espiel**
- 6.3.0. Nuevos avances de Francisco Romá**
 - 6.3.1. Petición de informe de los beneficios públicos de la línea
 - 6.3.2. Variación del trazado de la concesión de Francisco Romá
 - 6.3.3. Deseos de Francisco Romá de terminar las obras
- 6.4.0. Llegada a Córdoba del primer tren**
- 6.5.0. Los estudios de Carlos Lamiable y Cristóbal Heredia**
- 6.6.0. Renovación de la concesión y prórroga a Francisco Romá**
- 6.7.0. Los dos proyectos de Juan Sánchez Sandino**

- 6.7.1. Las primeras actividades de Sandino
- 6.7.2. La línea de ferrocarril de Almodóvar del Río a Belmez
- 6.7.3. La línea de ferrocarril de Córdoba a Belmez
- 6.8.0. Actividades burocráticas de la compañía**
- 6.9.0. Proyecto de Melitón Martín**
- 6.10.0. Nuevas actividades burocráticas de la compañía**
- 6.11.0. La importancia de la cuenca minera**
- 6.12.0. Avance de las obras**
- 6.13.0. Actividades administrativas de la empresa**
- 6.14.0. Previsión del parque motor y móvil previsto**
- 6.15.0. Junta general ordinaria**
- 6.16.0. Nuevo trazado ferroviario a través de la cuenca de Belmez**
- 6.17.0. Difusión escrita sobre la riqueza minera de Belmez**
- 6.18.0. Nuevas actividades administrativas de la empresa**
- 6.19.0. Las obras de construcción y un nuevo proyecto**
- 6.20.0. Concesión de dos líneas**

7.0.0. EL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A MÁLAGA Y OTRAS LÍNEAS 147

- 7.1.0. La línea de Córdoba a Málaga**
 - 7.1.1. El origen del proyecto
 - 7.1.2. El proyecto definitivo y la construcción
 - 7.1.3. La estación de Córdoba
 - 7.1.4. Los problemas del uso común de la estación
 - 7.1.5. El acuerdo para el uso común de la estación
 - 7.1.6. Importancia de la línea
 - 7.1.7. Evolución de la línea
 - 7.1.8. Funcionamiento de la línea
- 7.2.0. La línea de Utrera a Morón**
 - 7.2.1. Proyecto y construcción
- 7.3.0. La línea del empalme de Morón a Osuna**
 - 7.3.1. Funcionamiento de la línea
- 7.4.0. La línea de Bobadilla a Granada**
 - 7.4.1. Funcionamiento de la línea

8.0.0. PRELIMINARES PARA CONSTRUIR LA LÍNEA DE BELMEZ 165

- 8.1.0. La subasta de la concesión**
- 8.2.0. Las gestiones de la Compañía Internacional de Crédito**
- 8.3.0. Preliminares para la expropiación de terrenos para construir**
- 8.4.0. Petición de terrenos para la estación de El Marrubial**
- 8.5.0. Nuevas actividades burocráticas de la empresa**
- 8.6.0. El proyecto de Juan Bautista de Prado**
 - 8.6.1. Características del proyecto
 - 8.6.2. Descripción del proyecto de la línea
- 8.7.0. Los efectos de la crisis del año 1866 en los ferrocarriles**
- 8.8.0. Llegada A Córdoba del primer tren procedente de Madrid**
- 8.9.0. El final de la Compañía Internacional de Crédito**
 - 8.9.1. El intento de demanda de Volney, Carrasco y Compañía

- 8.9.2. La caída de la compañía
- 8.10.0. La línea de Almorchón a Belmez**
- 8.10.1. Justificación
- 8.10.2. Proyecto y construcción
- 8.10.3. Descripción de la línea
- 8.10.4. Inauguración y primeros tiempos de la línea

9.0.0. EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEFINITIVO 181

- 9.1.0. El tercer estudio geológico de la cuenca de Belmez
- 9.2.0. La prensa andaluza y la construcción del ferrocarril de Belmez
- 9.3.0. La concesión del Montepío Universal
- 9.4.0. Unión entre el Córdoba a Belmez y el Belmez a Almorchón
- 9.5.0. El problema de agua en el ferrocarril
- 9.5.1. El agua de escorrentía
- 9.5.2. Los pasos de agua: designación y clasificación
- 9.5.3. Tipos de pasos de agua a disponer en la línea
- 9.5.4. Agua en estado líquido
- 9.5.5. Agua en estado gaseoso
- 9.6.0. Contexto histórico
- 9.7.0. Variante entre Córdoba y La Alhondiguilla
- 9.8.0. Junta general ordinaria
- 9.9.0. Nuevo avance de las Sociedades Heredia, Larios y Loring
- 9.10.0. Nuevo contrato de construcción
- 9.11.0. Comunicados de la Compañía
- 9.12.0. Más comunicados de la empresa

10.0.0. EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA DE VÍA 203

- 10.1.0. Loring se hace cargo de las obras de construcción
- 10.2.0. Compra de varios terrenos
- 10.3.0. Carriles, traviesas, balasto y postes de telégrafo
- 10.3.1. Prolegómenos
- 10.3.2. Los carriles y el sistema de vía
- 10.3.3. Las traviesas
- 10.3.4. Las traviesas metálicas
- 10.3.5. El balasto
- 10.3.6. Los postes del telégrafo
- 10.4.0. Caminos y servidumbres afectadas por la construcción de la vía
- 10.5.0. Las casas de guardas
- 10.6.0. Junta general ordinaria
- 10.7.0. Dificultades en la construcción
- 10.8.0. Variación de los emplazamientos de Espiel y La Alhondiguilla
- 10.9.0. Empalme del ramal de las minas de Cabeza de Vaca
- 10.10.0. Pontones de cuatro metros de luz entre Alhondiguilla y Belmez
- 10.11.0. Variante de La Balanzona a Cerro Muriano
- 10.12.0. Permiso de explotación del tramo de Alhondiguilla a Belmez

11.0.0. INAUGURACIÓN DE LA LÍNEA 225

- 11.1.0. Las primeras locomotoras de la línea de Córdoba a Belmez
- 11.2.0. Contexto histórico
- 11.3.0. Tramo metálico del arroyo de Pedroches
- 11.4.0. Continuación de las obras
- 11.5.0. Sorteo de amortización de obligaciones
- 11.6.0. Extracción de 200 metros cúbicos de grava
- 11.7.0. Nuevo sorteo de amortización de obligaciones
- 11.8.0. Subasta pública para la conducción del correo
- 11.9.0. Junta general de accionistas
- 11.10.0. Contexto histórico
- 11.11.0. Robos en los trabajos de construcción de la línea
- 11.12.0. La estación provisional de Córdoba
- 11.13.0. Nuevas expropiaciones de terrenos
- 11.14.0. El cruce de Cercadilla
- 11.15.0. Modificación de la ubicación de la estación de Cerro Muriano
- 11.16.0. Vía para rasantes de 16 milésimas y curvas de 300 metros
- 11.17.0. Dificultades para la elección del material motor de la línea
- 11.18.0. Sorteo de amortización de 23 obligaciones hipotecarias
- 11.19.0. Diligencias para abrir el tramo de Alhondiguilla a Obejo
- 11.20.0. Junta general ordinaria
- 11.21.0. Contexto histórico
- 11.22.0. Desvío de la línea en el camino de la ronda
- 11.23.0. Plazo para la terminación de la línea
- 11.24.0. Hallazgo arqueológico en la Estación de Obejo
- 11.25.0. Nuevo intento para establecer una estación en Córdoba
- 11.26.0. Nuevo intento para abrir el tramo de Alhondiguilla a Obejo
- 11.27.0. Apertura al tráfico del tramo de Obejo a Cerro Muriano
- 11.28.0. Apertura del tramo de La Alhondiguilla a Obejo
- 11.29.0. Gestiones diversas para la apertura de Obejo a Córdoba
- 11.30.0. Locomotoras de vapor serie 101-104: las Sturrock
- 11.31.0. Edificios y dependencias de la estación de Córdoba
- 11.32.0. Apertura del cuarto tramo de Obejo a Córdoba

12.0.0. LOS PRIMEROS AÑOS DE EXPLOTACIÓN 249

- 12.1.0. Datos económicos sobre la línea
- 12.2.0. Momentos iniciales de la línea
- 12.3.0. Alineaciones de la línea
- 12.4.0. La unificación de los horarios ferroviarios
- 12.5.0. Contrato para el servicio común en la estación de Belmez
- 12.6.0. Nuevo parque móvil de la línea
 - 12.6.1. Proyecto de coches mixtos de primera, segunda y tercera clase
 - 12.6.2. La escasez de material rodante
- 12.7.0. Sorteo de amortización de obligaciones
- 12.8.0. Robo en el domicilio del gerente de la compañía
- 12.9.0. La cuestión de la estación de Cercadilla
- 12.10.0. Junta General Ordinaria
- 12.11.0. Contexto histórico
- 12.12.0. Los problemas económicos del ferrocarril de Córdoba a Belmez

- 12.13.0. Un sorteo de amortización**
- 12.14.0. Junta General Ordinaria**
- 12.15.0. Otra Junta General Ordinaria**
- 12.16.0. La suspensión de pagos de la compañía**
- 12.17.0. El problema de las tarifas del transporte**
 - 12.17.1. Las expectativas del carbón de la cuenca de Espiel y Belmez
 - 12.17.2. Mercancías expedidas entre Córdoba y Cercadilla
 - 12.17.3. El precio del transporte
 - 12.17.4. Los billetes de viajeros de la época
- 12.18.0. Problemas debido al temporal de lluvias**
- 12.19.0. Nuevas actividades de Jorge Loring**
- 12.20.0. La línea de Osuna a la Roda de Andalucía**
- 12.21.0. La absorción del Sevilla a Jerez y Cádiz**
- 12.22.0. Cesión del ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez**

13.0.0. LAS COMPAÑÍAS DE ANDALUCES Y DE CÓRDOBA A BELMEZ
269

- 13.1.0. Panorama de los ferrocarriles de la región**
- 13.2.0. Creación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces**
- 13.3.0. La dimensión geográfica de la red ferroviaria de Andaluces**
 - 13.3.1. Introducción
 - 13.3.2. El ferrocarril y la Geografía Humana
 - 13.3.3. El ferrocarril y la Geografía Física
 - 13.3.4. Las líneas de recorrido norte-sur
 - 13.3.5. Las líneas de recorrido transversal
- 13.4.0. La línea de Jerez a Sanlúcar y al puerto de Bonanza**
- 13.5.0. Descarrilamiento de un tren correo**
- 13.6.0. Nuevo descarrilamiento de un tren correo**
- 13.7.0. Licitación del servicio de Correos**
- 13.8.0. Oferta de venta de la línea**
- 13.9.0. La línea de Marchena a Valchillón**
 - 13.9.1. Funcionamiento de la línea
- 13.10.0. Junta general extraordinaria de accionistas**
- 13.11.0. Modificación de horarios**
- 13.12.0. Servicios combinados**
- 13.13.0. Resolución del problema económico de la línea**
- 13.14.0. Tranvía hacia Cercadilla**
- 13.15.0. Atropello en Obejo**
- 13.16.0. Las minas de La Luz y de La Llama**
- 13.17.0. La etapa de consolidación de Andaluces**
- 13.18.0. La línea de Puente Genil a Linares**
 - 13.18.1. El proyecto
 - 13.18.2. La construcción
 - 13.18.3. El ramal hasta Baena
 - 13.18.4. El declive y el cierre
 - 13.18.5. Funcionamiento de la línea

14.0.0. LOS AÑOS DE CONSOLIDACIÓN DE LA LÍNEA 293

- 14.1.0. Contexto histórico**
- 14.2.0. Accidente del tren correo**
- 14.3.0. Rotura de la máquina del correo**
- 14.4.0. Compra y explotación de las minas de Belmez**
- 14.5.0. Más sobre las mercancías enviadas entre Córdoba y Cercadilla**
- 14.6.0. La línea de Alicante a Murcia y ramal a Torre vieja**
- 14.7.0. Informe sobre la línea**
- 14.8.0. Ramal minero de Cabeza de Vaca a Santa Elisa**
- 14.9.0. El almacén de mercancías de Espiel**
- 14.10.0. La provisionalidad de la estación de Cercadilla**
- 14.11.0. Certificado de la fecha en que quedo abierta la línea**
- 14.12.0. Estado general de la línea**
- 14.13.0. Alcantarilla en el P. K. 0,552**
- 14.14.0. Obras sin autorización en el P. K. 52,912**
- 14.15.0. Apartadero provisional en el kilómetro 3**
- 14.16.0. Junta General de Accionistas de Andaluces**
- 14.17.0. Tragedia del puente del arroyo Hondo**
- 14.18.0. Choque en Cabeza de Vaca**
- 14.19.0. Desprendimiento de una trinchera**
- 14.20.0. Siniestro en el paso a nivel de Las Margaritas**
- 14.21.0. Incidente en los Llanos del Conde**
- 14.22.0. Atropello de una persona**
- 14.23.0. Proyecto de un ferrocarril de vía estrecha**
- 14.24.0. Desacuerdo entre Córdoba y Cercadilla debido a las mercancías**
- 14.25.0. Nuevos ramales de la red de Andaluces**
- 14.26.0. Herido en Cercadilla**
- 14.27.0. Ferrocarril de Belmez a Almodóvar del Río**
- 14.28.0. Recepción de las locomotoras Saint Leonard**
- 14.29.0. Las estaciones de La Balanzona y Villanueva del Rey**
 - 14.29.1. El Proyecto de construcción**
 - 14.29.2. La estación de La Balanzona**
 - 14.29.3. La estación de Villanueva del Rey**
- 14.30.0. Ampliación de vías en Cabeza de Vaca**

15.0.0. LA DÉCADA DE LOS NOVENTA 315

- 15.1.0. El Ferrocarril Urbano de Jerez**
 - 15.1.1. Proyecto de construcción**
 - 15.1.2. La venta de la línea a Andaluces**
 - 15.1.3. Funcionamiento de la línea**
- 15.2.0. Reivindicación sobre el edificio de viajeros de Cercadilla**
- 15.3.0. Carretera de Villaviciosa de Córdoba a La Alhondiguilla**
- 15.4.0. Tráfico de trenes y horario**
- 15.5.0. Nuevo incidente en la explotación de la línea**
- 15.6.0. Intervención en el Congreso de Barroso y Castillo**
- 15.7.0. Otra avería en una locomotora**
- 15.8.0. Otras cuestiones en torno al servicio entre Córdoba y Cercadilla**
- 15.9.0. Un nuevo proyecto de ferrocarril de Valencia a Belmez**

- 15.10.0. Absorción de la Compañía Hullera y Metalúrgica de Belmez
- 15.11.0. Carretera de Obejo a la Estación de Obejo
- 15.12.0. El ferrocarril de vía estrecha de El Tonkin
- 15.13.0. Muerte en la estación de Espiel
- 15.14.0. Apertura del ramal de El Tonkin
- 15.15.0. Robo de dos caballerías en Cerro Muriano
- 15.16.0. Accidente en Cabeza de Vaca
- 15.17.0. Atropello en Campo Alto
- 15.18.0. Descarrilamiento de un vagón en La Alhondiguilla
- 15.19.0. Descarrilamiento de un vagón en Cabeza de Vaca
- 15.21.0. Los últimos años de Jorge Loring
- 15.22.0. Dificultades en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces
- 15.23.0. Muerte de Jorge Loring y su legado empresarial
- 15.24.0. La situación del ferrocarril en Andalucía
- 15.25.0. Choque del correo y una máquina
- 15.26.0. Cambio en los horarios de trenes
- 15.27.0. Obras de ampliación y mejora de Espiel
- 15.28.0. Accidente en Cercadilla
- 15.29.0. Descarrilo en Belmez
- 15.30.0. Nuevo cambio en los horarios de trenes
- 15.31.0. Descarrilo en los llanos de El Vacar
- 15.32.0. Muerte en la estación de Obejo
- 15.33.0. Críticas a Andaluces
- 15.34.0. Descarrilo en Obejo
- 15.35.0. Reyerta en Obejo
- 15.36.0. Ampliación de vías en Cercadilla y Obejo
- 15.37.0. Casilla en Cabeza de Vaca
- 15.38.0. Descarrilamiento de un correo
- 15.39.0. Pasos para suprimir el cruce de las líneas de Sevilla y Belmez
- 15.40.0. Origen del problema del cruce de las vías de Sevilla y Belmez
- 15.41.0. Conexión de la línea de Belmez con la estación de Córdoba
- 15.42.0. Descarrilo de un mercancías

16.0.0. LA ETAPA FINISECULAR 339

- 16.1.0. Contexto histórico
- 16.2.0. Panorama del ferrocarril en la primera década del siglo XX
 - 16.2.1. Ferrocarril e Industria
 - 16.2.2. La inversión en el ferrocarril
- 16.3.0. Avería de una locomotora en El Tonkin
- 16.4.0. Responsabilidades de Andaluces
- 16.5.0. Rotura de una rueda de una locomotora
- 16.6.0. Descarrilo de una locomotora en El Tonkin
- 16.7.0. Rotura del eje de un vagón
- 16.8.0. Multa a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces
- 16.9.0. Atropello en el paso a nivel del P. K. 6,882,90
- 16.10.0. Taller de reparaciones de Cercadilla
- 16.11.0. Otra multa a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces
- 16.12.0. La fábrica de la Porcelana

- 16.13.0. Nueva vía en Cercadilla**
- 16.14.0. Descarrilo del tren 211**
- 16.15.0. La catástrofe de Campo Alto**
 - 16.15.1. 8 de diciembre de 1900
 - 16.15.2. 9 de diciembre de 1900
- 16.16.0. La rotonda de máquinas de Cercadilla**
- 16.17.0. Mal funcionamiento de la empresa y un nuevo incidente**
- 16.18.0. Más multas por retrasos en los trenes**
- 16.19.0. Otra rotura de una máquina en El Tonkin**
- 16.20.0. Un nuevo retraso y más multas**
- 16.21.0. Más impuntualidades y sanciones**
- 16.22.0. Tranvía de Pozoblanco a la línea de Córdoba a Belmez**
- 16.23.0. Otro correctivo económico**
- 16.24.0. Depósito y aserradero en Cercadilla**
- 16.25.0. Incidente en ruta en Los Pradillos**
- 16.26.0. Nuevo descarrilo y retraso**
- 16.27.0. Sustitución de los carriles de la línea**
- 16.28.0. El problema de la deficiente seguridad de la línea**
 - 16.28.1. El problema del deficiente establecimiento de la estructura
 - 16.28.2. El problema del deficiente estado de la superestructura
 - 16.28.3. El problema del deficiente estado de los frenos
- 16.29.0. El origen de las vías de seguridad**
- 16.30.0. El puesto de seguridad de Mirabueno**
- 16.31.0. El puesto de seguridad de Los Pradillos**
- 16.32.0. El puesto de seguridad de La Mocha**
- 16.33.0. El puesto de seguridad de La Solana**

TOMO II

HISTORIA DEL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A BELMEZ (II) 365

- 17.0.0. ACCIDENTES INCESANTES 367**
 - 17.1.0. Refuerzo del puente de Pedroches**
 - 17.2.0. Nuevas multas a Andaluces por los retrasos**
 - 17.3.0. Accidentes entre los obreros**
 - 17.4.0. Caída de un tren**
 - 17.5.0. Suicidio de una persona**
 - 17.6.0. Yacimientos mineros importantes**
 - 17.7.0. Refuerzo del pontón del P. K. 8,044**
 - 17.8.0. Accidente leve en el P. K. 3,000**
 - 17.9.0. Más averías del material móvil y sanciones por demoras**
 - 17.10.0. Nueva avería de una locomotora**
 - 17.11.0. Refuerzo de los puentes de La Alhondiguilla y Albardados**
 - 17.12.0. Descarrilo de una locomotora**
 - 17.13.0. Trabajador de Vía y Obras herido**
 - 17.14.0. Accidente en La Balanzona**

- 17.15.0. Mejoras en Cabeza de Vaca
- 17.16.0. Caseta para la caldera de Cercadilla
- 17.17.0. Empalme de la línea de Belmez con la estación de Córdoba
- 17.18.0. Puente giratorio en Belmez
- 17.19.0. Instalación de dos vías muertas en Cercadilla
- 17.20.0. Enlace de la línea de Belmez con la estación de Córdoba
- 17.21.0. Supresión del cruce de la línea de Sevilla y Belmez
- 17.22.0. Reformas en el cruce de la línea de Sevilla y Belmez
- 17.23.0. Dormitorios de maquinistas en Obejo y en Belmez
- 17.24.0. Otra noticia más sobre el edificio de viajeros de Cercadilla
- 17.25.0. Robo en tres pasos a nivel de la línea
- 17.26.0. Descarrilo de una locomotora en Cabeza de Vaca
- 17.27.0. Pasos a nivel de las carreteras de Trassierra y de Los Arenales
- 17.28.0. Sustitución de la pasarela del puente del P. K. 8,044
- 17.29.0. Atropello mortal de una guardabarrera.
- 17.30.0. Corte en la línea por la rotura de un vagón
- 17.31.0. Nuevas multas por retrasos a Andaluces
- 17.32.0. Nueva actuación para suprimir el cruce de Cercadilla
- 17.33.0. Nuevos retrasos y multas.
- 17.34.0. Retretes y depósito de combustible de Cercadilla
- 17.35.0. Pliego de condiciones de 1903
- 17.36.0. Taller de pequeñas reparaciones de vagones de Cercadilla
- 17.37.0. Otro intento para enlazar la línea con la estación de MZA
- 17.38.0. Autorización para las máquinas 301-310
- 17.39.0. Aumento del alumbrado en la estación de Belmez
- 17.40.0. Un cerdo perdido
- 17.41.0. Dejación de obligaciones de Andaluces
- 17.42.0. Cambios en la estación de Córdoba-Cercadilla
- 17.43.0. Nuevo horario de trenes
- 17.44.0. Rivalidad entre los empleados de las distintas compañías
- 17.45.0. Retretes de Cabeza de Vaca
- 17.46.0. Incentivos para el ahorro de carbón

18.0.0. LOS AÑOS INICIALES DEL SIGLO XX 391

- 18.1.0. La estación de Cerro Muriano
- 18.2.0. Concentración del servicio de viajeros en la estación de Córdoba
- 18.3.0. Atropello mortal en El Vacar
- 18.4.0. La primera vía de seguridad
- 18.5.0. Pruebas en el puente de La Alhondiguilla
- 18.6.0. Consigna para el servicio del cruce de Cercadilla
- 18.7.0. Cierre del muelle cubierto de Cercadilla
- 18.8.0. Sustitución del paso superior de diez metros de luz
- 18.9.0. Robo de carbón en Cabeza de Vaca
- 18.10.0. Rotura de cadenas del paso a nivel cerca de El Vacar
- 18.11.0. Reformas en la estación de El Vacar
- 18.12.0. Tráfico de mercancías entre Córdoba y Cercadilla
- 18.13.0. Robo de la cadena del paso a nivel de El Bujadillo
- 18.14.0. Un herido y un muerto en Cerro Muriano

- 18.15.0. Viviendas de dos pasos a nivel de La Alhondiguilla
- 18.16.0. Alojamientos para empleados en La Balanzona, Obejo y Espiel
- 18.17.0. Apartadero para la Sociedad Cerro Muriano Mines Ltd.
- 18.17.1. La explotación minera en Cerro Muriano
- 18.17.2. El ramal de vía ancha a la fundición
- 18.17.3. El ramal de vía estrecha a la fundición
- 18.17.4. La puesta a punto del ramal de las minas
- 18.17.5. Contrato entre Andaluces y la Cerro Muriano Mines Ltd.
- 18.17.6. El ferrocarril particular de las minas de Cerro Muriano
- 18.17.7. El ferrocarril de los pozos de Cerro Muriano

19.0.0. MEJORAS EN LA LÍNEA 411

- 19.1.0. Contexto histórico
- 19.2.0. Trenes especiales para la Feria de Otoño
- 19.3.0. Petición curiosa
- 19.4.0. Ampliación de la tarifa especial del transporte
- 19.5.0. Dificultad de visión del disco del cruce de Cercadilla
- 19.6.0. Muelle cubierto en La Alhondiguilla
- 19.7.0. Nuevos aspectos del problema del cruce de Cercadilla
- 19.8.0. Otro robo de cadenas de paso a nivel
- 19.9.0. Choque de trenes en el cruce de Cercadilla
- 19.10.0. Permiso para buscar aguas subterráneas en la línea
- 19.11.0. Vía para extender la carbonilla en Cercadilla
- 19.12.0. Ampliación de vías en El Vacar
- 19.13.0. Modificación de vías del muelle cubierto de La Alhondiguilla
- 19.14.0. Ampliación del muelle descubierto de El Vacar
- 19.15.0. Cerramiento del ventorro de La Parra
- 19.16.0. Descarrilo de un tren y multa
- 19.17.0. Avería de una locomotora
- 19.18.0. Tren especial para ver una corrida de toros
- 19.19.0. Solicitante del paso a nivel particular ubicado en el P. K. 50,161
- 19.20.0. Descarrilo de un tren y multa
- 19.21.0. Proyecto de la nueva estación común de MZA y Andaluces
- 19.22.0. Certificación de la expropiación de los terrenos de Campo Alto
- 19.23.0. Accidente de dos obreros de Vía y Obras
- 19.24.0. Accidente en El Tonkin
- 19.25.0. Cambio de nombre de la estación de La Alhondiguilla
- 19.26.0. Tren militar entre Belmez y Córdoba
- 19.27.0. Idea de nueva línea de Madrid a Sevilla por Belmez
- 19.28.0. Hurto de carbón en Cabeza de Vaca
- 19.29.0. Acceso a Andalucía por Belmez
- 19.30.0. Atropello mortal en Cerro Muriano
- 19.31.0. Prospección hídrica en La Alhondiguilla
- 19.32.0. Vagón de Correos en los trenes mixtos
- 19.33.0. Otro accidente y otra multa
- 19.34.0. Nueva interrupción de las comunicaciones con Andalucía
- 19.35.0. Accidente de un tren y nueva multa
- 19.36.0. Descarrilo en Cercadilla

- 19.37.0. Solicitud del expediente de expropiación al juzgado
- 19.38.0. Las vías de seguridad en la segunda década del siglo XX
- 19.39.0. Accidente y multa a Andaluces
- 19.40.0. Descarrilamiento de una locomotora
- 19.41.0. Avería de una locomotora
- 19.42.0. Casa para el sobrestante y dos agentes en El Vacar
- 19.43.0. Problemas debido al temporal de lluvias
- 19.44.0. Intento de nuevo cambio de nombre de El Vacar-Villaharta
- 19.45.0. Uso común y nueva estación de Córdoba
- 19.46.0. Llegada de las locomotoras Du Bousquets
- 19.47.0. Consolidación del terraplén del P. K. 68,865
- 19.48.0. Daños en la zona de La Alhondiguilla y La Estrella
- 19.49.0. Retrete con cisterna y fosa Mouras en Cercadilla
- 19.50.0. Construcción de varias tajeas
- 19.51.0. Oficina y viviendas de La Estrella
- 19.52.0. Las velocidades máximas admitidas
- 19.53.0. La reapertura de las minas de La Luz, La Llama y La Restaurada
- 19.54.0. Prolongación la trinchera del P. K. 12,100 a 12,120
- 19.55.0. Consolidación del terraplén del P. K. 57,900 al 58,200
- 19.56.0. Una carrera hacia delante
- 19.57.0. La línea de Bobadilla a Algeciras
 - 19.57.1. La línea de Jerez de la Frontera a Algeciras y Gibraltar
 - 19.57.2. La construcción del ferrocarril de Bobadilla a Algeciras
 - 19.57.3. Funcionamiento de la línea

20.0.0. LA PRIMERA MITAD DE LOS AÑOS DIEZ 436

- 20.1.0. Cesión al Ayuntamiento del camino de Cercadilla
- 20.2.0. Atropello en las inmediaciones del P. K. 56,000
- 20.3.0. Hurto de botellas de vino en Cercadilla
- 20.4.0. La reactivación económica de los años diez
- 20.5.0. Casa para dos agentes en Cerro Muriano y Villanueva del Rey
- 20.6.0. Cantina en la estación de Cabeza de Vaca
- 20.7.0. Reutilización de carriles
- 20.8.0. Autorización a la SMMP para construir un ramal
- 20.9.0. La Gran Guerra y el carbón asturiano
- 20.10.0. Avería de vagones en Belmez
- 20.11.0. Camino de Villanueva del Rey a su estación
- 20.12.0. Cantina en la estación de Cercadilla
- 20.13.0. Un héroe y un villano ferroviario
- 20.14.0. Accidente en Villanueva del Rey
- 20.15.0. Captación de agua en Espiel para la SMMP
- 20.16.0. Descarrilo de vagones
- 20.17.0. Descarrilo de un tren
- 20.18.0. Atropello de ovejas en Campo Alto
- 20.19.0. Muros de cierre de la estación de Cerro Muriano
- 20.20.0. El puesto de seguridad de La Mocha
- 20.21.0. Permiso para abrir un ramal en La Estrella
- 20.22.0. Instalación de una línea eléctrica bajo la vía en Cerro Muriano

- 20.23.0. Otra instalación de una línea eléctrica bajo la vía
- 20.24.0. Atropello de una caballería
- 20.25.0. Atropello de otra caballería
- 20.26.0. Muelle en Alhondiguilla-Villaviciosa
- 20.27.0. Mal funcionamiento de los trenes
- 20.28.0. Acto vandálico
- 20.29.0. Instalación de una vía en Cerro Muriano
- 20.30.0. Las líneas del este andaluz
- 20.30.1. La gestación del ferrocarril de Linares a Almería
- 20.30.2. La Compañía de los Caminos de Hierro del Sur
- 20.30.3. La línea de Granada a Moreda
- 20.32.4. La línea de Guadix a Baza
- 20.30.5. La absorción de Andaluces
- 20.30.6. Funcionamiento de la línea

21.0.0. LA SEGUNDA MITAD DE LOS AÑOS DIEZ 459

- 21.1.0. Descarrilo en Cabeza de Vaca
- 21.2.0. Sorprendidos sin billete
- 21.3.0. Colisión de un tren y un carro
- 21.4.0. Condiciones de Andaluces para construir
- 21.5.0. Sustracción en Cabeza de Vaca
- 21.6.0. Problemas debidos a las explosiones en La Estrella
- 21.7.0. El cargadero de La Trinidad
- 21.8.0. Muelle de carbón para Alhondiguilla-Villaviciosa
- 21.9.0. Ampliación de dos vías y del muelle de carbón de Cercadilla
- 21.10.0. Billetes especiales para mineros
- 21.11.0. Descarrilo del correo en La Balanzona
- 21.12.0. Desplazamiento de la báscula de Espiel
- 21.13.0. Permiso para cruzar la línea con un cable eléctrico
- 21.14.0. Robo de bacalao
- 21.15.0. Paso inferior en Espiel
- 21.16.0. Colector general de Cercadilla
- 21.17.0. Obrero lesionado
- 21.18.0. Atropello mortal en El Vacar
- 21.19.0. Construcción de dos casillas de guarda
- 21.20.0. Huelga general
- 21.21.0. Las vías de seguridad de Mirabueno y Los Pradillos
- 21.22.0. Atropello en el paso a nivel de El Ronquillo
- 21.23.0. Confiscación de dos navajas grandes.
- 21.24.0. Supresión de trenes
- 21.25.0. Paga extraordinaria a los obreros de Andaluces
- 21.26.0. Descarrilo en la Mesa de la Marquesa
- 21.27.0. Nueva intervención en el terraplén de los P. K. 57,900 a 58,200
- 21.28.0. Atropello de una guardabarrera
- 21.29.0. Un nuevo acto vandálico
- 21.30.0. "El Problema Ferroviario"
- 21.31.0. Los Ferrocarriles Vecinales de Andalucía
- 21.31.1. La gestación y construcción del ferrocarril

- 21.31.2. Funcionamiento de la línea
- 21.32.0. Otras explotaciones**
- 21.33.0. Panorama del ferrocarril andaluz**
- 21.34.0. Solicitud de una línea telefónica para la SMMP**
- 21.35.0. Descarrilo cerca de Belmez**
- 21.36.0. Otra vez más el problema del cruce de Cercadilla**
- 21.37.0. Las brigadas de vías y obras**
 - 21.37.1. Los trabajadores del ferrocarril
 - 21.37.2. El cometido de las brigadas de vía y obras
 - 21.37.3. Los cantones de la línea adjudicados a las brigadas de Andaluces
 - 21.37.4. Los cantones de la línea adjudicados a las brigadas de RENFE

22.0.0 LA CATÁSTROFE DEL TÚNEL NÚMERO 1 481

- 22.1.0. Crónica de un desastre**
 - 22.1.1. Preámbulo
 - 22.1.2. 23 de enero de 1920
 - 22.1.3. 24 de enero de 1920
 - 22.1.4. 25 de enero de 1920
 - 22.1.5. 26 de enero de 1920
 - 22.1.6. 27 de enero de 1920
 - 22.1.7. 28 de enero de 1920
 - 22.1.8. 29 de enero de 1920
 - 22.1.9. 30 de enero de 1920
 - 22.1.10. 31 de enero de 1920
 - 22.1.11. Un final insólito
- 22.2.0. Nuevo problema en Los Pradillos**
- 22.3.0. Otro accidente más en Los Pradillos**

23.0.0. EL ESTABLECIMIENTO DE LAS VÍAS ENARENADAS 503

- 23.1.0. La puesta a punto de Mirabueno**
 - 23.1.1. Pruebas de la vía enarenada
 - 23.1.2. Primera prueba
 - 23.1.3. Segunda y tercera pruebas
 - 23.1.4. Resultados de las pruebas
- 23.2.0. El mal estado de la vía**
- 23.3.0. Hurto de carbón en Cabeza de Vaca**
- 23.4.0. Otro hurto en Cabeza de Vaca**
- 23.5.0. Las vías de seguridad de La Balanzona y Los Pradillos**
 - 23.5.1. Generalidades sobre los proyectos
 - 23.5.2. La vía de seguridad de La Balanzona
 - 23.5.3. La vía de seguridad de Los Pradillos
- 23.6.0. Tráfico de mercancías entre Córdoba y Cercadilla**
- 23.7.0. Defensa de los maquinistas por Francisco Bonilla**
- 23.8.0. Descarrilo de un tren mixto**
- 23.9.0. Cruce de la línea en El Brillante**
- 23.10.0. Robo en la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa**
- 23.11.0. Cierre de las minas de Cerro Muriano**

- 23.12.0. El accidente del P. K. 7,350**
- 23.12.1. Una nueva tragedia
- 23.12.2. Las protestas justificadas
- 23.12.3. Las reacciones al suceso
- 23.12.4. Nuevos actos en torno a la catástrofe
- 23.13.0. Instrucciones para las vías enarenadas**
- 23.14.0. Robo en Cercadilla**
- 23.15.0. El accidente del P. K. 2,000**
- 23.16.0. Invectivas contra la desidia de Andaluces**
- 23.17.0. Malestar por la inseguridad del trazado**
- 23.18.0. La reacción de Andaluces**

24.0.0. LAS ÚLTIMAS VÍAS ENARENADAS 523

- 24.1.0. Consideraciones de Brioso sobre las vías de seguridad**
- 24.2.0. La vía enarenada de El Tonkin**
- 24.3.0. La vía enarenada de La Solana**
- 24.4.0. Otras medidas de seguridad para las vías enarenadas**
- 24.5.0. La hipótesis planteada**
- 24.5.1. La investigación
- 24.5.2. Inventario de vías de seguridad españolas
- 24.5.3. Resultado de la hipótesis
- 24.6.0. Conclusión**
- 24.7.0. Esplendor de Cabeza de Vaca**
- 24.8.0. Robo en El Vacar-Villaharta**
- 24.9.0. Ampliación del edificio de viajeros de la estación de Obejo**
- 24.10.0. Fosas para picar fuego en Cercadilla**
- 24.11.0. Condiciones para el suministro de obras metálicas**
- 24.12.0. Descarrilo de un vagón en Espiel**
- 24.13.0. Acto de sabotaje en la Solana del Sacristán**
- 24.14.0. La situación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces**
- 24.15.0. Nuevo accidente grave sin consecuencias**
- 24.16.0. Estudio para una variante entre Cercadilla y el P. K. 42,000**
- 24.17.0. Errores continuos**
- 24.18.0. Avería de una locomotora**

25.0.0. LOS AÑOS DE LA DICTADURA DE PRIMO DE RIBERA 537

- 25.1.0. La vigencia del "Problema Ferroviario"**
- 25.2.0. El contexto histórico**
- 25.3.0. El intento de acabar con la crisis de los ferrocarriles**
- 25.4.0. Deficiencias en el camino de acceso a Cercadilla**
- 25.5.0. Rotura de un vagón de mercancías**
- 25.6.0. Descarrilo en Cercadilla**
- 25.7.0. El Estatuto Ferroviario**
- 25.8.0. Datos sobre los correos de la línea**
- 25.9.0. Suspensión de la venta de billetes de ida y vuelta**
- 25.10.0. Incidente en La Solana**
- 25.12.0. Nuevo atropello de una zorrilla**
- 25.13.0. Las obras públicas como medio de paliar la crisis**

- 25.14.0. Nuevo estudio para la variante entre Cercadilla y el P. K. 42,000
- 25.17.0. Nuevo cambio de nombre de Alhondiguilla-Villaviciosa
- 25.18.0. Incidente en Cabeza de Vaca
- 25.19.0. Robo de alambre galvanizado
- 25.20.0. Casas en Villanueva del Rey y Alhondiguilla-Villaviciosa
- 25.21.0. Nombramiento del responsable de la variante
- 25.22.0. Fuerte temporal en la línea
- 25.23.0. Problemas burocráticos
- 25.24.0. Las líneas reticulares
- 25.25.0. Los vagones unificados
- 25.26.0. Caseta sanitaria y modificación de retretes en Cercadilla
- 25.27.0. Cruzamiento del trazado con una línea de alta tensión
- 25.28.0. Trabajos de la Compañía Telefónica Nacional
- 25.29.0. Retretes en Cercadilla
- 25.30.0. Intento de asalto al correo en Obejo
- 25.31.0. Hallazgo de un feto en los retretes de Obejo
- 25.32.0. Nuevo paso a nivel desconocido
- 25.33.0. Muerte en el túnel de La Solana
- 25.34.0. El final de la dictadura de Primo de Rivera
- 25.35.0. La vía enarenada que nunca existió
 - 25.35.1. Lo improcedente del proyecto
 - 25.35.2. El proyecto reformado
 - 25.35.3. Concretando lo benéfico de la obra
 - 25.35.4. Las condiciones de construcción
 - 25.35.5. Conclusión
- 25.36.0. Almacén en la estación de Villanueva del Rey
- 25.37.0. Ampliación del alumbrado eléctrico en Cercadilla
- 25.38.0. Descarrilo en Cercadilla
- 25.39.0. Descarrilo en el tramo metálico de Pedroches
- 25.40.0. Cruzamiento del trazado con una conducción de agua
- 25.41.0. Petición de la Cámara de Comercio de Córdoba a Andaluces.

26.0.0. LA ETAPA DE LA SEGUNDA REPÚBLICA Y LA GUERRA CIVIL 561

- 26.1.0. Ampliación de vías en Cercadilla
- 26.2.0. Los problemas de Andaluces
 - 26.2.1. La huelga de octubre de 1931 en Andaluces
 - 26.2.2. La competencia del transporte por carretera
 - 26.2.3. Otros problemas de Andaluces
- 26.3.0. La compra de los terrenos para las instalaciones militares
- 26.4.0. Cerrazón de Andaluces
- 26.5.0. Viajero sin billete
- 26.6.0. Campaña contra el estado de la línea
- 26.7.0. La catástrofe de La Solana
 - 26.7.1. 26 de diciembre de 1932
 - 26.7.2. 27 de diciembre de 1932
- 26.8.0. Supresión de las guarderías de los pasos a nivel
- 26.9.0. Nuevo desprendimiento de una trinchera
- 26.10.0. Nuevas invectivas contra el edificio de viajeros de Cercadilla

- 26.11.0. La SMMP contra Andaluces
- 26.12.0. Tren especial para la corrida de la Asociación de la Prensa
- 26.13.0. Graves resultados económicos de Andaluces
- 26.14.0. Un nuevo accidente en Los Pradillos
- 26.15.0. Problemas con los nuevos horarios
- 26.16.0. La incautación de Andaluces y la anexión con Oeste
- 26.17.0. El humilde epílogo de una empresa ferroviaria
- 26.18.0. Los avatares del ferrocarril durante la guerra civil
- 26.19.0. La guerra civil en la línea de Córdoba a Belmez
- 26.20.0. El avance de las fuerzas nacionales desde el Sur
- 26.21.0. Nuevas operaciones del Batallón Garcés
- 26.22.0. El avance de las fuerzas republicanas desde el Norte
- 26.23.0. Nuevo horario
- 26.24.0. Choque en un paso a nivel
- 26.25.0. Los últimos días de la guerra civil
- 26.26.0. Tablas de los ferrocarriles de la región
- 26.26.1. Comentario

27.0.0. LA ÉPOCA DE RENFE 586

- 27.1.0. Hacia la incautación de los ferrocarriles
- 27.2.0. El estado de abandono de los ferrocarriles españoles
- 27.3.0. La catástrofe de la estación de Obejo
- 27.4.0. La creación de RENFE
- 27.5.0. La línea de Córdoba a Almorchón
- 27.6.0. Diversos accidentes en la línea
- 27.7.0. Cambios en los depósitos de máquinas
- 27.8.0. La doble tracción en la línea
- 27.9.0. Nuevos cambios en la explotación de la línea
- 27.10.0. Los campamentos militares de Obejo y Cerro Muriano
- 27.11.0. Los pasos dados por RENFE
- 27.12.0. Nuevo edificio de servicio en Los Pradillos
- 27.13.0. Pliego de Condiciones Generales y Económicas para las Obras
- 27.14.0. Pliego de Condiciones Facultativas
- 27.15.0. La extraña historia ocurrida en la casa de La Balanzona
- 27.16.0. Construcción de los polvorines en El Vacar
- 27.17.0. Ampliación del campo de tiro de Cerro Muriano
- 27.18.0. Llegada de las locomotoras Borsig del central de Aragón
- 27.19.0. Sabotaje en la línea de la guerrilla antifranquista
- 27.20.0. Obras en el edificio de viajeros de Alhondiguilla-Villaviciosa
- 27.21.0. Obras en la casa del bombero de Alhondiguilla-Villaviciosa
- 27.22.0. Ampliación de la casa del guardagujas de El Vacar-Villaharta
- 27.23.0. El Plan General de Reconstrucción
- 27.24.0. La reparación de la vía y la sustitución de los carriles
 - 27.24.1. La reparación de la superestructura
 - 27.24.2. El aprovisionamiento de maderas para traviesas
 - 27.24.3. La conservación mediante un tratamiento químico
 - 27.24.4. La aplicación en la superestructura

28.0.0. EL DECLIVE PROGRESIVO DE LA LÍNEA 609

- 28.1.0. Contexto histórico**
- 28.2.0. La cantina de Alhondiguilla-Villaviciosa**
- 28.3.0. Llegada de las locomotoras Kitson & Mayers**
- 28.4.0. Nuevo préstamo a RENFE**
- 28.5.0. Descarrilo sin consecuencias graves**
- 28.6.0. La evolución de RENFE en los años cincuenta del siglo XX**
- 28.7.0. Nuevo accidente en la vía enarenada de Los Pradillos**
- 28.8.0. Nuevo horario de trenes**
- 28.9.0. El pantano de Puente Nuevo**
- 28.10.0. La labor ferroviaria de Cercadilla**
- 28.11.0. El Banco Mundial y el ferrocarril español**
- 28.12.0. Los trenes colectores: otra faceta de la explotación ferroviaria**
- 28.13.0. El accidente más grave de la vía de Los Pradillos**
- 28.14.0. Nueva vía de seguridad en Los Pradillos**
- 28.15.0. Mejoras en los trenes de pasajeros**
- 28.16.0. La explotación en la línea a mitad de los sesenta**
- 28.17.0. La central térmica de Puente Nuevo**
- 28.18.0. El cargadero de El Parralejo**
- 28.19.0. Cambios importantes en la estructura de RENFE**
- 28.20.0. Las últimas locomotoras de vapor de la línea**
- 28.21.0. El cargadero de Puente Nuevo**
- 28.22.0. Las obras de la variante de la línea**
- 28.23.0. Separación entre los P. K. coincidentes de ambos trazados**
- 28.24.0. Las líneas construidas por RENFE**
- 28.25.0. La evolución de RENFE en los años setenta del siglo XX**
- 28.26.0. El transporte de mineral**
- 28.27.0. Estudio de explotación económica y cierre de la línea**
- 28.28.0. Unificación de las estaciones de Córdoba**
- 28.29.0. Actividad en Alhondiguilla-Villaviciosa**
- 28.30.0. Descarrilo del ferrobús**
- 28.31.0. Motivos del cierre de la línea**
- 28.32.0. El cierre de la línea**
- 28.33.0. Gráfico de la evolución histórica de las paradas de la línea**

29.0.0. LA DECADENCIA DE LA LÍNEA 629

- 29.1.0. El cierre parcial de la línea**
 - 29.1.1. Las causas del cierre**
 - 29.1.2. Los primeros años del cierre parcial**
 - 29.1.3. El último accidente de las vías de seguridad**
 - 29.1.4. Los años ochenta del siglo XX**
 - 29.1.5. El sistema de explotación en los años de la etapa finisecular**
- 29.2.0. El proceso de sustitución de la antigua estación de Córdoba**
 - 29.2.1. El complicado emplazamiento del ferrocarril en Córdoba**
 - 29.2.2. El desmantelamiento de la estación de Córdoba**
 - 29.2.3. El desmantelamiento de la línea de Córdoba a Almorchón**
- 29.3.0. Conclusión**

- 30.0.0. EL PARQUE MOTOR DE LA LÍNEA DE CÓRDOBA A BELMEZ 647**
- 30.1.0. El estudio de las locomotoras de vapor de la línea**
- 30.2.0. Características generales del parque motor**
- 30.3.0. Las locomotoras de la Compañía de Córdoba a Espiel y Belmez**
 - 30.3.1. Proemio
 - 30.3.2. Locomotoras de vapor serie 113-122: Las Cail y Schneider-Creusot
 - 30.3.3. Locomotoras de vapor serie 101-104: Las Sturrock
 - 30.3.4. Locomotora de vapor serie 400: "La Filoxera"
- 30.4.0. Las locomotoras de Andaluces en la línea de Córdoba a Belmez**
 - 30.4.1. Proemio
 - 30.4.2. La política de transformaciones de Andaluces
 - 30.4.3. Locomotoras de vapor serie 153-167
 - 30.4.4. Locomotoras de vapor serie 168-177
 - 30.4.5. Locomotoras de vapor serie 191-194
 - 30.4.6. Locomotoras de vapor serie 178-189
 - 30.4.7. Locomotoras de vapor serie 223-230: Las Saint Leonard
 - 30.4.8. Locomotoras de vapor serie 251-270
 - 30.4.9. Locomotoras de vapor serie 68-77
 - 30.4.10. Locomotoras de vapor serie 378-382
 - 30.4.11. Locomotoras de vapor serie 301-310: Las compound
 - 30.4.12. Locomotoras de vapor serie 601-610: Las Du Bousquets
 - 30.4.13. Locomotoras de vapor serie 451-455
 - 30.4.14. Locomotoras de vapor serie 461-475: Las Consolidation
 - 30.4.15. Locomotoras de vapor serie 401-450: Las "Cuatrocientas"
 - 30.4.16. Locomotoras de vapor serie 476-495
- 30.5.0. Las locomotoras de vapor de RENFE del Córdoba a Belmez**
 - 30.5.1. Proemio
 - 30.5.2. Locomotoras de vapor serie 41-44: Las Mallets
 - 30.5.3. Locomotoras de vapor serie 50-52: Las Kitson-Meyer
 - 30.5.4. Locomotoras de vapor serie 547-561: Las "Quinientas"
 - 30.5.5. Locomotoras de vapor serie 4101-4104: Las *consolidation*
 - 30.5.6. Locomotoras de vapor serie 851-864: Las Mikado-ténder
- 30.6.0 Las locomotoras diesel de RENFE del Córdoba a Belmez**
 - 30.6.1. Proemio
 - 30.6.2. Las locomotoras diesel 10.800
 - 30.6.3. Las locomotoras diesel 1300
 - 30.6.4. Las locomotoras diesel 2100
 - 30.6.5. Las locomotoras diesel 333
 - 30.6.6. Las locomotoras diesel 319.3
 - 30.6.7. Las locomotoras diesel 333.300
- 30.7.0. Conclusión**
- 30.8.0. Los automotores diesel de RENFE del Córdoba a Belmez**
 - 30.8.1. Proemio
 - 30.8.2. El Ferrobús
- 30.9.0. Material de circulación ocasional**
 - 30.9.1. Un catálogo fugaz y variopinto
 - 30.9.2. Las dresinas

30.10.0. Conclusión

31.0.0. EL PARQUE MÓVIL DE LA LÍNEA DE CÓRDOBA A BELMEZ 685

31.1.0. Proemio

31.2.0. El parque móvil de la Compañía de Córdoba a Belmez

31.3.0. Los vagones de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

31.3.1. Las primeras décadas de la empresa

31.3.2. Los vagones unificados

31.4.0. Los vagones de RENFE

31.4.1. Los años pretéritos de la empresa

31.4.2. Otros vagones y otros usos ferroviarios

31.4.3. Los coches de viajeros

31.5.0. Los años posteriores al cierre de la línea

31.6.0. Las zorrillas

31.7.0. Conclusión

TOMO III

ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL Y GEOGRAFÍA HUMANA EN EL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A BELMEZ (I) 699

32.0.0. ASPECTOS GENERALES 701

32.1.0. Introducción

32.2.0. Inventarios de fotos propias y de otros autores

32.3.0. Comentarios sobre el material gráfico

32.3.1. Las fotografías

32.3.2. Las cámaras fotográficas y de vídeo

32.3.3. El retoque fotográfico

32.3.4. La nomenclatura

33.0.0. CARACTERÍSTICAS FORMALES DEL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A BELMEZ Y DE OTRAS INSTALACIONES FERROVIARIAS ANEXAS 711

33.1.0. Estación de Córdoba-Central

33.2.0. Estación de Córdoba-Cercadilla

33.3.0. Trayecto de Córdoba-Cercadilla a El Tonkin

33.4.0. Puesto de seguridad de El Tonkin

33.5.0. Trayecto de El Tonkin a Mirabueno

33.6.0. Puesto de seguridad de Mirabueno

33.7.0. Trayecto de Mirabueno a Los Pradillos

33.8.0. Puesto de seguridad de Los Pradillos

33.9.0. Trayecto de Los Pradillos a La Balanzona

33.10.0. Estación de La Balanzona

33.11.0. Trayecto de La Balanzona a La Mocha

33.12.0. Puesto de seguridad de La Mocha

- 33.13.0. Trayecto de La Mocha a Cerro Muriano
- 33.14.0. Estación de Cerro Muriano
- 33.15.0. Ramal a las minas de Cerro Muriano
- 33.16.0. Trayecto de Cerro Muriano a Obejo
- 33.17.0. Estación de Obejo
- 33.18.0. Trayecto de Obejo a El Vacar-Villaharta
- 33.19.0. Estación de El Vacar-Villaharta
- 33.20.0. Trayecto de El Vacar-Villaharta a La Solana
- 33.21.0. Puesto de seguridad de La Solana
- 33.22.0. Trayecto de La Solana a El Parralejo
- 33.23.0. Cargadero de El Parralejo
- 33.24.0. Trayecto de El Parralejo a Alhondiguilla-Villaviciosa (térmica)
- 33.25.0. Trayecto del primer tramo desmantelado (zona sur)
- 33.26.0. Estación de Alhondiguilla-Villaviciosa (térmica)
- 33.27.0. Cargadero de Puente Nuevo
- 33.28.0. Estación de Alhondiguilla-Villaviciosa
- 33.29.0. Primer tramo desviado
- 33.30.0. Trayecto del primer tramo desmantelado (zona norte)
- 33.31.0. Trayecto del tramo intermedio
- 33.32.0. Trayecto del segundo tramo desmantelado
- 33.33.0. Trayecto del segundo tramo desviado
- 33.34.0. Trayecto del P. K. 46,500 a La Estrella
- 33.35.0. Cargadero de La Estrella
- 33.36.0. Trayecto de La Estrella a Espiel
- 33.37.0. Estación de Espiel
- 33.38.0. Ramal de las minas de La Luz, La Llama y La Restaurada
- 33.39.0. Trayecto de Espiel a La Trinidad
- 33.40.0. Cargadero de La Trinidad

TOMO IV

ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL Y GEOGRAFÍA HUMANA EN EL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A BELMEZ (II) 1083

- 33.41.0. Trayecto de La Trinidad a Villanueva del Rey
- 33.42.0. Estación de Villanueva del Rey
- 33.43.0. Trayecto de Villanueva del Rey a Cabeza de Vaca
- 33.44.0. Estación de Cabeza de Vaca
- 33.45.0. Ramal de Belmez a Peñarroya
- 33.46.0. Trayecto de Cabeza de Vaca a Belmez
- 33.47.0. Estación de Belmez
- 33.48.0. Estación de Peñarroya
- 33.49.0. Cargadero de El Porvenir de la industria
- 33.50.0. Estación de La Granjuela
- 33.51.0. Estación de Valsequillo

33.52.0. Estación de Zújar de Córdoba

33.53.0. Estación de Almorchón

GEOGRAFÍA HUMANA EN EL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A BELMEZ 1159

34.0.0. PROEMIO 1161

35.0.0. GEOGRAFÍA DEL POBLAMIENTO 1163

35.1.0. La documentación

35.2.0. El tren como elemento colonizador

35.3.0. Los orígenes de los asentamientos humanos en la zona

35.4.0. Definición y clasificación de los poblados ferroviarios

35.5.0. Apuntes para una historia de Cerro Muriano

35.5.1. Economía de la zona

35.5.2. Clasificación

35.6.0. Apuntes para una historia de la Estación de Obejo

35.6.1. Los orígenes

35.6.2. La Comandancia y la Casa Grande

35.6.3. El abastecimiento de agua

35.6.4. El desarrollo del poblamiento

35.6.5. Economía de la zona

35.6.6. Clasificación

35.7.0. Apuntes para una historia de El Vacar

35.7.1. El desarrollo del poblamiento

35.7.2. Economía de la zona

35.7.3. Clasificación

35.8.0. Apuntes para una historia de La Alhondiguilla

35.8.1. Clasificación

35.9.0. Urbanismo ferroviario

35.10.0. Los otros asentamientos

35.11.0. Conclusiones

36.0.0. UN ACERCAMIENTO AL MODO DE VIDA 1191

36.1.0. Proemio

36.2.0. Aspecto estructural y estilístico de los edificios

36.2.1. La Arquitectura Clásica y la arquitectura ferroviaria de la línea

36.2.2. Los materiales

36.2.3. Los elementos constructivos

36.2.4. Configuración formal de las construcciones

36.3.0. La transformación del medio geográfico

36.3.1. Los cultivos

36.3.2. Los pastizales y el monte bajo

36.3.3. Ríos, arroyos y humedales

36.3.4. Los árboles de la vía

36.3.5. Las plantas de la vía

36.4.0. El problema del agua en el ferrocarril

36.4.1. La captación

36.4.2. La eliminación

36.4.3. Manifestaciones de la vida cotidiana

36.5.0. El problema del aislamiento

36.5.1. Abastecimiento de alimentos y de otros productos necesarios

36.5.2. "El pescaero"

36.6.3. Los economatos

36.6.0. Intentos de autosuficiencia

36.6.1. Huertos, corrales, zahúrdas y gallineros

36.6.2. La caza y la recolección

36.6.3. Conclusión

36.7.0. La comunidad ferroviaria

36.8.0. Economía

36.9.0. La reproducción

36.10.0. Modos de cobijo

36.11.0. El cuidado corporal

36.12.0. La salud

36.13.0. La educación

36.14.0. Los modos de entretenimiento

36.15.0. La religiosidad

36.16.0. La política

36.17.0. La socialización

36.18.0. Las relaciones con el exterior

36.19.0. Los ferroviarios ubicuos

36.19.1. Los maquinistas y fogoneros

36.19.2. Los trabajadores de los trenes

36.19.3. Otros trabajadores

36.19.4. Su modo de vida

37.0.0. ORGANIGRAMA DE TRABAJO DE LA COMPAÑÍA DE ANDALUCES 1233

37.1.0. Introducción

37.2.0. La estructura de gobierno de la empresa

37.3.0. Los distintos oficios ferroviarios

37.4.0. Los servicios y departamentos

37.4.1. Las divisiones internas de la empresa

37.5.0. Escalas de sueldos y jornales

37.5.1. Preámbulo

37.5.2. Grupo 1º. Agentes a sueldo anual

37.5.3. Grupo 2º. Agentes a sueldo o jornal diario

37.5.4. Grupo 3º. Personal femenino

37.6.0. Primas, indemnizaciones y otros emolumentos

37.6.1. Primas

37.6.2. Indemnizaciones

37.6.3. Otros emolumentos

37.7.0. Modos de ingreso en los grupos y subgrupos

- 37.7.1. Preámbulo
- 37.7.2. Grupo A. Personal de las Oficinas en general
- 37.7.3. Grupo B. Inspecciones Administrativas
- 37.7.4. Grupo C. Almacenes
- 37.7.5. Grupo D. Movimiento
- 37.7.6. Grupo E. Vía y Obras
- 37.7.7. Grupo F. Material y Tracción
- 37.7.8. Grupo G. Servicio Sanitario
- 37.7.9. El acceso a la Compañía
- 37.7.10. Las Escuelas de Aprendices
- 37.8.0. Deberes y derechos de la empresa y del personal**
- 37.8.1. Deberes y derechos de la empresa
- 37.8.2. Deberes y derechos del personal
- 37.9.0. El personal de la Compañía**
- 37.9.1. A) Personal de las Oficinas Centrales:
- 37.9.2. B) Inspecciones Administrativas:
- 37.9.3. C) Almacenes
- 37.9.4. D) Movimiento
- 37.9.5. E) Vía y Obras
- 37.9.6. F) Material y Tracción
- 37.9.7. G) Servicio Sanitario
- 37.9.8. Sobre los trabajadores ocasionales
- 37.10.0. El ascenso mediante el escalafón**
- 37.11.0. Sobre los traslados**
- 37.12.0. Las prestaciones por enfermedad**
- 37.13.0. Viajes a precios reducidos y gratuitos**
- 37.14.0. Caja de auxilios y complementaria de la de pensiones**
- 37.15.0. Situaciones especiales**
- 37.16.0. Derechos pasivos**
- 37.17.0. El régimen disciplinario**
- 37.18.0. Vacaciones**
- 37.19.0. Otros aspectos sociales**
- 37.19.1. La Mutualidad Ferroviaria
- 37.19.2. La Sociedad de Pensionistas
- 37.20.0. Otros reglamentos de trabajo de ferroviarios**
- 37.21.0. Conclusión**
- 37.22.0. ORGANIGRAMA DE TRABAJO DE ANDALUCES**
- 37.22.1. Comentario

BIBLIOGRAFÍA 1305

- 38.0.0. BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA 1307**
- 38.1.0. Libros y revistas
- 38.2.0. Páginas Web
- 38.3.0. Emails
- 38.4.0. Documentación oral
- 38.5.0. Legajos

- 38.5.1. Archivo General de la Administración
- 38.5.2. Archivo Histórico Ferroviario Línea de Córdoba a Belmez
- 38.5.3. Archivo Histórico Municipal de Córdoba
- 38.5.4. Archivo Histórico Provincial de Córdoba
- 38.5.5. Archivo particular de Antonio Montilla Lucena
- 38.5.6. Dirección General de Transportes Terrestres
- 38.5.7. Real Instituto de Estudios Asturianos
- 38.6.0. Archivo Histórico Ferroviario Compañía de Andaluces**

APÉNDICE 1441

39.0.0. LEYENDAS DE LAS SEÑALES DE RASANTES DE LA LÍNEA 1443

40.0.0. PROCESO DE EXPANSIÓN DE LA RED DE ANDALUCES 1447

PRÓLOGO

1.0.0. RESUMEN

1.1.0. Proemio

La línea de ferrocarril que unía Córdoba con Belmez se puso en funcionamiento en el año 1873 con la intención de llevar el carbón que se extraía en la cuenca minera donde se asienta esta última población hasta los mercados nacionales e internacionales a través del puerto de Málaga. Sin embargo, por problemas ajenos a su implantación, su rentabilidad económica de índices aceptables nunca fue un hecho, por lo que un siglo y unos meses más tarde la línea se cerró definitivamente al tráfico convencional, aunque aún hoy sigue utilizándose con el mismo propósito para el que fue construida: transportar este tipo de combustible.

El tema central de la tesis doctoral que sigue trata sobre la construcción, evolución y declive de ese trazado ferroviario desde que se promovieron los primeros proyectos para ponerlo en marcha hasta prácticamente el momento actual. Sin embargo, la investigación se ha centrado primordialmente en el lapso de tiempo que va desde su concepción hasta el momento en que debió ser absorbido por el Estado cuando en 1941 fue integrado en la recién creada RENFE, aunque también se entra de una manera sucinta en este periodo para poder trazar así todo su discurrir histórico.

Esta delimitación temporal está motivada por la imposibilidad de acceder a la documentación pertinente generada desde la absorción por parte de la gestora nacional hasta la actualidad, dado que se encuentra almacenada, pero sin organizar, en unas dependencias de la empresa y, por lo tanto, no es posible su consulta en un archivo público.

Para acometer el trabajo en su globalidad, se ha recurrido a la metodología de la Historia Contemporánea, a la de la Arqueología Industrial y a la de la Geografía Humana.

1.2.0. Contenido

La tesis se ha estructurado en un prólogo, un estudio dividido en tres partes de diferentes contenidos temáticos relativos a la Historia, la Arqueología Industrial y la Geografía Humana en el ferrocarril de Córdoba a Belmez. Se ha completado con una bibliografía y un apéndice.

1.2.1. El Prólogo

La tesis se inicia con un prólogo en el que se insertan este resumen, un abstract en español e inglés, se contemplan una serie de consideraciones a tener en cuenta y se explicita la metodología empleada en la investigación y redacción de esta tesis.

Como se ha explicado, en el primer apartado se alude al contenido del trabajo desde el punto de vista de las tres materias que le han dado las directrices que se han seguido.

El abstract resume el citado contenido.

En las consideraciones a tener en cuenta se hacen algunas indicaciones al lector para que aprecie el interés y la originalidad del estudio, los objetivos que se persiguen, las hipótesis planteadas, el grado de innovación que presenta el trabajo con respecto a otros similares y unas conclusiones.

Finalmente, se exponen las consideraciones generales sobre la metodología, las fuentes documentales, la dificultad para reunir la documentación, la documentación privada, el trabajo de campo, la catalogación, la fotografía, la documentación cartográfica y planimétrica, la bibliografía especializada, los archivos públicos consultados, la documentación oral, la documentación digital, las maquetas a escala, la redacción y las citas bibliográficas.

1.2.2. La Historia del ferrocarril de Córdoba a Belmez

La Historia del ferrocarril de Córdoba a Belmez se ha planteado de una manera diacrónica. Se ha dispuesto así porque se piensa que es la fórmula más razonable para iniciar, conducir y llevar a término la investigación de la manera más legible.

Por lo cual, se inicia el tema con una reflexión sobre la Revolución Industrial, su nacimiento y evolución y su efecto en España, dado que el ferrocarril es una consecuencia de esta conmoción que se produjo en el devenir del ser humano.

A continuación, se suceden unos apartados en los que se contemplan aspectos generales relativos a las elites malagueñas que dieron origen a esa revolución industrial, dado que también fueron los artífices del ferrocarril que se trata de estudiar y el implantado en la región andaluza.

Si la estructura se inicia con unos contenidos introductorios, aparentemente dispersos, que no profundizan en la temática de la tesis, pero que es necesario que aparezcan porque la centran en su contenido principal.

Como puede constatarse, la tesis va de lo general a lo concreto, dado que ya no se abandona el motivo central de esta, sin embargo, cuando es necesario se tratan algunos temas complementarios, como, por ejemplo, el proyecto que puso en marcha el ferrocarril de Córdoba a Málaga o bien otros implantados en otras latitudes, pero encuadradas en la región más meridional.

Si se han estudiado aquí todos esos otros trayectos, que aparentemente no tienen relación con la línea de Córdoba a Belmez, al final se comprobará que efectivamente sí la tiene porque todas acabaron formando parte de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, la gran empresa que aglutinó a todo el ferrocarril del territorio meridional español y parte de la región Levante, entre estos, la línea de Córdoba Belmez.

Por ello, se irá desgranando cómo fueron los primeros años en los que se desarrollaron los proyectos fallidos que pretendieron trazar un ferrocarril entre Córdoba y Belmez. Tras la inauguración de la línea, se asistirá a los avatares surgidos en los primeros tiempos de explotación para contar cómo fueron los problemas que llevaron a la compañía propietaria a la quiebra, con lo cual la recién fundada Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, compraría el trazado

y sus instalaciones. Esta semblanza que se hace de esta firma ha supuesto un hito más dentro de la escasa bibliografía existente sobre la misma, pero, además, se ha ofrecido un enfoque multidisciplinar al analizar desde el punto de vista geográfico, en concreto desde sus vertientes física y humana, la red que se tendió por Andalucía y parte de Levante.

La incidencia de información sobre esta corporación se debe a que es un aspecto de la historia del ferrocarril español incomprensiblemente poco conocida, si se tiene en cuenta que Andalucía fue la tercera potencia ferroviaria del país en la etapa de proliferación de las líneas férreas privadas hasta la constitución de RENFE en el año 1941.

A partir de aquí, el texto irá dando a conocer la evolución de la macroempresa ferroviaria regional y la de la línea de ferrocarril de Córdoba a Belmez en su discurrir histórico por los años ochenta y noventa del siglo XIX, las primeras décadas del XX, se asistirá a la procesión inacabable de accidentes debido al mal estado de la vía que dieron como resultado la pérdida de muchas vidas humanas. Tantas, que fue necesario levantar una serie de sistemas de frenado denominados vías enarenadas que harán de esta línea una de las más originales del mundo porque fueron unas instalaciones ferroviarias casi únicas. Los puestos de seguridad representaron una solución que se creyó idónea, pero que no frenó la gran cantidad de sangre que costó mantener abierta esta explotación ferroviaria. Como colofón, se hará una breve consideración sobre los resultados de las hipótesis planteadas con respecto a estas vías.

Para finalizar la parte diacrónica se verá lo ocurrido durante la dictadura de Primo de Rivera, la Segunda República y la guerra civil y se estudiarán los entresijos económicos que dieron lugar a la caída de la gran empresa ferroviaria andaluza y la necesaria nacionalización de la misma que forzosamente acometió RENFE en 1941.

Se asistirá a la decadencia de la línea cuando se la transformó en el ferrocarril de Córdoba a Almorchón, aunque se retrasará su deterioro hasta que sobrevenga su final en 1974.

Además, se procederá a tratar algunos temas monográficos que era necesario abordar para complementar el estudio global, como por ejemplo los que aluden a las características del trabajo de implantación de la estructura de una línea de ferrocarril, el material móvil y motor que circuló por la línea, aspectos de la geografía humana y, finalmente, se explicará cómo fue el corte de la línea cuando el AVE llegó a la capital cordobesa y su desunión parcial con el resto de la red, su decadencia y los intentos inútiles de revivirla.

1.2.3. Arqueología Industrial en el ferrocarril de Córdoba a Belmez

Como cualquier otro ferrocarril, la línea fue un producto de la Revolución Industrial. El hecho de que haya llegado a un grado de deterioro muy importante, ha motivado que para que pueda entenderse qué significó como explotación ferroviaria, necesita de una interpretación desde el método de la Arqueología Industrial.

De entre todo el amplio espectro de esta materia, se ha elegido para estudiarla un procedimiento consistente en realizar una descripción somera de los elementos que aparecen en las más de dos mil quinientas imágenes que se han llegado a reunir y que se tomaron a lo largo de los años, con lo cual se han desvelado las características formales que tuvo el ferrocarril de Córdoba a Belmez, aunque también se han analizado someramente otras instalaciones ferroviarias anexas al mismo.

El estudio ha dado lugar a la enumeración de todas las obras de fábrica y de los elementos de la estructura y la superestructura de los que se ha tenido conocimiento, con lo que la cita de los mismos no solo se ha limitado a lo que existía en cualquier estado durante el tiempo en que se realizó la investigación sino incluso a lo que hubo un día y que desapareció por completo al demolerse o al ser sustituido.

Con ello, se ha confeccionado un inventario exhaustivo de todas las construcciones y artilugios que sirvieron para dar vida a este ferrocarril.

1.2.4. Geografía Humana en el ferrocarril de Córdoba a Belmez

El tercer bloque, dedicado a la Geografía Humana de la línea se ha dividido en tres apartados.

En el primero se estudia el poblamiento generado tras la implantación del ferrocarril y debido a su influjo directo.

En el segundo se hace un acercamiento al modo de vida de las personas que vivieron en torno al ferrocarril.

El tercero expone cómo fue el organigrama de trabajo de la Compañía de los ferrocarriles Andaluces, mediante el cual, se rigieron los ferroviarios de esta línea, algo que nunca se había hecho en el estudio del ferrocarril español.

Además, se ha aportado como una novedad importante dentro del estudio del ferrocarril en nuestro país el análisis de las particularidades del organigrama de trabajo de la compañía, un aspecto prácticamente inédito en este campo, con lo que se desvelan aspectos laborales, sociales y de la forma de vida de los trabajadores de una empresa ferroviaria.

Por todo ello, también se exponen una serie de estudios de contenido transversal que complementan el estudio. Además del histórico, el arqueológico y el geográfico, el texto se adentra someramente en otros que entran en el campo de la antropología, la botánica, la ingeniería histórica, la historia del mundo del trabajo y otras materias, con lo que gracias a esta multidisciplinariedad se insertan una serie de apartados que complementan y amplían el análisis.

1.2.5. La Bibliografía

La bibliografía expone los libros y revistas que se han utilizado, es decir, que no citan otros libros relacionados con el tema, mucho de los cuales se leyeron a lo largo de los años, sino solo los usados para componer el texto.

Además, se indican los legajos pertenecientes a distintos archivos públicos y otras fuentes de orígenes diversos.

1.2.6. El apéndice

Por otra parte, para completar el análisis, se han realizado también unos estudios que han dado origen a las estadísticas y cuadros que se insertan en el Apéndice o bien al final de algún capítulo. Por ello, se insertan trabajos como:

- Una base de datos con la tabla de los ferrocarriles de la región andaluza.
- Una base de datos con el organigrama de trabajo de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.
- Un mapa de la red resultante del desarrollo seguido entre 1877 y 1941 por las líneas que absorbió y creó la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, así como las que pertenecieron a otras empresas.
- Unos mapas en los que se exponen de una manera gráfica el proceso de expansión adoptado por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces tramo a tramo.

2.0.0. ABSTRACT

2.1.0. Preface

The railway line between Córdoba with Belmez began operating in 1873 with the intention of distributing coal extracted from the mining basin within the latter settlement to national and international markets via the port of Malaga. However, due to problems beyond its implementation, it never achieved acceptable economic profit indexes; consequently, a century and a few months later, the line was completely closed to conventional traffic, although it is currently still used for its original purpose: to transport this type of fuel.

The central theme of the doctoral thesis that follows is about the construction, evolution, and decline of this railway design, from the implementation of the initial projects for its launch to nearly the present moment. However, this research has focused primarily on the time span from conception to the moment it was absorbed by the State when it was integrated into the newly created RENFE in 1941, though it also succinctly explores subsequent periods in order to trace the entirety of its historical course.

This temporal delimitation is motivated by the impossibility of accessing the pertinent documentation generated from the absorption by the national administration to the present time, since it is stored, but not organized, in some branches of the company and, therefore, it is not possible to access it in a public archive.

In order to undertake the work in its totality, the methodologies of Contemporary History, Industrial Archeology and Human Geography have been utilized.

2.2.0. Content

The thesis has been structured in a prologue, a study divided into three parts of different thematic contents relating to History, Industrial Archeology, and Human Geography on the railroad from Córdoba to Belmez. It has been completed with a bibliography and an appendix.

2.2.1. Prologue

The thesis begins with a prologue comprised of this summary, an abstract in Spanish and English, a series of items that warrant further consideration, and the explicit methodology used in the research and writing of this thesis.

As explained above, the first section refers to the content of this research from the point of view of the three topics that have formed the framework that has been followed.

The abstract summarizes the aforementioned content.

In the considerations that need to be taken into account, some side notes are made to the reader so they may fully appreciate the attentiveness and originality of the study, the objectives pursued, the hypotheses raised, the

degree of innovation that the work presents with respect to similar ones, and some conclusions.

Finally, the following are exposed: general applications regarding the methodology, the documentary sources, the difficulty in gathering documentation, the private documents, the field work, the cataloging, the photographs, the cartographic and planimetric documentation, the specialized bibliography, the public archives consulted, oral documentation, digital documentation, scale models, the writing, and bibliographic citations.

2.2.2. History of the Railroad from Córdoba to Belmez

The history of the railroad from Córdoba to Belmez has been considered in a diachronic way. It has been arranged in this manner because it is thought to be the most reasonable formula for initiating, conducting, and carrying out the research in the most readable manner.

Therefore, the theme begins with a reflection on the Industrial Revolution, its birth and evolution, and its effect in Spain, given that the railroad is a consequence of this commotion that occurred in the development of human civilization.

Next, there are some sections that cover general aspects related to the Malaga elites that gave rise to this industrial revolution, since they were also the social architects of the railroad instituted in the Andalusian region, which is the one that is being studied.

If the structure starts with introductory contents that are seemingly dispersed and do not deepen the thematic of the thesis, they need to appear because they bring context to the main content.

As can be seen, the thesis goes from the general to the concrete, and while the central theme is not abandoned, when necessary, some related issues are addressed, such as the project that launched the railroad from Córdoba to Malaga, or others implemented in other latitudes, but framed in the southernmost region.

If all these other routes included in this study appear not to be related to the line from Córdoba to Belmez, in the end it will be verified that indeed they are related because all ended up forming part of the Company of the Andalusian Railways, the great company that merged all the railroads of the Spanish southern territory and part of the Levante region, among these, the line of Córdoba Belmez.

For this reason, the first years in which projects that tried to devise a railway between Córdoba and Belmez failed will be explored. After the inauguration of the line, the wave of events during the infancy of the operation will be presented to recount the problems that led the company to bankruptcy, with which the newly founded Company of the Andalusian Railways, would buy the railway plan and its facilities. The biographic outline on this firm has been a reference point within the scarce existing bibliography on the same, but, in addition, has opened the opportunity for a multidisciplinary approach when

analyzing from the geographic point of view, specifically from the physical and human network framed its way through Andalusia and part of Levante.

The limited information on this corporation is because it is an aspect of the Spanish railway history that is incomprehensibly obscure, if you consider that Andaluces was the third railway power of the country during the proliferation stage of private rail lines to the Constitution of RENFE in the year 1941.

From here, the text will reveal the evolution of the regional railway macro-enterprise and the railroad line from Córdoba to Belmez through its historical run in the 1880s and 1890s, the first decades of the twentieth century, and will bear witness to the endless procession of accidents due to the bad state of the road that resulted in the loss of many human lives. So many, that it was necessary to build a series of braking systems called sanded tracks that were so unique that it would make this line one of the most original in the world. The security posts represented a solution that was thought to be ideal, but in fact did not stop the bloodshed that it cost to keep open this railway operation. As a climax, a brief consideration will be made on the outcomes of the hypotheses raised with respect to these pathways.

To conclude the diachronic part, what happened during the dictatorship of Primo de Rivera, the Second Republic, and the civil war will be shown, followed by a study on the hidden economic details that led to the fall of this great Andalusian railway company and the necessary nationalization of the same in the way of a hostile takeover by RENFE in 1941.

The decline of the line will be observed when it was transformed into the railroad from Córdoba to Almorchón, although it delayed its deterioration until its sudden end in 1974.

In addition, some monographic subjects that would need to be addressed to supplement the overall study, such as those that refer to the characteristics involved in implementing the structure of a railway line, the moving material and motor that circulated within the line, aspects of human geography and, finally, the following will be explained: how the line was cut when AVE arrived to the capital of Córdoba and its partial separation with the rest of the network, its decline, and useless attempts to revive it.

2.2.3. Industrial archeology on the railroad from Córdoba to Belmez

Like any other railroad, the line was a product of the Industrial Revolution. The fact that it reached a very critical degree of deterioration has required an interpretation based on an Industrial Archeology approach in order to understand its significance as a railway enterprise.

Within the broad spectrum of this research, a procedure consisting of a brief description of the elements that appear in the more than two thousand five hundred images that have been gathered and that were taken through the years have been chosen for this study, through which the formal characteristics that the railroad of Córdoba to Belmez had been revealed, although other railway facilities annexed to this one have also been analyzed briefly.

The study has given rise to the enumeration of all the factory works and of the elements of the structure and superstructure which have come to be known, whose sources have not only been limited to what existed in any condition during the time of the investigation, but also to what existed one day and subsequently disappeared when demolished or when being replaced.

With this, an exhaustive inventory of all the constructions and contraptions that served to give life to this railroad has been prepared.

2.2.4. Human Geography on the railroad from Córdoba to Belmez

The third segment, dedicated to the Human Geography of the line, has been divided into three sections.

In the first, the population influx after the implementation of the railroad and its direct influence will be studied.

In the second, there is closer look to the way of life of the people who lived around the railroad.

The third exposes the organizational chart of the Andalusian Railroad Company, by which the railway workers of this line were governed, something that has never been studied in regard to the Spanish railway system.

In addition, the analysis of the particularities of the company's organizational chart, an aspect almost unheard of in this field, has been brought as an important novelty in the study of the country's railroad, thus revealing labor and social aspects, as well as the way of life of the workers of a railway company.

Therefore, a series of related studies complementing the main research are also presented. In addition to the historical, archaeological, and geographic framework, the text delves briefly into other fields including anthropology, botany, historical engineering, labor history, and other subjects; as a consequence of this multidisciplinary approach, the analysis is extended by a series of complimentary sections.

2.2.5. Bibliography

The bibliography reveals the books and magazines that have been used, that is, they do not mention other books related to the subject, many of which were read over the years, but only those used to compose this text.

In addition, the files belonging to different public archives and other sources of diverse origins are presented.

2.2.6. Appendix

On the other hand, to complete the analysis, studies have also been carried out that have given rise to the statistics and tables that are included in the Appendix or at the end of certain chapters. For this reason, the following supplementary work has been inserted:

- A database with the table of the railways of the Andalusian region.

- A database with the organization chart of the Andalusian Railroad Company.
- A network map resulting from the development implemented between 1877 and 1941 by the lines absorbed and created by the Andalusian Railroad Company, as well as those belonging to other companies.
- Maps in which the step-wise process of expansion adopted by the Andalusian Railroad Company is shown in a graphical way.

3.0.0. CONSIDERACIONES A TENER EN CUENTA

3.1.0. Interés y originalidad del estudio

El interés por el estudio de este trazado ferroviario radica en:

- Su especial estructura, ya que es la segunda línea del país con más pendiente media por metro lineal.
- Las peculiaridades de su configuración como resultado de una obra de ingeniería titánica.
- La presencia en un momento dado de hasta siete vías de seguridad en su recorrido, y el proyecto de una octava que no vio la luz, un sistema de frenado muy inusual en las líneas de ferrocarril de todo el mundo.
- Lo inusitado de algunas de las características de las locomotoras de vapor que circularon por sus vías.
- Que ha sido fuente de asentamientos humanos de los que surgieron varias poblaciones.
- La validez del ferrocarril como un medio de transporte perfecto para impulsar el desarrollo tanto humano como económico de la zona por la que transita.

Por lo tanto, la justificación para emprender su examen está más que fundamentada debido a que semejantes características nunca han sido lo suficientemente investigadas y difundidas. Efectivamente, aunque su estudio ha sido abordado en escasos trabajos, casi todos han tenido un carácter económico, por lo que la intención al hacer este radica en aplicar una visión humanista o, si se quiere, multidisciplinar, porque al ser humano no lo mueve únicamente el dinero, sino la necesidad y las ideas.

3.2.0. Objetivos

Los objetivos que se pretenden conseguir son dos:

- Por un lado, se tratará de desentrañar la evidente trascendencia que tuvo esta línea ferroviaria como detonante del empuje civilizador de la zona que atraviesa y como eje vertebrador del desarrollo económico y humano de la misma.
- Por otro, una vez suprimida una porción importante de su estructura viaria y de la estructura y superestructura que fueron necesarias para su funcionamiento, la línea requiere un análisis arqueológico industrial de los restos materiales dejados por las sociedades que vivieron en ella para que su función pueda ser entendida hoy en toda su amplitud.

Por ello, según se puede deducir, para alcanzar el primer objetivo el enfoque de esta tesis se hará desde la Geografía Humana y para el segundo se ha tenido en cuenta el de la Arqueología Industrial. Ambas perspectivas tienen determinados métodos de tareas comunes, tales como:

- El trabajo de campo.
- El acopio de la documentación bibliográfica, fotográfica — tanto digital como analógica realizada directamente en los yacimientos —, y gráfica en general, obtenida a partir de grabados, planos, cartografía, etc.;

Se ha buscado además, cuanta información de transmisión oral ha sido posible encontrar, así como cualquier otro tipo de acreditación icónica o textual de carácter privado que se ha hallado entre los ferroviarios y los individuos que vivieron al amparo de ese ferrocarril, con lo que se ha aportado una variada información.

Con el uso de ambas disciplinas, se ha pretendido proporcionar luz sobre muchos aspectos de carácter histórico, económico, social, etc., que nunca antes habían sido revelados sobre esta línea férrea e incluso sobre el estudio de los ferrocarriles en general.

3.3.0. Hipótesis

En cuanto a las hipótesis que se plantean para llevar la tesis a cabo son variadas, ya que cada una corresponde a una de las ciencias sociales utilizadas en la visión multidisciplinar que se pretende dar de esta línea férrea. Las que se prevén a priori como válidas para estas disciplinas son:

- Geografía Humana: El ferrocarril es un elemento civilizador cuya implantación en un lugar, y a lo largo de su recorrido, crea asentamientos humanos perdurables de diversa importancia, ya sean unidades familiares, pequeños grupos o conjuntos grandes, dado que el sueldo de los ferroviarios mantiene económicamente la estabilidad del asentamiento.

Se tiene la certeza de que este ferrocarril generó cuatro poblados de distinta entidad que surgieron de la nada como consecuencia directa de la implantación de otras tantas estaciones cuando en cada uno de esos lugares solo existía un descampado previo a la implantación de las paradas.

- Arqueología Industrial: Será el eje principal para estudiar las peculiaridades intrínsecas de esta línea en su aspecto tecnológico. De manera particular, se ha estudiado la singularidad de las vías de seguridad dispuestas de manera simultánea en la bajada de Cerro Muriano a la capital cordobesa con lo que se establecieron unos dispositivos de frenado que fueron algo casi inusitado en el resto de los ferrocarriles del mundo, lo que aporta a estos sistemas de detención la condición de excepcionales.

- Etnoarqueología Industrial: Se sospecha que el principal elemento que define a las sociedades ferroviarias que se asentaron en los márgenes del camino de hierro objeto de estudio está basado en el aislamiento, por lo que todo su sistema de vida se vio condicionado por esta peculiaridad.

Además, se desea:

- Estudiar la historia de una manera profunda la puesta en funcionamiento y desarrollo de una línea tan importante dentro de los ferrocarriles de la provincia, que aún no ha tenido un análisis pormenorizado de sus distintas características, y ponerla en relación con la Historia Contemporánea del entorno geográfico más inmediato y del país.

- Analizar someramente la interrelación de animales y plantas con el ser humano que vive en las inmediaciones de este ferrocarril.

- Entrar en los aspectos estilísticos de los edificios ferroviarios y ver la impronta dejada por el Arte y la Arquitectura Clásica, ya que es evidente que en

la Revolución Industrial han pervivido muchos de los modos constructivos de aquella forma de construir.

- Investigar sus artilugios estáticos o mecánicos de la superestructura de la vía que fueron necesarios para su funcionamiento desde la visión de la Ingeniería Histórica y la Ingeniería Técnica.

- Catalogar de una manera exhaustiva los elementos de la superestructura de la línea, primer paso para un estudio arqueológico industrial adecuado.

- Y dar unas indicaciones sobre cómo valorar lo que ha tenido de original esta línea a fin de salvar lo que aún pueda conservarse para que sirva como una forma de generar el desarrollo de una zona que se despuebla y que reduce su índice de renta per cápita por habitante de una manera paulatina.

3.4.0. Grado de innovación

El grado de innovación previsto de esta tesis va a estar basado en:

- La multidisciplinariedad que las disciplinas citadas van a conferirle.
- Lo que la documentación al uso ha aportado y que puede encontrarse en el campo de la Arqueología Industrial, la Geografía Humana o la Historia Ferroviaria.

- Su dimensión humanista, un enfoque muy raramente aplicado al análisis ferroviario.

- La visión del funcionamiento interno de una compañía ferroviaria, que aún no han sido investigado por ningún otro estudioso de los caminos de hierro.

Así mismo, se ha esbozado un trabajo en el terreno de la Etnoarqueología Industrial, un tema cuya presencia en la bibliografía científica es muy escasa. Para ello, se ha contado con una serie de entrevistas grabadas a personas que vivieron directa o indirectamente de este ferrocarril o bien en sus proximidades cuando aún estaba en funcionamiento. Aunque no han sido utilizadas en la tesis debido a que su inclusión hubiese dispersado demasiado el asunto central, sus contenidos han estado presentes en múltiples aspectos de esta.

3.5.0. Conclusión

Por lo tanto, los métodos aplicados de las diferentes disciplinas serán las herramientas necesarias para conseguir el propósito planteado en un principio, que no es sino aportar un poco de luz sobre aspectos de carácter técnico, histórico, antropológico, social, etc., que nunca antes han sido revelados.

Con todo ello, el conjunto de la tesis tomará una dimensión humanista que ha sido aplicada muy raramente al estudio del ferrocarril.

4.0.0. METODOLOGÍA

4.1.0. Consideraciones generales

La Arqueología Industrial no ha sido un tema que se haya prodigado como base para la realización de tesis doctorales en la producción investigadora generada por la Universidad de Córdoba. Que se sepa, tan solo Juan Manuel Cano Sanchiz escribió una sobre la minería en Cerro Muriano (Cano, 2012), además de haber estudiado algunos aspectos sobre la Electromecánicas.

Existe otra tesis, confeccionada por Luis Prados Rosales sobre el patrimonio industrial del Valle del Guadiato (2011), pero se dirigió por el Profesor Dr. Julián Sobrino Simal desde la Universidad de Sevilla, por lo cual, esta que se presenta tiene el valor añadido de entrar en un terreno muy poco hollado en el campo de los estudios realizados por la corporación cultural y docente cordobesa.

Además, según se ha dicho, los métodos de la Geografía Humana y de la Arqueología Industrial serán las herramientas necesarias para poder conseguir los objetivos planteados. Es decir, que se han tenido siempre en cuenta los modos y usos inherentes a ambas materias.

También se han tenido en cuenta las metodologías de otras ciencias sociales con las que se completa la visión multidisciplinar que se pretende dar. Entre estas se encuentran:

- La Geografía Física, para investigar de manera general aspectos de la zona por la que discurre el tren y en particular su relación con otras materias complementarias como la Geografía Regional, la Geología, la Climatología, etc.

- La Historia Contemporánea, para estudiar las causas y efectos de la puesta en funcionamiento y desarrollo de una línea tan importante dentro de los ferrocarriles de la provincia.

- La Antropología, concretamente en el terreno de la Etnoarqueología Industrial, con lo que pueden intuirse los modos de vida de las personas que vivieron cerca del ferrocarril o directamente de este.

- La Biología, para inspeccionar sucintamente el campo de la Botánica y la Zoología de la zona circundante del medio de transporte.

- La Historia del Arte, para adentrarse de una manera muy breve en el terreno de la Arquitectura del siglo XIX con el fin de revisar los elementos formales de que están compuestos los edificios y los componentes de la superestructura.

- Además, se han investigado las peculiaridades de todo el material motor, el remolcado o el estático empleado en el funcionamiento de la línea desde la visión que puedan aportar la Ingeniería Histórica y la Ingeniería Técnica.

- Finalmente, se han utilizado los procedimientos de la Gestión del Patrimonio para valorar cuánto de singular ha tenido este ferrocarril y cuánto puede salvarse aún de la desaparición.

4.2.0. Las fuentes documentales

4.2.1. La dificultad para reunir la documentación

Encontrar una fuente documental conveniente con la que poder llevar a cabo la tesis supuso el principal escollo que se tuvo en el momento de iniciar el trabajo. Por ello, se dedicó mucho tiempo a la búsqueda de información y a la captación de los datos que aportaban las huellas humanas que aún subsisten en el entorno en que se ha investigado, con lo que a lo largo de los años se fue montando una primera estructura a modo de rompecabezas a la que hubo que darle la forma correcta y a la que hasta, inevitablemente, le faltó alguna que otra pieza.

A continuación, se va a proceder a la enumeración de los distintos tipos de documentación a los que se ha tenido que acceder para confeccionar la tesis.

- En primer lugar, se hablará de la documentación privada, que tiene carácter gráfico y textual.
- En segundo lugar, se citarán las peculiaridades que pertenecen en exclusiva a la parte gráfica de la tesis, como lo relativo a la prospección ocular, la fotografía, la cartografía y planimetría y las maquetas que reproducen a escala elementos ya desaparecidos.
- En último lugar, se comentarán las fuentes dedicadas a la parte textual, entre las que se encuentran las relativas a la información hallada en la bibliografía especializada, en los archivos públicos y en la documentación oral.

4.2.2. La documentación privada

Cuando se inició la recopilación del corpus documental preciso, se limitó la búsqueda al entorno más inmediato. Se procedió así a recopilar viejas fotos familiares de personas conocidas en las que apareciesen partes de la línea de manera casual al haber posado en alguna instantánea hace décadas o bien de aficionados al ferrocarril que la hubiesen fotografiado en el pasado.

También se recibieron algunos escritos de ferroviarios en los que se hablaba sobre las vivencias laborales de toda una vida y en los que también se daba información sobre las características formales del trazado.

Con ello, se comenzó a montar una estructura de trabajo inicial que fue haciéndose cada vez más sólida a medida que los contactos con especialistas en temas ferroviarios de todo el país fueron aportando multitud de datos que se les pedía a través de la sección de anuncios de las revistas especializadas en ferrocarriles. Sin embargo, tampoco podía acometerse con ello la elaboración de un trabajo de investigación con la trascendencia que se deseaba.

Finalmente, aunque escasa, la documentación privada ha aportado a la tesis una serie de testimonios gráficos o textuales con los que se han completados aspectos que no se conocían o que quedaban poco definidos, por lo cual, aunque básica e incompleta, ha resultado imprescindible.

4.2.3. El trabajo de campo

Prácticamente, el análisis formal de la línea se ha hecho mediante un trabajo de campo en el cuál se ha usado el método arqueológico de la prospección ocular, por lo que en ningún caso ha habido que hacer la menor excavación.

Que no haya habido que actuar de manera convencional en Arqueología se ha debido a que los elementos arquitectónicos o de uso para el funcionamiento del ferrocarril se conservaban aceptablemente cuando se comenzó a hacer el estudio de la línea en el año 1995, aunque en esa fecha algunos ya habían sido demolidos o sustituidos por otros nuevos y apenas si ha quedado noticia de la función que cumplieron o el aspecto formal que tuvieron como para posibilitar una reconstrucción de la casi totalidad de su aspecto primigenio.

Anteriormente, ya se habían realizado algunas excursiones a las estaciones de Cerro Muriano y Obejo y al puesto de seguridad de Los Pradillos tendientes a recabar fotografías y datos cartográficos de los yacimientos en los años 1986 y 1987 que no tuvieron continuidad.

A fin de guardar esa información ocular se ha recurrido a la plasmación en un bloc de hojas cuadriculadas, al que se dio carácter de cuaderno de campo, de una serie de bocetos que reproducían obras de fábrica y elementos de la vía. Una vez dibujados, fueron acotados tras tomar medidas con un metro extensible de hasta cinco metros, con lo que se pudieron determinar alturas, anchuras o largos. Cuando el elemento a registrar era muy grande, se usó una cinta métrica de hasta cincuenta metros.

En cuanto al método seguido se ha de decir que se estudiaron primero las estaciones y paradas y así se tomó nota de todo cuanto había en ellas, como edificios de viajeros, viviendas de personal, cantinas, retretes, aguadas, grúas de agua, muelles, andenes, almacenes, marmitas, cargaderos de ganado, básculas, gálibos, toperas... Normalmente, no se tenían planos de conjunto de estas, por lo que, sobre el terreno se levantaba un croquis tomando como unidad de medida los carriles de doce metros tendidos en el trazado y así se obtenía un fidedigno emplazamiento de los elementos de las instalaciones.

Más tarde, se recorrieron los setenta kilómetros que conforman el trazado desde Córdoba hasta Belmez y también se procedió a asentar en el cuaderno de campo cualquier objeto o construcción que apareciese en el camino, lo que se hizo de forma sistemática tomando medidas y planos para poder inventariarlo todo: traviesas, raíles, señales estáticas de todo tipo, puentes, pontones, alcantarillas, tajeas, caños, contrapesos, hornos, corrales, gallineros, zahúrdas, huertos, postes de telégrafo, discos...

En la mayoría de las ocasiones, si se disponía de tiempo, el sistema seguido para inscribir en el cuaderno de campo un componente arquitectónico o técnico consistió en dibujar y medir el objeto directamente durante la visita a la instalación o en el recorrido entre estaciones.

Otras veces, si se iba más deprisa y no daba tiempo a dibujar y medir, se fotografiaban los elementos y cuando se tenían las instantáneas impresas en papel, se dibujaba en el cuaderno un alzado del objeto fotografiado desde todas sus caras posibles. Luego, se volvía al lugar y se procedía a la toma de medidas.

Así, se aprovechaba para redefinir algunos aspectos del dibujo que no estuviesen claros en la fotografía o se hacían croquis acotados de esas partes pequeñas que se ocultaban a la vista por el ínfimo tamaño de la imagen o bien debido a la escasa visibilidad.

Con toda esta cantidad de información gráfica, se han confeccionado algunos planos fidedignos de muchos de los bocetos que se habían plasmado en el cuaderno de campo, pero el grueso de esa documentación sin elaborar espera el momento de ser pasada al papel cuando esta tesis se haya concluido.

Dentro de la tesis, la prospección ocular ha servido para poder hacer la catalogación de elementos y para permitir la realización del estudio arqueológico industrial.

4.2.4. La catalogación

La labor de catalogación no se ha limitado solo a los elementos arquitectónicos y de la superestructura, sino que se ha procurado que esta catalogación sea exhaustiva, ya que se ha reseñado todo elemento hallado que permanecía en pie en cualquier estado de deterioro, así como lo ya desaparecido, pero, que está documentado mediante planos, fotografías o la transmisión oral, sin embargo, es posible que se hayan omitido algunos cuya presencia no está reflejada en los registros encontrados.

Para la catalogación de obras de fábrica ha sido de gran ayuda un documento interno realizado en 1921 por la propia Compañía de los Ferrocarriles Andaluces consistente en un perfil longitudinal del total de la línea (AHF: Libros III F 1768) en el que aparecen los caños, tajeas, alcantarillas, pontones, puentes, edificios de todo tipo y otros muchos elementos de la superestructura de los cuales se indican algún dato como en qué lado de la vía se encontraba ubicado, el P. K. exacto en el que estuvo, etc., con lo cual también se han rescatado del olvido muchas obras de las que ni siquiera quedaron indicios o bien aparecían algunos restos materiales difícilmente identificables.

También el parque motor y móvil, que circulo por esta se ha tratado de recomponer a lo largo de toda la etapa de uso de la línea. Las locomotoras de vapor y diesel, los automotores y los coches de viajeros y vagones de mercancías han sido catalogados atendiendo a criterios de transmisión oral, manejo de documentos fotográficos y apreciación personal, ya que quien suscribe vivió en una de las estaciones cuando la explotación aún estaba operativa, por lo que se ha logrado saber con bastante exactitud qué material ha circulado por sus vías, al menos, desde el periodo de la constitución de RENFE hasta la actualidad. Lamentablemente, casi nada de este puede ser localizado hoy, ya que cuando algún elemento del parque motor o móvil queda obsoleto o inservible, se desguaza y se convierte en chatarra.

Además, en los trazados entre estaciones o en estas, existieron elementos de la estructura ferroviaria o señales de varios tipos que sirvieron para informar y conducir el tráfico, pero, por razones de su número y su poca relevancia para el estudio que nos ocupa, su existencia solo ha sido reseñada y recogida en razón a su diversidad formal.

4.2.5. La fotografía

Otra fuente fundamental en el trabajo ha sido la elaboración de un detallado fondo compuesto por más de mil setecientas fotografías realizadas por el autor de esta tesis en la zona objeto de estudio. En principio, se hizo acopio de más de mil doscientas, que se conservaban en soporte de papel debido a su condición analógica, pero, en años posteriores el corpus siguió aumentando hasta la cantidad indicada mediante la incorporación paulatina de las de carácter digital.

Posteriormente, se digitalizaron las que estaban en papel a una resolución de 300 píxeles por pulgada, a fin de que fuesen aptas para poder reproducirlas en una posible publicación con lo que ya se dispone de toda la colección en formato digital.

A estas fotografías, se han añadido otras quinientas que fueron realizadas por otros autores y que se recogieron de Internet o bien que fueron donadas a quien suscribe por parte de algunos conocidos.

Así mismo, hay otro corpus menor, pero igualmente importante, de fotografías relacionadas con elementos de vía, el parque motor y móvil o bien obras de fábrica de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, cuya autoría pertenece casi en su totalidad a otros fotógrafos.

Las imágenes de los edificios se tomaron con la idea de que en cada una se plasmasen una o dos caras y si era necesario también se tomaron detalles concretos de algunas de sus partes. Como es natural, con cualquier objeto mecánico o estático de la superestructura, se hizo otro tanto.

La fotografía sirvió como una fuente insustituible para proceder a hacer los planos y a conseguir la catalogación de los elementos ferroviarios de la superestructura de toda la explotación. Desde siempre, este medio visual ha supuesto una ayuda de primera mano para la Arqueología, ya que mediante la imagen el yacimiento puede ser transportado a cualquier lugar donde se realice el estudio y hasta ser captado el estado de evolución del mismo, si se dispone de series fotográficas de distintas épocas. Y lo que es más importante en el caso de la Arqueología: el yacimiento, en cualquiera de sus fases de deterioro, puede ser aprehendido para siempre antes de su destrucción total.

Dentro de la tesis, la fotografía ha servido para poder hacer la catalogación, para permitir un estudio arqueológico industrial y para la confección de la planimetría.

4.2.6. La documentación cartográfica y planimétrica

Por una parte, se ha debido de hacer una provisión de mapas editados por el Servicio Geográfico del Ejército y, por otra, por el Instituto Geográfico Nacional, que publica el Mapa Topográfico Nacional, cuyas hojas pueden ser igualmente válidas. En este último caso, están realizadas a escala 1:50.000 y 1:25.000, por lo que contienen una gran cantidad de información imprescindible para una labor como esta.

Así mismo, el Instituto Geológico y Minero de España, que publicó el Mapa Geológico de España, cuyas hojas específicas se ha empleado para el conocimiento físico de las zonas por donde discurre este ferrocarril.

Para la consecución de algunos otros mapas hubo que dirigirse a organismos como el Ayuntamiento de Córdoba, el Colegio de Arquitectos de Córdoba, la Diputación de Córdoba y otros estamentos locales, pero, no se obtuvo una colaboración apreciable por parte de ninguno de ellos, salvo en el caso de la última corporación citada.

De todas formas, con el Mapa Topográfico Nacional se tuvo de sobra para poder obtener lo que se necesitaba para el estudio, pero, en años más recientes, se ha dejado de usar casi por completo la documentación impresa sobre papel y se ha manejado casi en exclusiva Google Earth, una herramienta cartográfica tomada de Internet que ya es insustituible para poder hacer estudios de cotas o mediciones sobre el territorio analizado. Precisamente, al permitir dicho programa informático añadir marcas al usuario de una manera potestativa, se ha jalonado toda la línea con los puntos hectométricos en los que se secciona en la realidad todo ferrocarril. Ello ha permitido conocer cuán errada fue desde siempre la medición que hizo la Compañía del Ferro-Carril de Córdoba á Espiel y Belmez, la constructora original, para acotar la línea a fin de controlar el largo recorrido y cómo la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles siguió usando esta acotación dada como válida por cualquiera de las tres empresas explotadoras.

Por otra parte, se han confeccionado planos de muchos edificios y elementos de la vía que se han dibujado a escala 1:50 o bien a 1:20 en su mayor parte. Muchas de las reproducciones de arquitecturas determinadas, cuyo diseño se repetía tal cual varias veces o bien se modificaban parcialmente en algunas de sus secciones se han terminado con sus características intrínsecas al manipular estas diferencias con un programa informático de retoque de imágenes. Así mismo, otros muchos dibujos no ha sido necesario hacerlos, ya que en los legajos del Archivo Histórico Ferroviario se han encontrado una buena cantidad de los planos originales.

El autor ha preparado una cartografía específica para el trabajo consistente en 47 gráficos en los que se muestra cual fue la evolución de la red que configuró la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces entre 1854 y 1925, fechas en las que se instalan el primer y el último trazado de la empresa, con lo que se deduce que contemplando por orden estos mapas se puede ver cómo fue la implantación paulatina de las líneas de esta. Dichos mapas pueden ser consultados en el apéndice final de este trabajo.

Así mismo, se ha confeccionado un mapa en el que se muestran todas las líneas que tuvo la red que tejió la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, pero también las que pertenecieron a otras compañías, tanto de vía ancha como de vía estrecha. Para mostrar el panorama de los ferrocarriles de la región de una manera exhaustiva, se han incluido también los mapas de Murcia y de Alicante, zonas donde también estuvieron enclavadas algunas líneas que pertenecieron a las vías férreas meridionales.

Dentro de la tesis, la cartografía ha servido para tener una idea de la dimensión geográfica de la línea, para planificar los viajes de exploración y para poder acceder a los lugares intrincados donde no se había estado nunca.

En el caso de la planimetría, esta ha servido para conservar la memoria de cómo fueron los edificios ya desaparecidos, o aquellos que están en un proceso de destrucción irreversible, cuyos planos no existen ya, por lo cual no es posible encontrarlos en los archivos públicos.

4.2.7. La bibliografía especializada

La documentación gráfica ha sido completada con la escrita, para lo cual y entre otras fuentes, se ha dispuesto de una serie de libros especializados en ferrocarriles, como manuales de utilización de señales, códigos de circulación, disposiciones legales, historia, etc., que han complementado el conocimiento del funcionamiento y peculiaridades de la línea, con lo cual, lo que pudiera referirse al tema tratado se ha vertido en la redacción y análisis de esta tesis.

Se ha de advertir que aunque se han leído y consultado casi todos los grandes trabajos de la bibliografía al respecto, algunos de estos apenas si se han tenido en cuenta debido a su contenido eminentemente económico. La concepción del trabajo está cimentada en la evolución de una línea de ferrocarril que formó parte de la red española, pero, no atendiendo a aspectos económicos que han sido suficientemente tratados por otros autores y que nada tienen que ver con las pretensiones de esta tesis. Mi intención radica en analizar su propia evolución histórica, en su lucha por subsistir y en sus avatares cuando fue integrada en RENFE.

La explicación para que no siga una inercia intelectual muy acusada desde hace décadas radica en que la investigación histórica en general ha seguido un camino que considera que el discurrir humano es fruto de los elementos de carácter crematístico. Como consecuencia de ello, la historia del ferrocarril se ha centrado desde hace algunas décadas en los avatares pecuniarios dimanados de las decisiones de los consejos de administración de las compañías ferroviarias, en las incidencias habidas en las juntas de accionistas y en las cifras de pérdidas o ganancias.

Pese a que en este texto no se han desdeñado tales variables, se incide más bien en otros aspectos que tienen que ver con el desarrollo de la línea de ferrocarril que se estudia y sobre todo con su dimensión humana. A juicio del autor, es más importante para comprender la evolución de la empresa conocer su organigrama de funcionamiento, mediante el que pueden inferirse los modos y condiciones de vida de sus empleados y sus familias, que los dividendos repartidos a los accionistas y obligacionistas, porque algo así redundaría en aspectos ideológicos o filosóficos, sociológicos, etnoarqueológicos, etc.

Por lo tanto, en la medida de lo posible, se le ha conferido a la redacción de esta primera parte un carácter multidisciplinar que le ha aportado una serie de ópticas complementarias cuya intención es el propio enriquecimiento de la misma. Así, lo que se pierde en una supuesta científicidad al dejar los números a un lado, se gana en multidisciplinariedad, algo que es concircunstancial al

estudio de la Historia, porque las Ciencias Sociales no solo deben mostrar los aspectos que rodean al ser humano, sino también su corazón, algo que no puede ser dejado al margen si se quiere entender su esencia.

Dentro de la tesis, la bibliografía especializada ha servido como apoyo documental relativo a cualquiera de las partes en las que se divide esta.

Habría que advertir que la bibliografía existente sobre la línea de ferrocarril de Córdoba a Belmez es casi inexistente, hasta el punto de que existe tan solo un artículo de carácter económico debido al investigador Morilla Critz; otro de Antonio Montilla Lucena colgado en la página Web de *Ferropedia*; uno más sobre aspectos generales, de autoría propia; y algún trabajo transversal en el que se tratan aspectos varios sobre esa explotación ferroviaria. Por lo tanto, se debe tener en cuenta en todo momento que las citas bibliográficas son forzosamente exiguas ante la falta de trabajos alusivos al tema.

Así mismo, se han visto diversas colecciones de revistas españolas actuales dedicadas a este medio de transporte. En estas, esporádicamente, se ha conseguido localizar algún que otro elemento que faltaba en la reconstrucción ideal de los tiempos de utilización del trazado ferroviario. Lógicamente, también se han consultado revistas históricas que pudieran haber contenido alguna información necesaria para añadir al tema tratado.

En cuanto a la hemerografía también se han tenido en cuenta fuentes como *La Gaceta de Madrid*, el *Boletín Oficial del Estado* y una ingente cantidad de periódicos, la mayoría de carácter local, como el *Diario de Córdoba*, *La Voz*, el *Defensor de Córdoba*, *La Mañana*, *La Correspondencia de España* y otros muchos que han permitido, sobre todo, escribir la crónica negra de los incesantes accidentes de esta línea, que sin duda ha sido una de las más peligrosas de todas las que se tendieron en suelo español.

En gran medida, los libros y las revistas utilizadas se han tomado de la colección particular de quien suscribe. Sin embargo, para algunos tratados se ha debido de recurrir a la Biblioteca Provincial de Córdoba de la Junta de Andalucía, la Biblioteca Municipal del Ayuntamiento de Córdoba o la Biblioteca de la Universidad de Córdoba.

Otra fuente bibliográfica utilizada, que se ha conseguido en escasa medida, ha sido aprehendida directamente en los yacimientos abandonados, por lo que se dispone de algunos libros de anotaciones para uso interno de los que se servía RENFE para su cometido, algunos cuadernos de telegramas o el último libro de caja de la taquilla de la estación de El Vacar-Villaharta antes de su cierre en 1974.

4.2.8. Los archivos públicos consultados

Como fuente principal en cuanto a lo textual, se ha utilizado la documentación original perteneciente a la Compañía del Ferro-Carril de Córdoba á Espiel y Belmez y a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, además de alguna otra, depositada en el Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles de Madrid.

Cuando sus fondos documentales estuvieron disponibles para el público mediante el envío de fotocopias, se acudió a dicho organismo estatal para pedir todo lo que tenía en sus fondos sobre esta línea férrea, ya que las actas, memorias, cartas, estatutos, planos e imágenes depositadas sobre la etapa de construcción y uso eran imprescindibles para estudiar su evolución histórica, obras de fábrica y elementos de su superestructura.

La documentación aportada por el Archivo Histórico Ferroviario supuso el mayor impulso aportado al estudio sistemático y completo de la línea, al menos, en lo relativo a la producida en los largos años de gestión de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, ya que ahí es donde se encuentra casi todo el material de planos y cartas y otros expedientes necesarios para estudiar los edificios, estaciones y otros elementos de la superestructura de la línea en sus primeras décadas de existencia.

Los sumarios generados por la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles a partir de su constitución en el año 1941, no están disponibles aún para la consulta directa del público, por lo que es necesario solicitar a la dirección de esta empresa un permiso especial para poder acceder a estos archivos, pero al estar sin clasificar, se debe de buscar lo que interesa entre miles y miles de legajos depositados de manera aleatoria. Ante esta situación anómala, su consulta no ha sido posible.

Así mismo, también se recurrió a los servicios de documentación de las corporaciones dedicadas a este medio de transporte, como el Museo Nacional Ferroviario de Madrid y el Museo Ferroviario de Asturias, así como al Archivo General de la Administración, al Archivo Histórico Municipal de Córdoba, al Archivo Histórico Provincial de Córdoba y al Archivo Histórico Provincial de Málaga, que conservan alguna documentación de interés para el estudio.

Se ha de advertir que el estudio de la línea de ferrocarril que unió Córdoba con Belmez resulta sesgado por fuerza, dado que hay evidentes lagunas documentales debido a la pérdida de la documentación que se custodiaba en el edificio conocido popularmente como "El Palacio de la Tinta", la sede de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, radicado en Málaga. El investigador Cruces Blanco indicó que *"parte de estos documentos y los de las compañías que habían sido integradas en RENFE en 1941 habían sido remitidos a Madrid, siendo hoy conservados en el Archivo Histórico Ferroviario. Otra parte permaneció en Málaga"* pero, debido a un incendio que se desató en la planta alta del edificio el 2 de diciembre de 1986 desaparecieron *"unos 3000 metros lineales de documentos, siendo la estimación de lo destruido de entre el 25 y el 74%. De esta documentación no existían inventarios ni copias (2006: 16)"*.

Dentro de la tesis, la documentación gráfica y textual contenida en los legajos del Archivo Histórico Ferroviario, y de algunas otras entidades citadas, ha servido para trazar el recorrido histórico de la línea, para lo cual, se han usado diversos tipos de documentación como pueden ser las memorias de los proyectos de construcciones y mejoras de obras de fábricas y de elementos de la superestructura, planos, correspondencia intercambiada, informes, escrituras de propiedad o venta, actas notariales, contratos, presupuestos, pliegos de condiciones, facturas, telegramas, notas varias, presupuestos...

4.2.9. La documentación oral

Sin una fuente escrita previa en que apoyarse para hacer un estudio, debe emplearse cualquier sistema de análisis que resulte válido. Al iniciarse esta búsqueda, se creyó necesario recurrir a la transmisión oral, un procedimiento que muy difícilmente puede usarse en la arqueología tradicional por motivos evidentes.

La industrial es una rama documental de esta disciplina tan necesaria y útil como cualquier otra. Debido a la cercanía en el tiempo, la memoria del personal de todo tipo que estuviese en contacto con el objeto de la investigación puede ser válida, ya que las vivencias personales suponen una fuente de primera mano y aportan un extraordinario ahorro de tiempo para poder llegar al conocimiento de esas formas de vida que definen a una sociedad desaparecida, aunque tenga tan solo una antigüedad de medio siglo. Por ello, se contactó con viejos maquinistas que hubiesen recorrido la línea y personal que hubiera trabajado o vivido en cualquier punto de la explotación, con lo que se recopilaron algunas de las primeras evidencias.

Como es indudable, la documentación oral es un método de estudio que la Arqueología Clásica no puede permitirse porque no hay a quien preguntar que haya nacido más allá de un siglo. Pero, sí que es posible hablar con personas que puedan dar datos encuadrados dentro de la rama Industrial.

Aunque es una fuente apreciable como punto de partida, la transmisión oral no es un sistema efectivo para recoger testimonios a pesar de que en un primer momento signifique un avance. Y no resulta ser algo fidedigno puesto que si se contrasta lo investigado con otras verificaciones documentales, se verá que la memoria induce a los sujetos a constantes errores en cuanto a la aportación de referencias precisas como fechas, detalles varios, etc. Por esta causa, constatada su arbitrariedad, hay que usarla con reserva, por lo que solo es aconsejable el método si no se dispone de otro procedimiento mejor para avanzar.

Sin embargo, dentro de la tesis, la documentación oral ha servido para trazar un mapa conceptual de los modos de vida de los habitantes que vivieron del ferrocarril o próximos a este, por lo que ha sido el elemento principal con el que se ha trabajado en la parte relativa al estudio etnoarqueológico industrial.

4.2.10. La documentación digital

Lógicamente, se ha debido acceder casi de manera constante a la información vertida en Internet y no solo, como se ha manifestado ya, para buscar cartografía o fotografías o información documental, sino para buscar también simples datos de significados de palabras, enciclopédicos, ortográficos, sintácticos, etc.

Semejante fuente, tan habitual ya en nuestra vida cotidiana, no podía quedar fuera, sin embargo no se ha manifestado casi en ningún momento su presencia debido a que es una información puntual que nada tiene que ver con el tema tratado. Sin embargo, si se trata de una documentación relativa a este trabajo, sí que se ha citado la fuente.

4.2.11. Las maquetas a escala

Dentro de la tesis, las maquetas tienen una misión testimonial de cómo fue un elemento demolido o en vías de desaparición, por lo que se pueden incluir como un complemento a la catalogación, al estudio arqueológico industrial o a la gestión patrimonial.

El duplicado de modelos a escala son documentos que muestran una situación que no es posible aprehender ya. Con ello, se puede enseñar de una manera tridimensional y gráfica cómo fue un yacimiento que no existe o que se encuentra en un proceso de deterioro tan avanzado que resulta difícil de captar cómo fue su esencia. Con todo ello, se ha intentado reproducir algo de la naturaleza de este ferrocarril para devolverle el cotidiano esplendor que tuvieron algunos de sus aspectos puntuales, solo que ochenta y siete veces más pequeños que lo fueron en la realidad.

Ocasionalmente, se ha procedido a realizar una serie de maquetas a escala 1:87, denominada H0, de una pequeña parte de los edificios, de la superestructura de la vía o bien del material móvil que circuló por la línea usando para ello la documentación escrita, fotográfica o planimétrica acumulada.

Así mismo, se han modificado algunos modelos de vagones en miniatura existentes en el mercado añadiéndoles garitas, enganches, techos de chapa y otros elementos que faltaban en la muestra comercial para detallarlo en lo posible a fin de que se pareciese al original para poder reproducir algunas variantes que no pueden ser adquiridas de manera convencional.

Cuando los productos lanzados por casas comerciales no se ajustaban a lo que convenía para hacer algún vehículo, se procedió a elaborarlo desde cero utilizando placas de poliestireno de un milímetro de grueso y una serie de piezas fundidas que se expenden en tiendas especializadas en modelismo o bien, se confeccionaron a mano los originales y se les hicieron moldes y se fundieron mediante el sistema de cera perdida en un taller de fundición.

Sin embargo, la inmensa mayoría de lo confeccionado se ha hecho a partir de los planos originales reducidos a escala 1:87.

4.3.0. La redacción

La redacción del texto ha procurado ceñirse lo más posible al asunto tratado como base de esta tesis: la línea de ferrocarril de Córdoba a Belmez, pero también ha entrado en los temas transversales que le son propios, como por ejemplo en la historia de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y otros muchos, como corresponde a una mirada interdisciplinar. Con ello, se ha accedido también a una parcela de la Historia Contemporánea de la provincia cordobesa, de la región andaluza, de la Ingeniería Histórica, la Ciencia Histórica del Trabajo, la Etnografía Arqueológica y otros temas y materias.

4.4.0. Las citas bibliográficas

El sistema de citas bibliográficas es el de Harvard o americano, que indica en el propio texto datos como el primer apellido del autor seguido de una coma, el año de publicación del trabajo, tras el que se insertarán dos puntos, y el número de la página en la que se puede leer, todo ello encerrado entre paréntesis, con lo que se contemplará así:

(Baldó, 1993: 18)

Si la cita es textual y abarca más de una página del texto original, el intervalo se mostrará con un guión, como por ejemplo:

(Baldó, 1993: 35-36)

Cuando se cita al autor dentro del propio texto solo se indicará el año, tras el que se insertarán dos puntos, y el número de la página en la que se puede leer, todo ello encerrado entre paréntesis, con lo que se contemplará así:

Como indica Fernández Sanz (2012: 11)

En ambos casos solo se empleará el segundo apellido, si lo hubiera, cuando en la bibliografía aparezca dos o más autores con los primeros apellidos coincidentes.

Cuando se haga referencia a una obra de más de un autor, solo se citará al primero seguido de las palabras latinas *et alii*. Por ejemplo:

(Artola et alii, 1978: 23-25)

Las referencias bibliográficas a las que corresponden las indicadas en el texto figuran al final en el apartado del Apéndice dedicado a la bibliografía consultada. Los libros y los artículos contenidos en revistas se citarán respetando la siguiente estructura:

BALDÓ LACOMBA, M. (1993): *La Revolución Industrial*. Síntesis. Madrid.

MORILLA CRITZ, J. (1984): "El ferrocarril de Córdoba a la cuenca hullera de Espiel y Belmez (1852-1880)", *Revista de Historia Económica*, Año II, Núm. 1, Págs. 83-104; Centro de Estudios Constitucionales; Madrid.

Se ha de advertir que los legajos están compuestos por una serie de documentos de una variedad muy grande, de un formato muy diverso y de una compilación o encuadernación muy variopinta o en su inmensa mayoría son hojas de papel sueltas con lo cual no están numerados en absoluto. Ante ello, la cita de los mismos se hace de manera genérica aludiendo al informe, por lo que en el apéndice se expondrá de esta forma:

Archivo Histórico Ferroviario: Signatura A - 0020 - 010. Desde: 15/09/1870
Hasta: 24/11/1870. Asunto: Proyecto de variación de las estaciones de Espiel y La Alhondiguilla.

Mientras que junto a la cita, se mostrará encerrado entre paréntesis, la abreviatura del nombre del archivo citado, la signatura y el año, por lo que quedará así:

(AHF, 1870: A-0020-010)

Debido a que en el pasado los autores de artículos de periódicos y revistas no solían firmar sus trabajos, en las citas contenidas aquí de esta procedencia se ha indicado solo que su autor es anónimo, la fecha de publicación y la cabecera donde está la información, por lo que se verá de esta manera:

(Anónimo, 28/07/1880: *Diario de Córdoba* Núm. 8958)

Las citas referentes a la documentación oral se han indicado de estas dos maneras:

(Afán, 1979) o bien (Reyes, años noventa del siglo XX)

En cuanto a la documentación tomada de páginas web se citará así:

(www.ferropedia.es Estación de La Alhondiguilla-Villaviciosa)

5.0.0. AGRADECIMIENTOS

5.1.0. A mis directores de tesis

Por haber participado en la dirección de este trabajo de Doctorado este autor le debe reconocimiento eterno a:

Don Antonio López Ontiveros, Catedrático y Doctor en Geografía Humana, que comenzó a dirigirme esta tesis, por lo cual fue el primero que dio su aquiescencia sobre la estructura del trabajo y fue el guía de las investigaciones sobre la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y sobre las vías de seguridad.

Don José Naranjo Ramírez, Catedrático y Doctor en Geografía, magnífico docente e investigador, por atender a mi petición de codirigir esta tesis junto al Dr. Márquez.

Don Carlos Márquez Moreno, Catedrático y Doctor en Arqueología, excelente profesor e investigador, por codirigir esta tesis junto al Dr. Naranjo.

Gracias, maestros, por todo el bagaje intelectual y humano que recibí de ustedes.

5.2.0. A quienes han colaborado conmigo

Por haberme ayudado en algunos momentos puntuales o a lo largo de toda la realización de la tesis, este autor le debe su total agradecimiento a:

Rosa Bonilla del Pozo, con todo mi amor, a quien le debo todo, menos la vida, pero, la que tengo es magnífica gracias a ella.

Juan Afán Alcaraz, que compartió conmigo su memoria ferroviaria, me facilitó alguna documentación en forma de planos, algunos folios con notas de sus conocimientos acopiados a lo largo de una vida de maquinista con cuya débil estructura pude asentar los incipientes cimientos de esta tesis.

Gabriel Aroca, cordobés de cuna y sentimiento, pero residente en Los Angeles, California, desde hace décadas por hacerme el gran favor de traducir al inglés el resumen de la tesis junto a Rebeca, su novia.

Gaspar Avilés Valle, por cederme su documentadísimo trabajo *Córdoba y el tren (La historia del ferrocarril en Córdoba y provincia)*, que me fue de gran ayuda, y por responder, junto a su esposa, a cuantas preguntas le hice sobre sus años de servicio y residencia en la estación de Obejo.

Víctor Cifuentes Sánchez, meteorólogo y amante del ferrocarril, porque fue un estupendo compañero en dos o tres de mis recorridos por la vía.

Francisco Diéguez Franco, hijo de ferroviario y copropietario de la casa de vía y obras del P. K. 4.500, por permitir que midiese el edificio y por atenderme muy amablemente.

Vicent Ferrer i Hermenegildo, por su esfuerzo en la difusión del ferrocarril español y por su amabilidad al cederme fotos.

Raquel Letón Ruiz, Jefa de Conservación y del Archivo Histórico Ferroviario, perteneciente al Museo del Ferrocarril de Madrid, por muchos años de amable ayuda al contactar con ella para hacer acopia de la documentación precisa y para muchas consultas que le hice. También a Ana Cabanes, responsable de la Biblioteca de esta entidad por los mismos motivos.

Ángel Lora González, profesor titular del Departamento de Ingeniería Forestal de la UCO por su amistad y por su presteza a la hora de aclarar dudas e informar desinteresadamente sobre las plantas de la vía.

José Antonio, Rosita y Álvaro Paris, porque sois tres de las cuatro columnas de la estructura sobre la que se asienta mi vida. La otra, no hace falta decirlo, es vuestra madre.

Antonio Montilla Lucena, por su ayuda desinteresada cediendo fotos y documentación que me ha sido muy necesaria.

Álvaro Olivares Olmedilla, presidente de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Córdoba, por las fotos y documentación aportada.

Manuel Ortega Pinto, porque gracias a él pude realizar trabajos muy fructíferos en la línea mientras fue director del taller de empleo de Espiel.

Eduard Ramírez Sanz, aficionado al ferrocarril, por darme una breve información con respecto a un matiz documental de la línea estudiada.

Juan José Ramos Vicente, magnífico comunicador de los aspectos de la historia ferroviaria extremeña y tierras vecinas por compartir conmigo sus expediciones por la vía y sus conocimientos cuando se le ha preguntado algo y, sobre todo, por su calidez humana.

José Reyes López, que escribió para mí, a mano y en exclusiva, diez abigarrados folios llenos de conocimientos de una vida dedicada a los trenes.

María del Valle Rivilla Luque por haberme ayudado en el proceso burocrático inabarcable y tedioso de depositar la tesis.

José Antonio Torquemada Daza, gran estudioso de los ferrocarriles y la minería de la zona norte de la provincia de Córdoba, por haber respondido pronta y acertadamente cada vez que se le ha preguntado por algo que se desconocía, con lo cual este estudio tendrá algún error de menos.

Y al mastín sin nombre, al que llamé "Ulises" porque una mañana me acompañó inopinadamente en uno de mis recorridos por la vía.

Y también al gato sin nombre que también estuvo a mi lado en la estación de Espiel durante otra mañana entera mientras realizaba mi trabajo de campo.

**HISTORIA DEL FERROCARRIL
DE CÓRDOBA A BELMEZ**

1.0.0. LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL

1.1.0. A propósito de la Revolución Industrial

1.1.1. Bases de la Revolución Industrial

A lo largo de su historia, el ser humano, en su intento de instaurar un entorno que le permitiese una subsistencia más estable, ha dado a luz dos etapas de desarrollo de carácter social y económico que han caracterizado su ya largo despliegue civilizatorio; la Revolución Neolítica, que se extendió desde unos ocho milenios antes de nuestra era hasta las décadas intermedias del siglo XVIII (Urdangarín et al., 1982: 77), y la Revolución Industrial, en la que se produjo una constante incorporación de unos avances técnicos proporcionados por la investigación científica, pero, este uso de la técnica no surgió de la nada.

Durante el citado siglo, el capital pasó de las manos de la aristocracia a las de la burguesía, una clase social que en el futuro consiguió el milagro de hacer realidad un sistema social y económico en el que prácticamente todos tuvieron una parte de la riqueza, cuando menos aceptable, aunque fuese desigual.

Este nuevo modelo de carácter universal de concebir la vida se extendió desde Inglaterra hacia Francia, Bélgica, Alemania, Austria, Estados Unidos, Japón o Rusia (Chaves, 2004: 96) proponiendo profundas transformaciones en los sistemas de obtención de los elementos necesarios para la subsistencia, en las maneras de relación, en la realidad del individuo, en su concepción mental, en la visión que tenía del mundo y en las ideas que animaban a los pueblos implicados, lo que llevó a este a disfrutar de unas “*condiciones técnicas y sociales de la producción*” (1993: 18), como opina Baldó Lacomba, a quien seguimos en todo este apartado en el que se explicitan las bases de la Revolución Industrial.

Consecuentemente, la aparición de este régimen mercantil dinamitó de una vez por todas las secuelas del antiguo sistema de vivir que aún imperaba en muchos de los lugares de Europa donde se asentó paulatinamente esta modalidad de vida diferente (Habermas, J. 1986: 53-54). Quienes no fueron capaces de ver esta forma disímil de entender la existencia como el camino a seguir, quedaron definitivamente relegados frente a sus vecinos.

Antes de describir los fundamentos en los que se asienta la Revolución Industrial, habría que decir que el *modo de producción* es la *facultad que tiene una determinada sociedad para procurarse los medios de vida que le son necesarios* (Baldó, 1993: 18), por lo tanto, en ello está incluido su propia capacidad para lograrlo, sus medios técnicos, materiales y humanos y las relaciones establecidas entre los distintos estratos sociales. Una vez aclarado ese concepto se debería hacer constar que el cambio económico y social del que se habla significa “*la transformación de las fuerzas productivas y de relaciones de producción mediante la cual se desarrolló el capitalismo industrial*”. Sin duda que esta interacción entre ambas fuerzas, la que por un lado detenta el poder económico y la que aporta su capacidad de trabajo por otro, es lo que representa el verdadero impulso de la Revolución Industrial. Las relaciones sociales establecidas entre los agentes de producción, es decir, los empresarios y los asalariados, son la esencia de la Revolución Industrial y sus exponentes más emblemáticos. Así, sus características se concretan en tres conceptos:

- *Nueva organización social de la producción con nuevos medios técnicos auxiliares de esta*, lo que deriva en una generalización del trabajo asalariado; productividad mediante la división de las formas de producción; desarrollo de la mecanización; utilización de nuevas fuentes de energías inanimadas como el vapor o la electricidad; y predominio del sector secundario sobre el primario en cuanto a números de individuos encuadrados en esos campos.

- *La producción constante transforma los sistemas caducos de mercado*. La creación arbitraria de productos implica la instauración de una infraestructura mercantil con la que han de venderse, es decir, que no solo se atiende a la fabricación, sino que se ponen en pie unos medios que posibilitan la absorción de esos fabricados, tanto en mercados nacionales como exteriores, con lo que el sistema económico se globaliza e institucionaliza como un nuevo modo de entender la vida comunitaria, ya que anteriormente la mayor parte de la producción se destinaba también al autoconsumo.

- *Nueva estructura social mediante la que se produce la conformación de una clase obrera y la aparición de la burguesía empresarial como acaparadora del capital y*, por lo tanto, de todos los medios de producción como la tierra, la industria y los servicios, con la importante presencia en estos de la banca y de los medios de transporte. Este despliegue económico hizo también que este grupo minoritario escalase los resortes más altos del poder.

Como consecuencia de todo ello, se creó un amplio proletariado producido por la conversión de una masa campesina y artesana en un lumpen que se empleó en el sistema fabril como mano de obra barata, con lo que la citada acumulación del capital por parte de la burguesía originó que esta invirtiese la ganancia en más producción industrial en vez de distribuirla entre los grupos artesanales independientes, con lo que la artesanía tradicional casi llegó a la extinción.

Esta descompensación en la posesión del capital hizo que surgiese una fuerte lucha entre los dos sectores sociales implicados que se centró en el control de los medios de producción.

La Revolución Industrial se ha definido también por tres elementos capitales como son:

- El *uso del maquinismo*, que ha posibilitado una producción más efectiva, abaratando los precios de la manufactura. Posiblemente, uno de sus grandes logros también haya sido la innovación tecnológica, de la que el ferrocarril fue uno de sus resultados más llamativos, por lo tanto, las máquinas y las fábricas son el exponente máximo de la Revolución Industrial, dado su poder emblemático, aunque no es el más importante. *“La tecnología, pues, se interpreta como la fuerza impulsora de la Revolución Industrial”* (1993: 104), dice Baldó Lacomba. Y es que la mejora científica consistió en la investigación de nuevos métodos de producción basados en la técnica que, una vez aplicados a la industria, generaron la transformación de esta y unos dividendos con los que se engrosó el capital, puesto que el objetivo final de todo este proceso era la acumulación de dinero.

- La *aparición de una burguesía* que ha controlado los medios de producción, el poder y el capital. El capitalismo, el sistema ideológico que identifica a la burguesía, puede definirse como un medio de producción basado en el trabajo asalariado y su estructura se apoya en dos pilares esenciales:

a) La posesión de los medios de producción que se depositan en manos de la burguesía.

b) La aportación de la mano de obra del proletariado.

Pero, para que se generase capital era necesario que existiese la plusvalía, que no es sino la diferencia entre el precio del trabajo y el del salario, por lo que el precio del primero debe ser superior al del segundo. Sin trabajo asalariado, pues, no es posible que exista la plusvalía.

• En tercer y último lugar, *la Revolución Industrial se caracteriza por la existencia de una gran masa proletaria*, con lo que el precio de la mano de obra se abarató. El socialismo se define por oposición al capitalismo y representa la lucha que mantienen los trabajadores por lograr la colectivización de los medios de producción para acabar así con la diferencia de clases. Uno y otro son ideologías surgidas a raíz de la implantación de este sistema económico, siendo este último una reacción a la existencia de la Revolución Industrial y, por extensión, al liberalismo económico. Esta conexión ocasiona que se abra una brecha debido a la lucha ocasionada por los intereses encontrados que tiene cada una de las partes.

Eric Hobsbawm, el historiador judío y marxista, dijo en 1962 que no era irrazonable considerar que la Revolución Francesa, de tintes netamente políticos, y la Revolución Industrial Inglesa no eran algo perteneciente a la historia de dos países que fueron sus principales mensajeros y símbolos, sino como el doble cráter de un volcán (1962). Aludía con ello a un concepto que definió como “*doble revolución*” que tiene tintes de burguesa e industrial, que son los dos extremos de un mismo eje, lo que indica que existe una interacción total entre los diferentes entes implicados.

Así mismo, y a diferencia de lo ocurrido durante la Revolución Neolítica, en la Industrial la conexión entre la política y la economía es absoluta, por lo que no existe un cambio en las estructuras del poder sin que el ámbito económico esté presente como detonante de este. Debido a ello, la revolución burguesa es una consecuencia de esa mutación económica sin la cual no hubiese existido el cambio, por lo que esta variabilidad no fue algo de carácter casual, sino un movimiento planificado concienzudamente a lo largo del tiempo por quienes lo gestaron.

Además, como efecto de todas estas peculiaridades, la Revolución Industrial originó un fuerte aumento de la población; una mayor longevidad de esta debido a las mejoras introducidas en el sector alimentario y sanitario; un proceso imparable de urbanización frente al abandono de la vida rural; una generalización de la alfabetización; la aparición de nuevas formas de pensamiento; la hegemonía de los países industrializados frente al resto de los que quedaron más atrasados, con lo que aparecieron dos frentes muy desiguales en cuanto a las rentas per cápita por habitante: el mundo desarrollado y el mundo subdesarrollado.

Todo lo expuesto lo posibilitaron el capitalismo industrial auxiliado por la Revolución Industrial, pero, esta no debe ser confundida con la Industrialización, ya que algo así se define como un proceso seguido para cambiar los medios de producción, mientras que lo otro es, simplemente, la historia de esa evolución. Por lo tanto, la Revolución Industrial es la historia de ese nacimiento, pero, no la de su desarrollo, con lo que se constata que tal hecho supuso un cambio cualitativo en los modos tradicionales de vida del ser humano, que, además, fue profundo y radical en su existencia.

1.2.0. Evolución

El término Revolución Industrial se creó en Francia entre los años 1828 y 1838. Así, la denominación de tal fenómeno se produjo en los trabajos de Adolphe-Jérôme Blanqui (1837), pero, su impulso primigenio se ocasionó en Gran Bretaña en la segunda mitad del siglo XVIII debido a que allí existían unas condiciones sociales y económicas determinadas que se consolidaron durante el transcurso de las primeras décadas del siguiente.

La fecha del origen de este sistema despierta una cierta controversia entre los analistas, puesto que pese a que se produjera este cambio evidente no hubo un abandono total de los antiguos sistemas de vida, que siguieron perviviendo junto a los nuevos.

Las causas que provocaron esta transformación tan radical en la existencia humana se originaron como consecuencia de la enajenación de la tierra por parte de los grandes capitales de la burguesía a los pequeños propietarios a lo largo de todo el siglo XVIII. Los minifundios desaparecieron poco a poco y se dio origen así a la creación de los grandes latifundios que quedaron en manos de unos pocos, lo que los convirtió en un medio de producción capitalista. Ello originó un cambio sustancial en los modos de concebir la agricultura. Así, de una forma de atender a la subsistencia y poco más se pasó a crear grandes monocultivos de cereales y otros productos de la tierra, lo que a la larga produjo cosechas más cuantiosas que abarataron el precio de los alimentos, lo que trajo como efecto que hubiese una mayor calidad de vida. Igualmente, al desposeer al campesinado de sus ancestrales modos de supervivencia, a este grupo social no le quedó más remedio que integrarse en la industria como mano de obra abundante y barata¹.

Si bien existieron precedentes que condicionaron su implantación, el primer periodo de importancia que se registra en su evolución se produjo entre los años 1764 y 1830. Efectivamente, desde la primera fecha citada y hasta la última década del siglo el país se desarrolló mediante un sistema fabril incipiente que se apoyó en el trabajo asalariado que normalmente se realizaba en los domicilios particulares de los trabajadores, con la ayuda prestada por una máquina hiladora conocida popularmente como "Jenny", que permitía que un solo individuo pudiese manipular hasta ocho carretes de hilo (Raveux et al., 2010: 73-76).

Hay quien indica también que ese momento inicial se produjo en 1769, fecha en la que se instaló la primera máquina movida por vapor, e incluso, en 1790, en que se constituyó una primera forma de proletariado a consecuencia de un modo de industrialización nunca antes conocido.

Sea como fuere, la Revolución Industrial se fue desarrollando y con ello se acabó con el trabajo artesanal que desde siempre habían controlado los gremios. La inclusión de la máquina en el engranaje de la producción desembocó en una eliminación de la manufactura, porque, esta es más veloz que el hombre, no se cansa, su trabajo es perfecto y, tras la inversión inicial, no cobra más salario que el pequeño óbolo que requiere su mantenimiento y el precio del combustible que la impulsa.

En principio, la máquina necesitó de unos modos de propulsión que eran un legado de la Revolución Neolítica. Efectivamente, el viento o la corriente del curso de un río aportaron movimiento a una rueda que, a su vez, activó un ingenio mecánico de

¹ Para una mayor información sobre este periodo y las causas sociales, políticas y económicas que le dieron origen ver también Danae, 1989: 7 y ss.

carácter eólico o hidráulico. Sin embargo, ambas fuerzas son privativas de ámbitos en los que existen espacios climáticos en los que el viento o grandes cauces de agua abundan en todo tiempo, lo que restringe poderosamente la difusión de la máquina, por lo que fue necesario que la investigación tecnológica plantease soluciones que no dependiesen de albures como estos.

Así, el empuje de un ingenio mediante el vapor, una forma de energía que ya había sido ensayada en la Grecia Clásica como un experimento pero no como un sistema a aplicar a las necesidades humanas, se empleó por vez primera en la primigenia etapa de la evolución fabril inglesa en el año 1775 en una fábrica de James Watt. Con ello, nuevos artilugios mecánicos vinieron a engrosar la capacidad de producción de las fábricas en detrimento del trabajo realizado en casa por miles de trabajadores que manejaban las pequeñas "Jenny"².

En esencia, esta evolución se originó debido a la necesidad de crear riqueza, lo que hizo que se buscaran sistemas de producción más baratos y más rápidos para que el capital invertido revirtiese pronto en un nuevo monto que, una vez reinvertido, daría origen a más dinero en una cadena que, teóricamente, no debía tener fin. La consecuencia fue que con la actividad industrial, se produjo una acumulación de capital en Inglaterra en las primeras décadas del siglo XIX, con lo cual se comenzó a invertir dinero para concentrarlo en dependencias fabriles en las que la máquina fue el verdadero centro neurálgico de la producción y no el operario asalariado. Con ello, este, acudía cada día a trabajar a un lugar en el que el sistema de explotación y las malas condiciones de trabajo conformaron una conciencia de clase que abrió una lucha interminable entre dos mundos antagónicos.

Una vez generalizado el uso de la máquina, como Karl Marx dijo acertadamente, *"al revolucionarse el régimen de producción en una rama industrial, esta arrastra consigo a otras"* (1973: 313). Con tal idea estaba aludiendo a un efecto imparable que el artefacto de Watt trajo consigo.

Aunque hay una cierta controversia para datar el inicio de la Revolución Industrial, parece que existe una mayor unanimidad en cuanto a fechar el término de cierre de esta primera etapa, que se produjo en torno al año 1830, momento de la puesta en funcionamiento del primer ferrocarril de carácter público tendido entre Liverpool y Manchester.

1.3.0. La Revolución Industrial en España

1.3.1. Origen

Al inicio y durante buena parte del siglo XIX, España era aún un imperio en el que no se ponía el sol, pero muy mermado. Aquí todavía se pensaba en que la tierra era el futuro mediante el que todos iba a tener un acceso directo al pan de cada día, pero el agro estaba en manos de la Iglesia, ya que desde el final del Imperio Romano había ido pasando poco a poco a su poder debido a las constantes donaciones de los fieles. La propia actitud del clero, que le hacía tender a la pobreza y la oración, obligaba a que la tierra no fuese explotada y lo que antes fue un medio productivo cuando estaba en mano

² Para un conocimiento somero sobre las máquinas de esta primera etapa industrial ver también Chaves Palacios en revista *Norba* Vol. 17, Págs. 101-108.

de seculares, en manos de la Iglesia se había muerto, por lo que era necesario “desamortizarlo”. Por ello, con un convenio con la entidad extraterrena, Mendizábal acabó con una situación de acaparamiento territorial que devolvió a manos laicas lo que durante siglos fue estéril por falta de cultivo. Naturalmente que tantos miles de kilómetros cuadrados de tierra provechosa pasaron únicamente a manos de quienes tenían dinero (Nadal, 1989: 67-109).

España no hizo sino recorrer el camino en el mismo sentido que había generado la Revolución Industrial inglesa: dejando la tierra en manos de unos pocos que la acapararon en grandes latifundios. Por esto, las grandes fortunas del país quedaron “enterradas” en el propio suelo que compraron produciéndose una descapitalización que impidió que se invirtiera en el nuevo modo de generar dinero de manera ilimitada: la Industria.

Al invertirse los grandes capitales que podían haber acometido la industrialización en la compra de las tierras de la Iglesia que había desamortizado el Estado, las perspectivas de creación de una industria quedaron anuladas en aquellas primeras décadas del siglo XIX, por lo cual, España quedó así relegada de las nuevas tendencias económicas durante casi un siglo.

El origen remoto de la Revolución Industrial en España puede que esté en 1780 cuando se comenzaron a construir las Reales Fábricas. Sin embargo, el proceso de industrialización propiamente dicho comenzó en Andalucía, concretamente en Málaga, en los años veinte y treinta del siglo XIX con la puesta en marcha de los altos hornos de Marbella y otras empresas regidas por las familias Heredia, Loring y Larios (Jiménez, 1977: 35-46).

Además de esto, también hubo un despegue industrial en Cataluña y en el País Vasco, sin embargo, en el resto del territorio nacional no hubo más base económica que lo que produjo el sector agropecuario y el comercio. Por ello, la industria que se fue desarrollando tuvo que ver con el medio agroalimentario debido a la producción mayoritaria de aceite, vino, azúcar, harina, cerveza, licores, etc., unos productos que se dieron mayoritariamente en Andalucía, en concreto en Sevilla, Jaén, Córdoba, Granada y Málaga. Además, también en el Sur se crearon industrias especializadas en el campo de la cerámica y al vidrio radicadas en Sevilla y Córdoba; y en el textil en Antequera.

En esta misma región tuvo una especial importancia la minería de cobre, plata y oro en río Tinto, en Huelva; de carbón y hulla en Peñarroya y Villanueva del Río y Minas, en Córdoba y Sevilla; de plomo, en Linares; de hierro y plomo, en Granada y Almería, etc.

1.3.2. Desarrollo

Pero, a pesar de este temprano florecimiento, algunas décadas más tarde se produjo un retroceso que llevó al desmantelamiento de esa débil estructura primigenia, lo que conformó, a la larga, un tejido industrial escaso y muy disperso, aunque el dinero regional no estuvo ausente de la inversión en otros muchos lugares de la geografía nacional (Nadal, 1989: 196-238).

Efectivamente, al mismo tiempo que en Andalucía, la industria de la región catalana se concentró casi en exclusiva en Barcelona, lo que hizo que la ciudad creciera desmesuradamente durante el siglo XIX y XX, a lo que contribuyó la emigración rural

producida después de la última guerra civil. Cataluña fue la primera región del Mediterráneo que comenzó a industrializarse desde finales del siglo XVIII y los inicios del XIX, antes aún incluso que la Lombardía o el Veneto, en Italia, pero el desarrollo importante de la zona se retrasó hasta la etapa finisecular.

Este adelanto fue posible porque existieron una serie de familias de la burguesía dedicadas a la industria textil que tomaron la identidad catalana como una bandera para establecer un nacionalismo que aún perdura, puesto que los diversos sectores industriales, más o menos especializados por provincias, pretendieron aislar la región del conjunto global de la nación propiciando el autoabastecimiento (Nadal, 1989: 239-287).

El marco cronológico de la industrialización del País Vasco se encuadra entre mediados del siglo XIX y los años cuarenta del XX, sin embargo, esta región ya tenía por entonces una importante tradición preindustrial de herrerías, talleres de fundición y astilleros, siendo sus sectores económicos principales los dedicados a la minería, la siderurgia, la metalurgia y la construcción naval. Según se indica en la obra *Breve Historia de Euskadi*, “la industrialización vizcaína se caracterizó por su alto grado de concentración, tanto geográfica, en las cercanías de Bilbao, como sectorial, siendo el sector puntero la siderurgia, que requería abundancia de capitales y de mano de obra en grandes empresas” (De la Granja et al., 2010: 158).

El desarrollo industrial de Madrid se concentró, prácticamente, en su casco urbano. Su tipología estuvo constreñida al sector alimentario, por lo que podían encontrarse fábricas de harinas, azucareras, lagares o molinos, y al campo de la actividad textil, a la construcción y a las canteras de piedra. Su industrialización se produjo por un interés manifiesto del Estado para que la capital del país dispusiese de su propia manera de crear riqueza a fin de que se autofinanciase a sí misma y no dependiese del aporte económico periférico.

Aparte de lo citado, poco más hubo para que se pueda hablar de un desarrollo industrial de importancia. Cuando las consecuencias de la desigualdad fueron evidentes, se intentó poner remedio industrializando algunas zonas, pero de una manera polarizada, condenando a las demás a la pobreza sin la menor misericordia. El lento y tardío florecimiento del resto de las regiones del país se basó en la explotación agroalimentaria, aunque a partir de la guerra civil de 1936 el turismo se convirtió en una fuente de ingresos muy poderosa. De todas maneras, no hay que olvidar la importancia manifiesta de la minería en el espectro económico de la industrialización.

Con este panorama, la característica principal de la Revolución Industrial en España radica en la ambigüedad que puede presentar la presencia de estructuras económicas ancestrales y las de simple subsistencia que coexistieron con otras de manifiesto capitalismo.

Sin embargo, su influjo llegó a España cercenado por una serie de problemas económicos y políticos que impidieron que el país progresase de una manera uniforme. Como indicó Nadal, “la revolución industrial echó muy pronto algunas raíces en el solar hispánico. Por falta de terreno abonado, las raíces dieron unas plantas generalmente raquílicas que relegaron a un lugar secundario la vieja potencia colonial” (1989: 23).

1.4.0. Conclusión

La Revolución Industrial supuso para el desarrollo humano una transformación radical que afectó a todos los órdenes de la vida. Aunque surgió en Gran Bretaña, se propagó por todo el orbe con incidencias diferentes y distintos resultados, con lo que se crearon dos mundos diferenciados por el acaparamiento o la carencia del control de los medios de producción.

En España, tuvo un influjo heterogéneo puesto que la desigualdad existente en el grado de desarrollo de cada región es, aún hoy, francamente manifiesto. La española es, pues, "*una economía dual*" (Sánchez, 1968) que provocó que mientras algunas regiones siguieron viviendo hasta casi llegado el siglo XX en un persistente sistema neolítico, otras, como el País Vasco, Cataluña y en un primer momento Andalucía, se vieron impulsadas por un suceso capitalista que hasta pocas décadas antes no había tenido precedentes.

Sin embargo, ¿hasta qué punto puede hablarse de "fracaso industrial" en nuestro país? El propio Baldó Lacomba reconoció años después de haber escrito su libro sobre la Revolución Industrial de haberse precipitado en sus conclusiones sobre la industrialización española. Si los restos de las fábricas y otras manifestaciones del desarrollo económico de los dos pasados siglos florecen por doquier, si la huella de la presencia y proliferación de los medios de transporte surgen a cada paso, si el propio desarrollo económico en sí es otra prueba evidente del esfuerzo desplegado por el país, el denuedo por alcanzar un mejor futuro para todos no se malogró.

2.0.0. LAS ELITES MALAGUEÑAS DEL SIGLO XIX

2.1.0. Un nuevo El Dorado en Málaga

2.1.1. Primeros indicios de la Revolución Industrial en España

En las décadas intermedias del siglo XIX, Málaga acogía entre su trazado urbano a una población de unas ochenta mil almas. En gran medida, la procedencia de esta cantidad de gente se debía al abandono de las tierras de labor en las que habían vivido sus ancestros desde tiempo inmemorial desde que se iniciase la Revolución Industrial. Esta tendencia que impelía a la sociedad rural a concentrarse en ciudades, en el caso de la ciudad andaluza, fue *“el motor que acelerará la débil e incipiente economía malagueña”*, según manifestó Jiménez Quintero, (Jiménez, 1977: 35).

Las causas de tal fenómeno demográfico se debían, según afirma Morilla Critz, a cuatro razones principales: la existencia de una burguesía similar a las más avanzadas del resto del país; su actividad mercantil dio origen también a una industrialización que se complementó con las explotaciones mineras; fue el foco receptor de toda la producción económica andaluza; y el emisor de dinero que, unido al capital exterior, realizó las inversiones que dieron lugar a los ferrocarriles de la región (1978: 110).

Como consecuencia de toda esa pujante actividad comercial e industrial muy intensa, Málaga fue la segunda provincia española, tras la de Barcelona, en acaparar el peso fabril del país, por lo que entre el catálogo de sus enclaves manufactureros, además de las innumerables pequeñas empresas complementarias de estos y talleres familiares de mediano o reducido calado, se encontraban trece fábricas de jabón y otras tantas de pasta de fideos; once de almidón; ocho de cáñamo y lino; siete de curtidos de pieles; seis de tejido de seda; cuatro de albayalde; dos de cerveza e igual número de salazones, de productos químicos y de azúcar; una de abanicos, otra de sombreros y una tercera de botones de pasta.

Además, en las localidades de sus inmediaciones llegaron a proliferar otras muchas entre las que se asentaron industrias siderúrgicas cuyas homólogas únicamente se podía hallar en aquella etapa histórica en el País Vasco, sin embargo, las del sur, durante varias décadas, fueron mucho más importantes.

También el tráfico de su influyente puerto, asomado a un enclave marítimo de excepción, puede dar una idea aproximada de esta aseveración, dado que anualmente recalaban en sus muelles unos dos mil barcos de bandera española y otros cuatrocientos más de pabellón extranjero, lo que supone una actividad económica realmente importante. Como dice el investigador Fernández Sanz, *“tras las últimas luchas coloniales en América, Málaga se había convertido en el principal puerto de exportación de vinos y aceites andaluces”* (2010: 29).

Por lo que ha quedado dicho, en la primera mitad de esa centuria, el desarrollo económico malacitano llegó a equipararse a los más avanzados que pudiese haber en cualquier otro punto geográfico del país. Posteriormente, con el aumento del precio del carbón, el combustible esencial por aquel entonces, el agotamiento de la materia prima que se transformaba en las fábricas, la plaga de la filoxera, que devastó las cepas de las vides de toda Europa en los años iniciales de la década de los ochenta, y la ralentización del empuje comercial de sus artífices, hizo decaer la economía de la zona, aunque fuese de una manera paulatina.

Los decididos promotores de tal emporio de riqueza fueron algunos individuos pertenecientes a tres familias cuyos ascendientes no eran naturales de la zona sino que habían venido de muy lejos, sin embargo, por su actuación económica destacada, están ya indefectiblemente unidos a la historia contemporánea de esa ciudad andaluza.

Estos grandes empresarios fueron los Heredia, los Larios y los Loring.

2.1.2. La familia Heredia

Posiblemente, de los tres grandes nombres citados, *“Heredia es uno de los personajes más representativos de la Málaga decimonónica y sin duda alguna la figura más destacada en los comienzos del industrialismo malagueño”* (Jiménez, 1977: 36) debido a la audacia e importancia de sus negocios, lo que no merma la de las otras dos dinastías.

Manuel Agustín Heredia Martínez había nacido en el año 1786 en Rabanera, un pequeño pueblo de la comarca de Tierra de Cameros, en la provincia de Logroño.

Al inicio del siglo siguiente, continuando la tendencia iniciada por otros familiares y vecinos de la zona, se trasladó con su familia y se asentó en la activa zona andaluza, donde, en 1801, a la edad de quince años, tomó su primer empleo como dependiente de un comercio de Vélez-Málaga que dejó en los años siguientes cuando procedió a invertir en exiguos negocios que le hicieron salir de una situación económica deficiente para convertirse en un pequeño empresario (Jiménez, 1977: 36).

En el periodo de la invasión napoleónica, cuando la guerra ofrecía una serie de posibilidades a quien deseaba arriesgarse, comenzó a llevar productos agrícolas y grafito que vendía en Gibraltar. La mina de la que sacó el mineral estaba situada entre Estepona y Ronda. Era propiedad del Estado y por ello la explotó de manera fraudulenta (Fernández, 2010: 29). En la colonia inglesa, compraba manufacturas provenientes de los Estados Unidos e Inglaterra y luego las revendía en España.

La riqueza acumulada con este intercambio hizo que su fortuna aumentase hasta el punto de poder aspirar a casarse con Isabel Livermore Salas (Jiménez, 1977: 36), hija de Thomas Livermore Page, el comerciante inglés establecido en la ciudad portuaria. El matrimonio, celebrado en 1813, le abrió el camino para relacionarse con aquella burguesía cosmopolita, lo que sin duda ayudó a ennoblecer sus orígenes. Su descendencia fue numerosa: Manuel, Tomás, Isabel, Amalia, Enrique, Ricardo y María... Siete hijos en total más otros cinco que nacieron muertos o que fallecieron antes de llegar a hacerse adultos.

Acabada la Guerra de Independencia, contaba ya con el capital suficiente como para comprar algunos barcos, por lo que a partir de 1817 se dedicó a exportar productos de diversos tipos a las colonias españolas de América, que en esos momentos estaban procediendo a su guerra de liberación de la metrópoli. Así mismo, logró hacerse con un contrato de la Hacienda Pública para surtir de tabaco al país y con otro para abastecer los presidios de las posesiones en el Norte de África. Entretanto, comenzó a disponer de una infraestructura agrícola y fabril para la obtención de azúcar a fin de no depender de la que se debía traer, encarecida por el transporte, de la isla de Cuba.

Al inicio de la década de los años veinte, el industrial ya tenía el suficiente prestigio como para que se le tuviese en cuenta entre las elites locales. En 1824, se le requirió para que tomase el cargo de prior del Consulado de Málaga, donde creó una

cátedra de Química Industrial y otra de Geometría Mecánica para preparar a una serie de especialistas en ambas materias que, una vez acabados los estudios, serían unos posibles trabajadores bien cualificados que emplearía en sus industrias.

Un año más tarde, emprendió la tarea de montar una siderurgia cuya actividad simultaneó con otras muchas que tenía concebidas. Esta empresa, cuya designación comercial atendía al nombre de La Concepción, se instaló en Marbella en 1826, pero su despegue como negocio comenzó en 1831 cuando Heredia se hizo cargo de lo que había pertenecido hasta ese momento a una sociedad (García, 2007: 291). Dos años más tarde sus altos hornos se adaptaron a los nuevos tiempos y utilizaron carbón mineral, como se estaba haciendo en Inglaterra y en los incipientes países industrializados del Continente Europeo, para obtener un mejor rendimiento debido a su mayor poder calórico (Jiménez, 1977: 37).

Igualmente, en 1832, creó en la playa de El Carmen una empresa complementaria de la fábrica marbellí, que denominó La Constancia, en la que se realizaba el forjado y se obtenía hierro dulce (Escudero et al., 2015: 321). Una y otra, serán las primeras factorías de este tipo implantadas en España, al menos, en cuanto a la magnitud de su producción.

Su manifiesta relevancia económica le llevó a que el año de puesta a punto de la nueva industria le fue concedida la Cruz de Carlos III como reconocimiento a los méritos adquiridos en el campo de lo fabril.

Casi al mismo tiempo, entre 1831 y 1833, fue requerido como síndico y regidor del Ayuntamiento, pero, su dedicación a los negocios le hizo que se inhibiese de la política y de otros puestos de relevancia pública que se le ofrecían, una tendencia que le acompañará a lo largo de la vida, por lo que, socialmente, apenas si tan solo se permitió ser socio fundador del Círculo Malagueño, que como otros muchos casinos de pequeñas y grandes ciudades, se creó para impulsar las relaciones económicas, culturales y sociales de la clase dominante, lo que a todas luces le reportó beneficios crematísticos y vitales.

Pese a tanta actividad de carácter económico, Manuel Heredia solo tuvo, al parecer, un único medio de evasión: los caballos de carreras, de los que fue un gran criador.

Anecdóticamente, se ha de decir que, con el tiempo, dio su apellido a todos los innumerables gitanos que trabajaban en sus fábricas de Cádiz, con lo que palió una serie de deficiencias en la vida de muchas personas que carecían de una personalidad jurídica reconocida mediante la inscripción en un registro civil de características estatales, por lo que el apellido Heredia, por su proliferación entre este grupo social, ha quedado casi como uno de sus distintivos particulares.

Acercándose al otoño de su vida, preparó el inevitable cambio en la dirección de sus empresas. Decidió que los artífices de su sucesión debían ser sus hijos Manuel y Tomás, los hijos mayores nacidos en 1817 y 1819, respectivamente. Para prepararles convenientemente se les envió a Inglaterra y Francia para cursar una serie de estudios que los convirtieron en potenciales gestores de su imperio económico.

Entretanto, en 1837, apoyó a su cuñado José de Salamanca y Mayol, conde de Salamanca y Conde de los Llanos, primer impulsor en potencia de los ferrocarriles de este país, para que llegara a ser elegido Diputado en Cortes por la provincia de Málaga.

Ese mismo año fue cuando adquirió la siderurgia de San Andrés, radicada en Adra, en la que se manufacturaba plomo³. Además, poseía una flota de doce bergantines y una fragata con la que llevaba sus productos hasta América y Filipinas, que, poco a poco, ampliará a unas dieciocho naves y otros tipos de barcos de menor calado, lo que sin duda contribuyó al florecimiento de una pujante marina mercante de la que el país estaba muy necesitado.

Así mismo, tuvo dos fábricas de jabón en la capital y una factoría de hilados y tejidos que instaló junto a La Constancia. Estaba integrado en la dirección de una compañía de seguros, en la del Banco de Málaga (Morilla, 1978: 25-34), en la del de Isabel II y en una sociedad naviera que llegó a establecer relaciones entre Cádiz y Marsella, la principal receptora del plomo de la fábrica de Adra.

En el inicio de la década de los cuarenta, Manuel Agustín Heredia Martínez era el hombre más rico de la zona y el primer industrial siderúrgico del país, hasta el punto de rebasar a sus competidores vascos, ya que en sus fábricas se empleaban a unos dos mil quinientos trabajadores de toda Andalucía. Llegó a ser uno de los primeros empresarios liberales de carácter moderno y un negociante que poseyó una enorme variedad de explotaciones, con lo que amasó una de las fortunas más importantes del país en el siglo XIX.

Como se ha dicho, pese a que nunca se mezcló en la caótica política del tiempo que le tocó vivir, al final de su vida llegó a aceptar el cargo de senador, pero, su actividad en este campo sería exigua, dado que el 14 de agosto de 1845 fallecía en Málaga aquejado de una apoplejía que inútilmente había tratado de curarse en Londres.

Su herencia estuvo constituida por unos sesenta millones de reales de vellón (Jiménez, 1977: 37), de los cuales, seis estaban integrados por sus innumerables valores industriales, inmuebles, reservas de combustible y fabricados de todo tipo.

Las relaciones establecidas por Manuel Heredia mediante su matrimonio y sus posteriores vínculos sociales o económicos se reforzaron en los últimos años de su vida, o tras su muerte, con el establecimiento de noviazgos o enlaces efectuados por sus hijos e hijas con otros jóvenes escogidos entre la alta burguesía o la aristocracia malacitana, andaluza o nacional. Manuel y Tomás se casaron en 1848 con Trinidad y Julia Grund Cerezo del Campo; Isabel y Amalia lo hicieron con José Hurtado de Zaldívar, conde de Zaldívar, y con Jorge Loring, marqués de Casa Loring; Enrique desposó a Josefa de la Cámara Livermore; Ricardo a Isabel Loring Heredia; y María a José Paladé, conde de Aguiar. Tales cohesiones denotan, a tenor de los apellidos y títulos, un intercambio de herencias entre dos de las tres grandes familias que nos ocupan y hasta una cierta endogamia sugerida por la repetición de patronímicos pertenecientes a la misma estirpe, lo que no será un caso único entre las uniones matrimoniales de estas dinastías económicas.

Tomás y Manuel continuaron la labor de su progenitor teniendo que hacer frente a la competencia de las industrias extranjeras y a los reveses de los conflictos internacionales que se sucedieron durante la segunda mitad del siglo XIX. Sin embargo, la lucha incesante y la especialización constante de la fábrica San Andrés, hicieron que la empresa no acusara estos altibajos y durante algunos años siguió produciendo

³ Para una mayor información sobre las fundiciones de la familia Heredia ver también el artículo de Escudero y Parejo "La siderurgia malagueña (1899-1924)", publicado en la *Revista de Historia Industrial* n° 58.

ganancias y continuó siendo durante una larga etapa la fundición más avanzada del país.

Sin embargo, Manuel no llevó adelante durante un tiempo muy dilatado el deseo de su padre de convertirse en un digno sucesor de sus negocios. Dominado de por vida por un carácter depresivo, en 1852, se descerrajó un tiro en la cabeza durante la celebración de una cacería en la zona de Motril. Debido a ello, Tomás heredó la dirección absoluta de todas las empresas.

El 23 de agosto de 1854 abrió una fábrica de plomo en Almería denominada Santo Tomás, con la que pretendió descargar el frenesí de trabajo que aquejaba a la de Adra durante esos años. Mas, nada es eterno y entonces, durante las décadas de los años sesenta y setenta, comenzaron a incidir en los resultados económicos anuales una serie de problemas ajenos a las empresas siderúrgicas, pero, muy relacionados directamente con estas.

Sucedió que el carbón mineral para la alimentación de los hornos de la fundición comenzó a escasear y, por ello, el precio de las manufacturas fue aumentando de manera paulatina. Por otra parte, los aranceles aduaneros para exportar el plomo subieron constantemente, con lo que los beneficios se redujeron aún más.

Pero, hubo otro inconveniente aún mayor. El agotamiento de los filones de galena de la Sierra de Gádor que surtían a las dos fábricas, obligó a traer este mineral desde Almagrera, Jaén, Murcia o de lugares más alejados como Marruecos o Italia, con el consiguiente encarecimiento debido a los gastos de transporte.

Poco a poco, los numerosos hornos que se insertaban en el espacio fabril se fueron apagando y la actividad del gran emporio se redujo a algo meramente residual. El analista Fernández Sanz opina que la siderurgia malagueña fracasó en tres aspectos: *“su incapacidad para modernizarse con los nuevos sistemas de producción con el lingote y el acero; que el ferrocarril llegara demasiado tarde, y finalmente el corte de su tráfico carbonero por la larga distancia a los yacimientos, lo que resultaba excesivo dadas las elevadas tarifas del transporte”*. Por ello, se *“hizo prohibitivo el uso del carbón tanto de Belmez como el de otros lugares en dichas instalaciones, que se mantuvieron aferradas al consumo de carbón vegetal. Ello ocasionó su ruina a partir del decenio de 1860”* (2010, 32).

En 1876, fue necesario cambiar de actividad ante la falta de mineral lo suficientemente barato y copioso como para seguir fabricando elementos derivados del plomo.

Así, Tomás Heredia decidió comprar una fábrica de azúcar, radicada también en Adra, cuyo nombre fue San Nicolás, puesto que los resultados de la de San Andrés eran tan exiguos que cuatro años más tarde se cerró de una manera definitiva.

Sin embargo, los inconvenientes no concluyeron y la nueva empresa también se vio aquejada por la posible competencia desleal de los otros industriales del azúcar y de la regresión del cultivo de la caña. Debido a la explotación a que eran sometidos los agricultores cambiaron los cultivos de esta planta por las frutas tropicales y otros productos hortícolas, con lo que poco a poco el emporio del azúcar en la comarca se fue extinguendo hasta que su estertor concluyó definitivamente, como se ha indicado, en los años sesenta del pasado siglo.

Así mismo, la epidemia de filoxera que se había detectado por primera vez en España en 1878, precisamente en la zona de Málaga (Molleví et al., 2007: 134), aunque puede que hubiese indicios de ella desde 1875, y que aquejará a la vid durante los años

ochenta, también redujo las ganancias de la familia debido a la carencia de productos derivados de esta, como el vino o las pasas.

En 1893, cuando contaba con setenta y cuatro años, Tomás Heredia Livermore murió en Málaga a consecuencia de una pulmonía, dejando una herencia menos cuantiosa que la que había heredado de su padre.

2.1.3. La familia Larios

Los Larios provenían de Laguna de Cameros, otra población riojana que dista tan solo cinco kilómetros de la patria chica de los Heredia, y como estos, también llegaron a Málaga y a Vélez-Málaga al iniciarse el siglo XIX siguiendo la inercia de otros muchos cameranos (Jiménez, 1979: 218). La razón por la que se instaló Pablo Larios en esta ciudad, un viudo por partida doble con numerosa prole de ambas esposas fallecidas, fue porque en un lugar en plena ebullición económica le iba a ser más fácil buscar un porvenir más aceptable para él y para sus hijos que el que tenían en su población de origen (Jiménez, 1977: 37).

Desde su nuevo asentamiento, concibió que parte de sus vástagos se estableciese también en Cádiz y en Gibraltar. Así, mientras Manuel Domingo y Juan, hijos respectivos de sus mujeres Ana Llera y Gregoria Herreros, y el propio cabeza de familia se quedaron en Málaga, Pablo y Martín, descendientes de la segunda esposa, se trasladan a la colonia británica y a la capital gaditana.

La rama malagueña quedó como propietaria de la sociedad Manuel Domingo Larios y Hermano, mientras que las otras escisiones se agruparon bajo las denominaciones de Larios Hermanos, Martín Larios y Lasanta y Compañía, radicadas respectivamente en Cádiz y Gibraltar. Estos primeros escarceos mercantiles propiciaron que la familia fuese acaparando un patrimonio económico respetable que propició un desarrollo posterior que llegó a ser ciertamente grande.

La muerte prematura de Manuel Domingo posibilitó que se realizase una reestructuración en el seno de la entidad que compartía con Juan y que se convertiría en 1831 en la razón Larios Hermanos y Compañía, en la que se integró este, José López Lledó y Martín Larios y Herreros, el hermanastro que había emigrado a Gibraltar (Jiménez, 1977: 38).

En 1861, este disolvió la sociedad y conformó otra con sus hijos Manuel Domingo y Martín, que se denominó Martín Larios e Hijos, en la que las ganancias se repartían en un 84% por ciento para el cabeza de familia, ya que era el socio capitalista, y en un 8% para cada uno de los dos hijos.

Cuatro años después, Martín Larios y Herreros recibió el título de marqués de Larios, con lo que sería el iniciador de una tradición aristocrática muy reconocida en la ciudad, a la par que cabeza pensante de un movimiento económico desarrollado por la familia a partir de entonces. Con él, el linaje de los Larios diversificó sus maneras de ganar dinero en una innumerable tipología de negocios que evolucionaron desde la concesión de prestamos, en un principio, hasta convertirse en industriales de varias empresas malagueñas, como las fábricas de jabones y aceites de El Perchel, el ferrocarril de Córdoba a Málaga, compañías de seguros, explotaciones agrícolas tras ser canalizados el Genal y el Guadiaro, El Banco de Málaga, la industria naviera mercante

o las inversiones realizadas en las azucareras instaladas en la zona este de la provincia (Fernández et al., 2010: 152).

A su fallecimiento, ocurrido en 1873, el magnate dejó una herencia valorada en unos veintinueve millones de pesetas (Jiménez, 1977: 38). Tras el hecho, se disolvió la sociedad y se fundó otra nueva denominada Hijos de Martín Larios, en cuya dirección figuraba Margarita, su viuda, que también era natural de Laguna de Cameros, y sus herederos Ana María, Martín y Manuel Domingo.

Sería este último quien tomaría las riendas de la riqueza familiar y, a pesar de la indudable pujanza de su padre en el campo de lo económico, en el futuro, su sucesor sería aún más recordado entre sus conciudadanos que este por su papel de bienhechor de la ciudad al dejar un recuerdo imperecedero al abrir la calle comercial que lleva el nombre del clan y que desde entonces es una de las más importantes de Málaga.

Con el tiempo, por una serie de coincidencias centradas en la falta de descendencia de algunos de los miembros de la familia, José Aurelio Larios y Larios, el hijo de Martín, recibió en sus manos toda la herencia familiar y concentró en sí casi todo el patrimonio generado a lo largo de los años por sus parientes en Málaga y en Cádiz y los títulos nobiliarios concedidos a sus predecesores a lo largo de tres generaciones.

Convertido en un hombre inmensamente rico, aportó su esfuerzo al de sus ascendientes iniciando un negocio dedicado al vino y a los licores que aún perdura hoy. Entre las etiquetas que llegó a hacer mundialmente famosas sobresalen el *Brandy 1866* y la *Ginebra Larios* con lo que la saga iniciada por aquellos prohombres del siglo XIX continúa perviviendo.

2.1.4. La familia Loring

El origen de los Loring (Olías et al., 2006: 1) se encuentra en la población de Axminster, que está radicada en el condado de Devon, Inglaterra. Fue allí donde en el último tercio del siglo XVI nació Thomas Loring, que partió ya en la centuria siguiente hacia la colonia inglesa situada en el nordeste del Continente Norteamericano. En su viaje, llevó a su hijo John consigo desde el Viejo Mundo hasta el Nuevo y se estableció en Hull, Plymouth, en la zona de Massachussets (Jiménez, 1977: 40), y también residieron en la población de Hingham.

Thomas, el hijo de John, que había nacido en 1661 ó 1662 en la primera ciudad que acogería a la familia, murió en la segunda en la que residieron los Loring y de la que ya no saldrían salvo la rama que se aposentó aquí en España.

Benjamin, su descendiente, nació en las postrimerías del siglo y su hijo Joseph lo haría ya en la Centuria de las Luces cuando se aproximaba a sus décadas intermedias.

A lo largo de seis generaciones se estuvo impulsando una tradición familiar que llegó hasta el último tercio del periodo citado habiendo producido un desarrollo económico lo suficientemente holgado como para que permitiese a George Loring James, otro de los herederos nacido el 18 de noviembre de 1771, que estudiase en el Colegio de Harvard. Aunque no acabó su aprendizaje universitario, mientras trabajaba de tonelero, siguió estudiando para conseguir el título de capitán de barco, lo que le permitió volver a Europa, el lugar desde donde un día habían surgido sus ancestros (Olías et al., 2006: 3).

Con su nueva profesión de marino conjugada con la de tonelero, se trasladó en 1810 a una España inmersa en una guerra de liberación contra los invictos ejércitos de

Napoleón y durante algún tiempo llevó en su barco los productos que fabricaba y trajo otros que eran necesarios para un país sumido en una contienda. Acabada esta, se dedicó a la exportación de vinos de la región, de pasas, comercio del que fue pionero en Norteamérica, y de productos mineros y agrícolas que llevó hasta Massachussets. Además, fue agente de la empresa londinense Baring Brothers & Co. Ltd.

Su inserción entre la alta burguesía malagueña hizo que en 1817 se casase con María del Rosario Oyarzábal Herrera, cuyo origen estaba en el norte de la Península Ibérica. El matrimonio tuvo diez hijos, de los que tres morirían al poco de nacer. El tercero de los que subsistieron será de quien vamos a ocuparnos a partir de ahora.

2.2.0. El encumbramiento de Jorge Loring y Oyarzábal

2.2.1. Los inicios de un gran industrial

El inicio de la industrialización en España, de una manera parcial como se ha visto en el capítulo correspondiente, se produjo en la década de los años treinta del siglo XIX. Esta fue la primera causa de una intensificación demográfica y agraria que a partir de ese momento siguió delante de una manera imparable.

Con la mejora de los sistemas de explotación del campo se generó también la mecanización de la industria dependiente de las materias primas aportadas por el sector primario. La manufactura del algodón, entre otros muchos campos a apuntar, adquirió una gran importancia como un reflejo de lo ocurrido en los países industrializados europeos, que acabó abaratando el precio de la ropa. Igualmente, como un efecto de este nuevo sistema económico, el consumo se incrementó, con lo que se conformó un mercado autóctono. Además, se obtuvieron las primeras coladas de arrabio producidos en altos hornos, lo que generó una primaria industria pesada, y se promovieron las primeras construcciones mecánicas.

En los años intermedios del siglo XIX, esta nueva inercia económica había arraigado en puntos concretos de la geografía española como Barcelona, el País Vasco y Málaga, donde, como se está comentando, habían surgido unos grupos familiares que habían llegado a promover un auténtico suceso económico. Como dice Morilla Critz, *“la característica fundamental del “capitalismo malagueño” es la concentración del capitalismo en todas sus formas en unas pocas y grandes fortunas, junto a un sector de pequeños comerciantes en franca regresión”* (1978: 110).

Mientras ocurría esto, Jorge Enrique Loring y Oyarzábal se preparaba y estaba comenzando a ser el gran empresario andaluz que resultó ser con el devenir del tiempo.

El hijo de George había nacido el 6 de octubre de 1822, pero, muy pronto fue enviado a Norteamérica con sus parientes para realizar sus estudios de ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Una vez licenciado comenzó a trabajar en la empresa familiar al tiempo que experimentaba con negocios que llevó a cabo de manera particular.

También se relacionó con la alta burguesía malagueña, lo que le facilitó el acercamiento a Amalia Heredia Livermore, una de las hijas del magnate Manuel Heredia, que había nacido en esa ciudad andaluza el 3 de mayo de 1830 y que se convirtió en una mujer de inteligencia despierta que había sido instruida en las Bellas Artes y la Cultura (Ramos, 2005: 146).

Aquel matrimonio aunó dos fortunas muy cuantiosas, por lo que ambos cónyuges siguieron una dinámica ejercida desde siempre por las grandes familias oligarcas de interconectarse mediante sociedades o vínculos matrimoniales para aumentar o mantener sus respectivos patrimonios.

Los novios adquirieron una finca muy cercana a Málaga. El nombre que se le impuso a la hacienda fue el de La Concepción, que reproducía el de la fundición que tenía la familia de Amalia en Marbella. Entre 1848 y 1849 se construyó un palacete de estilo ecléctico que se convirtió en la vivienda de la pareja (Ramos, 2006: 96-98).

2.2.2. El matrimonio Loring-Heredia y su actividad cultural

La boda se celebró en 1850 y el viaje posterior se alargó durante seis meses en los que los esposos recorrieron Francia, Suiza, Alemania e Italia, visitando preferentemente museos, bibliotecas y parques y jardines. La experiencia acumulada hizo que Amalia ejerciese en el futuro de magnífica y culta anfitriona y se consagrara a una actividad que le llevó a crear en La Concepción una biblioteca enorme en la que destacaban los manuscritos relativos a temas malagueños; un centro de reunión para promover una tertulia intelectual, industrial y política, ya que la mujer siempre estuvo muy al tanto de esta; y un importante jardín botánico que fue ampliado paulatinamente con las aportaciones que iban haciendo periódicamente los capitanes de los barcos de la compañía naviera de los Loring, a los que se les encargaba que trajesen de sus viajes plantones de especies exóticas que se desarrollarán sin grandes problemas gracias al suave y húmedo clima malagueño de tipo mediterráneo.

Pero, la actividad cultural de los esposos no se detuvo ahí. El año siguiente, en una cantera de las afueras de la ciudad denominada Los Tejares de donde se extraía el barro para la alfarería, aparecieron dos textos jurídicos de origen romano grabados en bronce que una vez estudiados se conocieron como la *Lex Flavia Malacitana* y otro más de menor importancia (Ramos, 2005: 148). Enterado Jorge Loring, los compró y, con ello, los esposos iniciaron una colección arqueológica (Rodríguez, 2001: 10), que a veces se amplió mediante procedimientos ilegales.

Con respecto a este código de leyes locales se ha de decir que data del año 81 d. de C. Fue examinado *in situ*, o bien mediante copias facsímiles, entre otros, por Theodor Mommsen, verdadero iniciador de la manera moderna de estudiar la Historia de Roma, así como por Borghesi, Hübner, Henzen o Manuel Rodríguez Berlanga, amigo personal y cuñado de Jorge, ya que se casó con una de sus hermanas (Rodríguez, 2001: 9-38). Además de elaborar varios catálogos de la colección a lo largo de los años, Rodríguez difundió entre los especialistas el hallazgo y lo estudió a fondo, lo que le valió que le fuese concedido el título de Caballero de la Real Orden de Isabel La Católica.

El interés suscitado por el repertorio arqueológico se debió también a que este bronce legislativo fue uno de los seis objetos de extracción romana que llegaron a figurar en el conjunto, con lo que se convirtió en una de las más importantes compilaciones arqueológicas de carácter privado del país. Únicamente el Museo Borbónico Napolitano superó en dos el número de elementos de este tipo encontrados. La importancia de la colección del matrimonio se advierte si se conoce que en el resto de los museos de toda Europa tan solo existen otros catorce códigos estatutarios.

Entre los años 1854 y 1855 se produjo en Málaga una epidemia de cólera que puso de manifiesto la casi absoluta carencia de una infraestructura sanitaria en una ciudad de su importancia. Lógicamente, el Ayuntamiento constituyó una comisión destinada a paliar los efectos entre las capas sociales más necesitadas en la que se incluyó a personalidades locales como Jorge Loring.

Pero, la actividad económica de este no decayó por ello, por lo que también participó en el negocio de las ferrerías de La Concepción, de Agustín Heredia, en la puesta en marcha de La Constancia, en El Ángel y en La Industria Malagueña. Así mismo, en 1856 fundó el Banco de Málaga, junto a las familias Heredia y Larios, por lo que sería esta la primera conjunción de la tríada capitalista por excelencia (Jiménez, 1977: 43), aunque también estarían otras familias como los Rein, Huelin, Crooke y algunos grandes capitales más. Con la puesta en marcha de la entidad financiera, la elite burguesa pretendía estrechar relaciones comerciales entre los magnates malacitanos (Jiménez, 1977: 42).

Posteriormente, debido a su implicación en paliar los daños de la epidemia de cólera, se le concedió el marquesado de Casa Loring como premio a su esfuerzo en favor de la comunidad. Tras fundar el periódico *El Correo de Andalucía*, se lanzó desde sus páginas a un esfuerzo denodado para conseguir la implantación de un hospital público del que en aquellos momentos carecía Málaga y cuya necesidad se había puesto de manifiesto de manera dolorosa cuando apareció la temible enfermedad infecciosa.

La campaña desatada por el industrial propició que desde la capital de España se enviasen doscientos mil reales de vellón para que se adquiriesen los terrenos en los que iba ser construido. El 7 de mayo de 1859 se dictó una Real Orden mediante la cual se enviaba a Moreno Monroy con la indicación de que en la construcción del Hospital Civil de Málaga “*se imitase en lo posible al Hospital de la Princesa, de Madrid, que a su vez se había construido teniendo a la vista el de Larivoisier, de París, el cual, a su vez, se había inspirado en el del Departamento de Burdeos*” (Estrada, 1970).

Entretanto, la colección arqueológica iniciada unos años antes se enriqueció con la compra de un mosaico de grandes dimensiones encontrado en Cártama en ese mismo año, que había aflorado al poner el nuevo solado de la habitación de una vivienda. En su iconografía aparecían reflejados los doce trabajos de Hércules. Los marqueses hicieron levantar todo el suelo y se le trasladó partido en grandes trozos hasta la Hacienda de La Concepción donde un especialista italiano, traído al efecto, lo montó de nuevo y reparó en lo posible su deterioro, rellenando con teselas blancas las zonas desaparecidas cuando a finales de la Edad Media se excavaron los cimientos de la casa.

La necesidad de su ubicación hizo que el matrimonio pensase en la construcción de un museo en cuyo suelo estuviese expuesta tal pieza excepcional. El edificio que debía albergarlo era un templo de estilo dórico que tenía las medidas interiores del perímetro del *opus musivum* heracliano. En su sala se albergaba entonces y en los años venideros un catálogo muy importante de estatuas de mármol y bronce, que también se diseminaban por el entorno ajardinado. Además, podía verse todo tipo de piezas, entre las que figuraban nuevos mosaicos, vidrios, relieves, armas, objetos de uso cotidiano y los códigos municipales de Salpensa, Bonanza y Osuna (Rodríguez, 2001: 32).

Al igual que la restante que poseyó el matrimonio, la oferta cultural de La Concepción se usó como una manera de proporcionar un placer intelectual y estético de carácter privado y como un reclamo para atraer a gente importante relacionada con el

saber, los negocios y la política con la que poder relacionarse para hacer incursiones personales en cualquiera de estos campos en un futuro no lejano.

Mientras, la descendencia del matrimonio aumentaba progresivamente con el nacimiento de sus hijos Jorge, Manuel, Eduardo, María, Concepción, Tomás, Isabel y Amalia (Daza, 2005: 103). Al mismo tiempo, el carácter de empresario audaz del cabeza de familia siguió en aumento a tenor de una dinámica surgida muy poco tiempo antes. Esta inquietud inversora le hizo que soñase con tender un ferrocarril... Un medio de transporte que en aquellos momentos se consideraba imprescindible para seguir impulsando el progreso malagueño y al que se le concedían posibilidades casi ilimitadas.

3.0.0. LOS INICIOS DEL FERROCARRIL

3.1.0. A propósito del ferrocarril

3.1.1. Consideraciones en torno al desarrollo de la máquina de vapor

Hoy, le sería muy difícil al ser humano imaginar un mundo sin tecnología y sin los avances que dan carácter a nuestra civilización. Sin embargo, hubo un tiempo en el que las naves no hendían los abismos interplanetarios de nuestro sistema estelar, ni los reactores llevaban en su interior a gente que deseaba llegar, en un breve espacio de tiempo, a lugares a los que se accede surcando el cielo por encima de océanos y continentes. Ni siquiera los cómodos vehículos terrestres de los que nos servimos a diario, corrían por los grandes caminos asfaltados que se han trazado, ni el ferrocarril nos desplazaba, a doscientos cincuenta kilómetros por hora, entre distancias que antes se recorrían en un tiempo dilatado.

Todo estas maravillas tecnológicas de las que disfrutamos se hicieron posible porque un día ya lejano fue necesario acudir a la investigación y al desarrollo tecnológico para mejorar la producción industrial, de la que los transportes han sido si no el eje central, al menos uno de sus pilares básicos porque sin ellos la Revolución Industrial no hubiese sido posible, al menos en la forma en la que se manifestó. Por tanto, aunque sea de una manera somera y al principio, hay que ocuparse del ferrocarril y de su implantación en nuestro país, dado que la temática en este trabajo se basa precisamente en una línea férrea.

A partir de que el Imperio Romano desapareciese, no se volvieron a construir vías de comunicación dotadas de un firme aparente hasta que en el siglo XX el automóvil hizo necesaria la implantación de una red de carreteras con un pavimento adecuado. Anteriormente, solo se conocían las calzadas estatales, reparadas una y otra vez desde el inicio de nuestra era, y caminos de polvo y barro, cuya mala hechura se mitigaba con una capa de guijarros que los volvía intransitables e incómodos. Sin embargo, su estructura era la adecuada para unos sistemas de transporte que no requerían de grandes artificios.

Si antes se hablaba de las enormes velocidades con las que hemos conseguido desplazarnos mediante ingenios mecánicos, no hace aún dos siglos, la rapidez al viajar se reducía a la que un hombre podía andar o una cabalgadura lograba transitar, en tiempo y espacio, dentro de unas cotas impuestas por la propia condición biológica con que la había dotado la naturaleza.

Sin embargo, cuando comenzaron a construirse máquinas cada vez más perfeccionadas a partir del Renacimiento, el control de estas fue algo circunstancial al propio uso. Ponerlas en marcha, regular su velocidad y su detención a voluntad fueron funciones inmanentes a su diseño y manejo que debieron ser realizadas por el ser humano, que, a fin de cuentas, era el amo que iba a ejercer el control total sobre ellas (Hernández et al., 2007).

Los autómatas realizaban todo lo que el hombre no podría con esos resultados, dado que un ingenio impulsado por vapor u otro medio, no conocía el cansancio ni tenía más límite a su velocidad que la que la técnica fuese capaz de permitirle y, como un esclavo, ni siquiera cobraba, por lo que a lo largo del siglo XVIII el maquinismo se erigió en la panacea del nuevo ideal creado.

Las máquinas, provistas de receptáculos para agua y calderas que la calentaban y que eran alimentadas con carbón comenzaron a ser muy frecuentes. Por lo tanto, si existía un ingenio mecánico para cada aplicación necesaria, también este podía ser dotado de un sistema de ruedas que le permitiesen desplazarse a sí mismo en el espacio. Entonces, comenzaron a producirse los primeros intentos de máquinas cuya única función era su autodesplazamiento. Pero, su estructura hecha a base de hierro era un problema porque el propio peso las clavaba en el suelo y les impedía deambular convenientemente. Por ello, el gran avance en el desarrollo humano se produjo cuando la máquina consiguió mover no solo su estructura interna, sino que también fue capaz de trasladarse a voluntad de un punto a otro, para lo cual fue necesario habilitar una superficie adecuada por la que moverse. Así, surgió la idea general de disponer dos carriles de hierro paralelos sobre los que se deslizaban las ruedas especiales provistas de pestañas para evitar que el vehículo se saliese de esta necesaria cárcel. Luego, enganchar a la propia máquina unos receptáculos que pudieran transportar enseres y personas fue un paso lógico que se dio en las primeras décadas del siglo XIX. Con ello, al compás de la industria de carácter fabril, se creó un nuevo medio de transferencia de mercancías y personas sin las limitaciones que imponía la tracción animal que por razones obvias se denominó ferro-carril.

Con el tiempo, su presencia se impuso paulatinamente en otros pueblos de igual conformación social o económica, con lo que las diferentes sociedades industrializadas se transformaron por mor del nuevo sistema de transporte⁴ (Hollingsworth et al., 1997).

3.1.2. Consideraciones en torno al desarrollo del ferrocarril

En septiembre de 1830 se inauguró en Inglaterra el primer ferrocarril de carácter comercial (Moreno, 1986: 151), un medio cuya característica principal radicaba en la comodidad. Efectivamente, jamás nadie había viajado sobre una base más lisa, ni se había desplazado con un sistema de propulsión que no conociera la fatiga, ni nunca la velocidad había sido regulada a voluntad, según fuese necesario.

Se creó como una alternativa al viejo y caduco medio de transporte propulsado por sangre. Nació en ese país porque las mercancías que se producían allí mediante un sistema de manufactura que no tenía competencia en ninguna otra parte del mundo necesitaban ser llevadas con la mayor celeridad posible a los centros de venta que se abrían en cualquier rincón del planeta. Por algo, desde el Renacimiento, Europa había tratado de acaparar todo el orbe para abrir nuevos mercados y captar las materias primas que pudiera haber en estos.

El ferrocarril, es hijo de la Revolución Industrial. La implantación de esta, es lo que hace necesario al tren, y no es la llegada de este lo que posibilita que dicha revolución sea un hecho, como se creyó cuando en torno al segundo cuarto del siglo XIX, se decidió la expansión del nuevo sistema de transporte. El estudioso Torquemada Daza comentó que todo el mundo ha opinado sobre la unidad que representa la evolución de la minería y el ferrocarril *“dos facetas de imposible separación: el desarrollo de la minería como proceso industrial se inicia con la llegada del ferrocarril, y el ferrocarril llega precisamente por el negocio que genera el transporte del mineral”*

⁴ Para la visión de conjunto de la historia de la tracción vapor, diesel o eléctrica de ferrocarril mundial puede consultarse la obra *El gran libro de los trenes*, de Hollingsworth y Cook.

(Torquemada, 2009: 1). Si en otros países el reciente medio de transporte llamado ferrocarril contribuyó en gran medida al desarrollo de su nueva estructura económica, aquí en España se pensó que este era la causa de ese desarrollo y no una consecuencia, lo que a la larga trajo efectos adversos desde el punto de vista económico cuando se implantaron muchas líneas férreas por suelo hispano sin que previamente existiese un tejido industrial que proporcionase mercancías para transportar.

Como indicara el prestigioso investigador Julián Sobrino, *“el sistema económico industrial surgido a finales del siglo XVIII no se puede entender sin este medio de transporte, ya que casi todos los sectores productivos son de alguna manera deudores de la prestación de sus servicios, ya sea directa o indirectamente”* (Sobrino, 2008: 828).

3.2.0. El ferrocarril como negocio

Desde muy antiguo, se ha asociado al Ferrocarril con el Desarrollo como si aquel fuese el desencadenante de este. Al menos, en los ámbitos populares siempre se ha creído en lo atinado de este axioma desde que el tren comenzó a atravesar las tierras intermedias entre puntos distantes que el ser humano pretendía poner en comunicación para la mejora de los mismos.

Como inicio del presente comentario, se ha de manifestar de manera contundente que el tren ha aportado prosperidad a los pueblos. Su importancia radica, precisamente, en que este medio de transporte posibilita la interconexión de los espacios alejados, por lo que las materias primas, las manufacturadas y las personas pueden ser trasladadas por el poder que tiene en sí mismo, pero, el desarrollo no lo genera *per se*, dado que si lo que debe de transportar para proporcionar riqueza aquí y allí no existe, la vida de un ferrocarril es extremadamente corta y desaparece sin más.

En consecuencia, es fácil deducir que el tren no es nada sin el progreso y, por lo tanto, tal certidumbre generalizada sobre que el tren desencadena mejoras económicas es un concepto erróneo. La prueba está en que en un país como España hubo un problema monetario evidente a lo largo del siglo XIX debido a que los intentos de industrialización no prosperaban pese a que las vías se tendían de manera continua. Efectivamente, tras la pérdida de las colonias la única fuente de ingreso que existía aquí era la agricultura y además, había una tasa de población muy escasa con respecto al total del territorio, por lo cual, la dedicación de los capitales que hubiesen tenido que ir a promover la industrialización se emplearon únicamente en desarrollar una infraestructura ferroviaria que tenía poco que hacer debido a la falta de materias primas y manufacturadas que mover.

Por todo ello, los nuevos capitales que invirtieron en ferrocarriles estuvieron ciertamente equivocados porque se lanzaron a la construcción sin freno de trazados que unían puntos donde no había riqueza. Morilla Critz opinó al respecto del atraso económico que este *“podía ser la causa fundamental con el tiempo de su falta de rentabilidad, tal como se ha demostrado para toda la red nacional”* (1978: 110). Como ya opinó en el siglo XIX Agustín Martínez Alcívar *“los ferrocarriles contribuyen a facilitar el aumento de la producción industrial, pero donde no existe, no la improvisan”* (Martínez, (1864): 709).

En consecuencia, sin una infraestructura económica e industrial aparente, la historia del ferrocarril español, en líneas generales, fue siempre la historia de un quieroy

no puedo sangrante e ingrato, una carrera hacia delante que solo dio resultado donde hubo algo que sumar, pero, si no lo hubo...

El tren es el efecto de un milagro producido por el hombre que este mismo denominó Revolución Industrial, pero, nunca fue una causa, como tampoco lo fueron las demás máquinas de las que hizo acopio para servirse de ellas en su afán de mantener un progreso económico y social que no debiera tener fin, según las bases económicas de la estructura que había planeado para esta.

3.3.0. Implantación del ferrocarril en España

3.3.1. Los primeros intentos de construir un ferrocarril en la Península

En los años finales del segundo decenio del siglo XIX, el panorama ferroviario mundial era desolador, dado que tan solo se había ensayado en Inglaterra una serie de proyectos que no habían llegado a cristalizar en una línea férrea de carácter comercial, con lo cual, el ferrocarril como medio de transporte de bienes y personas aún no existía⁵ (Hamilton, 1981).

Pese a esta carencia, en un año tan pretérito para la historia de este medio de transporte como 1829, José Díez Imbrechts, bodeguero y exportador gaditano, ya luchó por la idea de instalar una línea férrea que sirviese para transportar los vinos de Jerez de la Frontera hasta el mar, por lo que el 23 de septiembre de 1829 se le concedió la licencia para que lo tendiese a través del camino que conducía hasta la pequeña localidad de El Portal, radicada en la margen derecha del río Guadalete, en la que había un pequeño puerto fluvial (Moreno, 1986: 169).

Precisamente, allí era hasta donde llegaban con sus vehículos los carreteros de Jerez para descargar las barricas de vino y donde debían ser vueltas a cargar en grandes barcazas que eran llevadas, cauce abajo, hasta la desembocadura del citado cauce. Luego, tras atravesar el espacio marítimo de la Bahía de Cádiz y una vez se arribaba al puerto de la capital, había que hacer una nueva descarga y otra carga definitiva en los barcos que debían llevar lejos las mercaderías, lo que se planteaba por sus múltiples manejos como algo caro y engorroso. Así, un ferrocarril que redujese el recorrido en algo más de cinco kilómetros se antojaba como algo muy beneficioso debido al ahorro de tiempo, esfuerzo y dinero.

Por otra parte, Marcelino Calero y Portocarrero había conocido las excelencias del ferrocarril viendo los intentos que se estaban haciendo en Gran Bretaña para instalar este medio de transporte. Por ello, un año después de hacerlo José Díez, solicitó un permiso para emplazar por la zona otro ferrocarril, de unos cincuenta kilómetros de largo, que iba desde Jerez de la Frontera, al Puerto de Santa María, a Rota y a Sanlúcar de Barrameda cuyo permiso se le concedió el 30 de marzo de 1830 (Moreno, 1986: 172).

Entonces, y como se ha dicho, en septiembre de ese año, fue cuando se inauguró el primer trazado ferroviario con carácter comercial entre Manchester y Liverpool (Day, 1970: 12-13), lo que sin duda debió ayudar a que se impulsase aquí la construcción de los dos recorridos mencionados que eran tan necesarios para la industria. Sin embargo,

⁵ Los libros sobre la creación y evolución de ferrocarriles se cuentan por millares. Para los entresijos técnicos e históricos relativos a esta etapa de este medio de transporte ver, por ejemplo, la obra *Historia de los trenes*, de Hamilton Ellis.

en los años siguientes, mientras los trenes corrían velozmente por algunas naciones europeas que se industrializaban a pasos de gigante, la falta de respuesta de los inversores en España dio al traste con tamaña idea.

El siguiente ferrocarril que se intentó construir en la Península fue a expensas de las Juntas Generales de Vizcaya, que pretendieron unir Bilbao con Burgos a través de Valmaseda en 1832 (Moreno, 1986: 175). Entonces, a las dificultades económicas que impedía que el ferrocarril se implantase aquí, se unieron los problemas de carácter político.

En 1833, murió Fernando VII, que solo tenía una hija para que accediese al trono, algo imposible debido a que por ley las infantas tenían prohibido gobernar por el hecho de ser mujeres. Entonces, el infante Carlos María Isidro, hermano del rey fallecido, solicitó su derecho al trono, sin embargo, el Gobierno derogó la norma haciendo reina a Isabel, con lo que se apartó así a su tío de la línea sucesoria. Al haber dos cabezas visibles a las que legalmente correspondía el sillón regio, se fue generando en el país una gran inestabilidad, con lo que sobrevino la primera de las tres contiendas civiles denominadas Guerras Carlistas, lo que ocasionó que la línea de Burgos no se hiciera y que se ralentizase todo el progreso del país.

Otro promotor ferroviario fue Francisco Fassio, que en 1834 recibió el permiso para tratar de construir un ferrocarril de unos quince kilómetros de largo entre Tarragona y Reus (Moreno, 1986: 175), pero la falta de capital para construirlo hizo que, al igual que en los tres casos anteriores, este también se quedase en un proyecto.

En realidad, el primer ferrocarril construido en el Estado Español no se instaló dentro del territorio peninsular. Efectivamente, dado que en aquel momento Cuba estaba entre las provincias de Ultramar que pertenecían a la corona hispana, el tramo de 27 kilómetros que se inauguró en noviembre de 1836 entre la capital cubana y la población de Bejucal fue el primer trazado emplazado en territorio hispano.

La intención al construir esta línea fue la de unir La Habana y la localidad de Güines para llevar la caña de azúcar desde el interior de la isla hasta el mar. Más tarde, en noviembre de 1838 se abrieron los 50 kilómetros restantes entre esta última población citada y Bejucal. Una vez acabada, no solo fue la primera construida en suelo español, sino que también fue la primera tendida en territorio iberoamericano y la sexta del mundo (AA. VV., 1987).

Así mismo, en 1839 se construyó el primer tramo de 3 kilómetros de largo del ferrocarril de Cárdenas que llegó hasta la población de Contreras y que en 1844 se extendería hasta Jovellanos y Montalvo.

En 1841, se iniciaron los trabajos de construcción de varios ferrocarriles, como el de Cienfuegos a Villa Clara, el de Júcaro, el de Matanzas y el de Camagüey a Nuevitas que se irían terminando a lo largo de esa década. Sin embargo, pese a este movimiento, en España no se había producido la menos actividad en este sentido.

Ciertamente, una vez acabada la guerra carlista en 1840, el estado había concedido una serie de permisos a capitalistas extranjeros que hicieron abrigar la esperanza de que en un futuro no lejano se iba a producir el tendido de algunas líneas importantes. Sin embargo, en esos años intermedios de la década, cuando aún no se había asentado un solo metro de vía, existía un vacío legal que hacía muy difícil que se organizase de una manera racional algo tan importante como era el establecimiento de una red ferroviaria que articulase todo el territorio español.

3.3.2. El Informe Subercase

Por ello, el Gobierno pidió un informe a unos especialistas en ferrocarriles que se conoció como El Informe Subercase.

Precisamente, el 2 de noviembre de 1844 fue cuando el inspector general Juan Subercase y los ingenieros primeros Calixto Santacruz y José Subercase, director general de Caminos Canales y Puertos presentaron su estudio relativo a cuales eran las condiciones generales a las que se debían acoger las compañías ferroviarias que pretendiesen tender un ferrocarril en suelo español (Anónimo, 28/01/1845: *La Gaceta de Madrid* Núm. 3789).

Hasta ese momento, no hubo ni una sola ley ferroviaria que regulase la construcción de las líneas férreas, por lo cual, lo que proponían al Gobierno las compañías interesadas en ello era diverso y pedían condiciones poco asumibles por parte de este, por lo cual, el informe aportó una homogenización de las condiciones generales a las que todos debían ceñirse.

El contenido de sus páginas muestra una exposición clara y concisa de la problemática que afectaba por entonces a este asunto, aunque a veces se insiste demasiado en una misma idea y hasta se vuelve repetidamente a lo mismo a lo largo de la redacción. En sus bien ponderados conceptos se especificaba principalmente que *“la construcción por cuenta del Estado es el único medio de que los caminos de hierro produzcan completamente el efecto que de ellos se debe esperar”*. Es decir, que la idea principal que transmite es que la Administración debía ser la fiscalizadora constante del devenir ferroviario puesto que el medio de transporte es un bien público. Por ello, se dedicará una parte importante de su contenido a hablar del beneficio público frente al exclusivamente privado, por lo cual, ambos términos debían ir unidos cuando se trataba de la instalación de una nueva vía.

Debido a ello, se hace una constante alusión al egoísmo y dejación del beneficio general de que adolecen las empresas privadas, que solo buscan su propio interés. Para ello, se trata con bastante extensión al tema del control de tarifas por parte del Estado por el servicio que debía dar un ferrocarril, convirtiendo este punto en la clave de la prosperidad o del fracaso de toda empresa que se llevase a cabo si es que los precios a este respecto eran abusivos.

Además, se recomienda que el Estado debiera tener el derecho de rescatar las concesiones de manera anticipada una vez pasado un número de años para que la explotación pasase a ser un bien público.

También se alude a la libre concurrencia, o sea a la pluralidad de que varias compañías puedan transitar por una misma línea y no a la exclusividad de que una sola empresa explote un ferrocarril. En la realidad, prácticamente no se llevó a efecto casi nunca algo semejante, ni aquí ni en el extranjero, aunque hubo soluciones intermedias que dieron poco juego en el ámbito empresarial ferroviario.

Ante una cuestión tan importante como fue la del ancho de vía que debía adoptarse, lo lógico hubiera sido que se hubiese aceptado alguno de los que estaban destacando en todas las construcciones europeas, cuyas galgas eran de 4,25 y 5,17 pies, sin embargo, se aconseja que se tome el ancho de vía de seis pies castellanos *“entre los bordes interiores de las barras”*, equivalentes a un metro y sesenta y siete centímetros, lo

que proponía una medida inusual que tan solo iban a tenerla algunos ferrocarriles de España, de América del Sur, la India o Australia y por imposiciones económicas y políticas de la propia España, Portugal también debió de adoptar finalmente esta medida.

Desde siempre, se ha divulgado mediante transmisión oral y escrita que el ancho de vía español se adoptó para evitar que otros ejércitos extranjeros pudiesen invadir el país con sus trenes, sin embargo, nada de esto se explicita en el Informe Subercase. Precisamente, un mayor gálibo facilitaría el paso por túneles y puentes de vehículos de ferrocarriles de galgas más pequeñas simplemente moviendo un solo carril para acortar el ancho de vía, algo que sería imposible si un ferrocarril como el español tratase de invadir países con sistemas de vía de anchos más estrechos.

La ventaja de disponer de un mayor ancho de vía suponía una mayor estabilidad para los vehículos, que el diámetro de ruedas podía ser más grande y que las calderas aumentasen su capacidad, con lo que las locomotoras tendrían más potencia. Sin embargo, un mayor ancho también significaba que los gastos de implantación de los ferrocarriles iban a aumentar considerablemente porque iban a necesitar de obras más onerosas al ser más grandes. Esta fue otra causa añadida a la sequía de construcciones férreas en el país.

En cuanto a las pendientes, se aconsejó que no sobrepasasen un 1% y que los radios de curvas no fuesen menores de mil pies; también se fijaron *“las dimensiones que se han de dar á los puentes, viaductos y pasages subterráneos, los cuales dependen necesariamente de las que tienen los caminos ordinarios”*; se sugirió que los pasos a nivel de carreteras se dotasen de barreras y que fuesen guardados por un operario; que el ferrocarril fuese seguro para personas y bienes; que se utilizase para llevar el correo; que sirviese para la defensa nacional transportando tropas y material militar; y que existiese la posibilidad de que desde cada línea construida pudiesen partir ramales que entroncasen con la inicial.

Sobre todo, hacía hincapié en la tutela y vigilancia del Estado sobre el proceso de construcción de un ferrocarril por lo que indicaba que se le debería dar a las empresas unas condiciones generales para llevar a término las obras, que debían demostrar la utilidad pública de los proyectos, la solvencia económica de los inversores, la seriedad del proyecto para que el capital invertido no se malverse o se perdiese, por lo cual, había que demostrar la viabilidad de cada proyecto aportando memorias adecuadas, planos detallados, presupuestos pormenorizados, etc.

El informe termina con una recomendación para que el Estado pusiese los medios para que las empresas y particulares beneficiados con una concesión ferroviaria no especulasen con el permiso de construcción, algo que posteriormente, como se verá, sería una constante que hasta llegaría a frenar el desarrollo del ferrocarril español, por lo cual, el Estado tuvo que tomar medidas disuasorias al respecto.

3.3.3. Otras disposiciones

Una vez conocidas las bases posibles para proceder a asentar una red ferroviaria en el país *“la Administración comprendió muy pronto que, a pesar de confiar a la iniciativa privada la promoción de los ferrocarriles, había que proteger y estimular a esta con un régimen de auxilios y subvenciones”*, según indica el estudioso Mateo del Peral (1978: 133). Efectivamente, Subercase indicó que el Gobierno Español debía conceder

“gracias y privilegios”, por lo cual, se promulgó una ley basada en los dictámenes del informe que fue la llave de la puerta de entrada de los ferrocarriles del país. La Real Orden del 31 de diciembre de 1844 se fundó en las consideraciones del informe de los Subercase y de Santacruz, sin embargo, los inversionistas no la aceptaron abiertamente porque estaban en contra de las cláusulas de la concesión limitada en el tiempo y la falta de libertad en las tarifas, como ocurrían en Inglaterra.

Por ello, pese a la proliferación de intenciones, las múltiples ideas no se concretaron en realizaciones efectivas debido a que la legislación vigente en ese momento no obligaba al concesionario a construir, por lo que los permisos solo eran una moneda de cambio para especular con las empresas que en verdad deseaban implantar los trazados entre los puntos que habían sido ya otorgados a los especuladores, simplemente por ser *“sujetos de reconocido arraigo”*, según marcaba la ley. Y es que las cantidades que pedían algunos de los poseedores por ceder el suyo fueron tan altas que los inversores no llegaron a comprarlos y en consecuencia esos ferrocarriles no se construyeron nunca. Lo ocurrido no es ni más ni menos que la tónica general que impidió el desarrollo de los ferrocarriles españoles más pretéritos, ya que los empresarios, sin duda de liquidez mermada, solo buscaban especular con los permisos.

Pero, no solo fue la especulación lo que frenó este progreso. Según afirma el investigador Fernández Sanz, *“varias circunstancias fueron la causa de este retraso y la lentitud en la construcción de nuevas líneas. A la quebrada orografía del país se unía la débil densidad de población, el escaso desarrollo económico y las turbulencias políticas de aquella época”* (1980: 12).

La atonía constructiva en general creó un estado de opinión mediante el cual se comenzó a creer que la causa de esta lentitud se debía a la falta de capitales, por lo cual se dijo que el ferrocarril no prosperaría si el Gobierno no apoyaba su desarrollo mediante la inversión pública. Sin embargo, según se dijo en el proyecto de ley presentado en el Congreso el 19 de diciembre de 1854 las Cortes no autorizaron al Gobierno para que construyera los ferrocarriles por administración o por medio de contratas concedidas a los constructores particulares, *“ni siquiera que estos fueran inmediatamente propiedad del Estado. Muy al contrario trataron de dar alicientes para que vinieran empresas que emplearan sus capitales, con la seguridad de que al menos habían de obtener un interés proporcional á lo que invertían”*. El Estado sería propietario únicamente cuando expirase el plazo convenido y no podría emprender la menor acción de incremento económico, salvo garantizar el cobro del interés anual y la amortización de la inversión (Anónimo, 19/12/1854: *Diario de Sesiones de las Cortes Constituyentes* Apéndice al número 38).

Así, el mismo día en que se promulgó la ley se dispensó el permiso del trazado entre Madrid y Cádiz, el 19 de febrero de 1845 el de Mérida a Sevilla, el 22 de marzo de 1846 el que debía unir esta ciudad y Osuna y el 4 de julio de ese mismo año el que llegaría desde Sevilla a Córdoba (Wais, 1974).

Hasta hubo por parte de un grupo inversionista británico un cierto interés en comunicar Madrid con algún puerto del Cantábrico, lo que acercaba algo la economía inglesa a España. El interés fue tal que en 1845 se envió a George Stephenson, el ingeniero creador de la locomotora, a que realizase un estudio para tender una línea, pero la fría acogida en la capital por parte del Gobierno y los posibles problemas de la construcción no se llegó a efectuar tal proyecto.

3.3.4. Las primeras líneas y compañías ferroviarias

Desde el asentamiento del primer ferrocarril en suelo inglés habían pasado dieciocho años hasta que por fin, el 28 de octubre de 1848, Barcelona se conectó mediante un ferrocarril de algo más de cuarenta y ocho kilómetros de largo con la población de Mataró. La razón de ser de esta empresa radicó en que en aquella época era la única zona del país, salvo la de Málaga, que contaba con fábricas y sistemas de producción similares a los del resto de Europa, por lo que su trazado en dirección al norte se planteaba con la idea de dar salida hacia la frontera francesa a los bienes manufacturados que se originaban en ese ámbito (Moreno, 1986: 232).

No han sido pocos los historiadores que se han preguntado el porqué de este retraso cuando en el resto de los países europeos los kilómetros se contaban ya por cientos y hasta en algunos casos por miles. Tortella, en *Los ferrocarriles en España 1844-1943*, una obra fundamental para el estudio de este medio de transporte, atribuyó como causas de la demora a la falta de capitales, a una economía sin perspectivas industriales, a las crisis políticas, a las guerras carlistas y a las revoluciones, pero, sobre todo, cifraba esta tardanza en el desinterés y en la parsimonia estatal, aunque como decía Diego Mateo del Peral en esas mismas páginas, la indiferencia gubernamental al respecto no era algo privativo de este país (1978: 133).

Pero, no paró ahí la construcción de nuevos trazados. Madrid y Aranjuez se unieron poco después y, en años sucesivos, Valencia y Xàtiva, Madrid y Almansa, Tarragona y Barcelona y otras muchas, con lo que se inició una inercia constructiva que ya no se detendría. Sin embargo, a mediados del siglo XIX se habían implantado en España tan solo una treintena de kilómetros de vía mientras que en Europa se construían entre mil y dos mil kilómetros anuales desde hacía una década “*con el agravante de que se habían arbitrado medidas técnicas tan desafortunadas de cara al futuro como el establecimiento de un ancho de vía distinto al estándar europeo y el planeamiento de una red no del todo acorde con las necesidades reales de la economía española*” (López, 2005: 144).

Los problemas financieros del Estado acumulados a lo largo del tiempo hicieron que durante la Revolución Progresista, ocurrida entre los años 1854 y 1856, el Gobierno centrara su política económica en la potenciación del ferrocarril como motor de tan necesario desarrollo económico. Para lograrlo, el 18 de agosto de 1854 se emitió un Real Decreto con el que se proponía la creación de una comisión para que redactase un proyecto de ley de ferrocarriles y un reglamento para su ejecución con el que evitar los problemas que se había producido desde la divulgación de la ley de 1844 en el campo de esta industria. Pocos días después, el 23 de agosto, apareció otro Real Decreto mediante el cual se estableció la composición de la citada comisión, que comenzó a trabajar en el nuevo proyecto de ley.

Gracias a ello, el 3 de junio de 1855 se promulgó una nueva ley de ferrocarriles cuyo contenido paliaba en parte los defectos habidos en la Ley de Sociedades por Acciones, de 1848, y la Ley de Garantías Financieras, de 1850 (López, 2005: 151). En sus apartados figuraba la clasificación de los ferrocarriles a instalar, que se dividían en líneas de servicio general y particular. Entre las primeras, se considerarían de primer orden las que partiesen desde Madrid y se dirigiesen hacia las costas o hacia las fronteras, con lo cual, la disposición radial tan poco conveniente de la red fue una

aspiración estatal que se gestó desde un principio (Anónimo, 03/06/1855: Ley General de Caminos de Hierro, Artículos 1 a 4).

Como ya ocurriera antes, las concesiones debían hacerse valer mediante una ley. Para que surtiese efecto, se debía ingresar en las arcas del Estado el uno por ciento del valor total del proyecto, si no, se subastaría de nuevo la concesión (Anónimo, 03/06/1855: Ley General de Caminos de Hierro, Artículos 7 a 13).

Para pedir una autorización o concesión se debía seguir una serie de pasos en los que estaba la obligatoriedad de presentar un proyecto de construcción y completar una serie de trámites burocráticos y pecuniarios, como ya se ha dicho a este último respecto (Anónimo, 03/06/1855: Ley General de Caminos de Hierro, Capítulo III).

Además, se concedían una serie de privilegios que permitían el uso de los recursos del entorno del ferrocarril que se estaba construyendo, como la captación de agua, acopio de leña, pastos para los animales utilizados, etc. (Anónimo, 03/06/1855: Ley General de Caminos de Hierro, Capítulos IV).

Por otra parte, se establecieron las bases para determinar cómo proceder ante la caducidad de una concesión (Anónimo, 03/06/1855: Ley General de Caminos de Hierro, Capítulo V); que debía construirse adoptando el ancho español de 1,67 metros entre carriles y 1,80 metros en la entrevía (Anónimo, 03/06/1855: Ley General de Caminos de Hierro, Capítulo VI).

Los avances que aportó esta nueva normativa incluyeron la facilidad para la necesaria expropiación de terrenos; concesiones por espacio de noventa y nueve años (Anónimo, 03/06/1855: Ley General de Caminos de Hierro, Artículo 14); carencia de trabas importantes para importar material ferroviario del extranjero; y de la obligatoriedad de poseer un seguro que garantizase que se contaba con la totalidad de los gastos de construcción del proyecto.

Pese a las facilidades que comportó para promover nuevas industrias de carácter ferroviario, la atonía inversora no cambió hasta pasados unos meses desde la promulgación de la ley, momento en el que se produjo una fuerte conmoción generada en los medios ferroviarios, pero tal milagro no se hizo efectivo gracias a estas proposiciones del Gobierno, sino a una pronta recuperación económica del ámbito europeo y de los deseos de inversión de grupos financieros muy concretos que procedían de este espacio.

Fernández Sanz opina al respecto que *“aunque la elección del ancho de vía estuviera justificado en 1844, el mantenimiento de esta decisión a partir de 1855, cuando se inició la verdadera construcción de la red ferroviaria española, fue un lamentable error histórico”,* dado que por aquel entonces *“todos los países europeos advertían de la necesidad de unificar los anchos de vías de sus líneas, y los que las había iniciado con otro ancho, las estrecharon al ancho de 1,435 metros”* (1980: 13).

3.3.5. La conformación definitiva de la red ferroviaria española

La caída de la monarquía llevó al exilio a Isabel II, con lo que sobrevino un tiempo que se conoció como el Sexenio Revolucionario, en el que se sucedieron una brevísima República y otra restauración monárquica cuando reinó el italiano Amadeo de Saboya. Entonces, cuando Cánovas del Castillo consiguió reinstaurar en 1874 la dinastía de los Borbones, todo pareció apaciguarse.

Un año después, hubo una evidente bonanza económica y aunque casi no se construyeron más vías porque se habían implantado ya las que eran necesarias, entonces se produjo una dinámica consistente en que esas pequeñas compañías ferroviarias, que eran casi tan numerosas como las líneas que se extendían por todo el territorio, se fueron concentrando en unas cuantas manos porque de manera individualizada eran completamente ineficaces para subsistir por ellas mismas y debían rendirse a la evidencia de que debían ser absorbidas por las grandes⁶ (Comín, 1998).

Este gran impulso inversor sobrevino por la rivalidad acaparadora generada entre las familias de los Rothschild y de los Péreire, que estaban instalando redes ferroviarias por toda Europa, una dinámica que a la larga se vio trasladada también a España.

Entonces, los citados y otros fuertes inversionistas extranjeros se aprestaron a formar lo que serían las grandes y pequeñas compañías privadas que acabaron por configurar, en apenas cuatro décadas, casi la totalidad de la red ferroviaria que se conoce hoy. Uno de los primeros capitales en desembarcar en suelo español conformó con el tiempo una de las mayores empresas existentes en ese momento histórico. Se denominó con el nombre de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España. El capital aportado por La Sociedad del Crédito Mobiliario Español y Le Crédit Mobilier Français, ambas pertenecientes a los hermanos Péreire, La Société Générale Belge y el Duque de Alba fue de procedencia francesa de manera mayoritaria y, por ello, las características de lo construido, lo aportado por los fabricantes de material móvil y motor, los elementos varios y la mentalidad operativa de la empresa se concretaron en conceptos ya conocidos en las explotaciones del país vecino (Fernández et al., 2011).

Por otra parte, la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, la otra sociedad rival, también era francesa y el capital que la respaldaba pertenecía a la Sociedad Española Mercantil e Industrial, una rama de la pujante Banca Rothschild, El Crédito Mobiliario Español, los hermanos Péreire como ya se ha dicho, José de Salamanca, José Campo y Mateu y el Grupo de la Compagnie du Chemin de Fer Grand-Central de France. Por ello, los aspectos internos de la firma tendrían, así mismo, una manifiesta inspiración en lo acontecido en otras industrias galas similares (Fernández et al., 1995).

MZA, como será conocida de manera abreviada, no perdió el tiempo y comenzó a forjar enseguida un emporio económico ferroviario que no fue sino una continuidad inversora que se había venido prolongando desde el inicio del siglo y que se había materializado en una constante ayuda al Estado. Curiosamente, *“James Rothschild no tenía ningún gran proyecto ni bancario ni ferroviario para España, pero sabía que, para no perder su nivel de influencia en la economía española, había que tomar la iniciativa o al menos no quedarse descolgado de la de su rival”* (López, 2005: 155).

En un principio, el objetivo principal de la financiera fue unir las vías que se tendiesen con las francesas a través de los Pirineos y alcanzar las costas de Levante. El 31 de diciembre de 1856 se creó la Compañía de Madrid a Zaragoza y el Mediterráneo, pero el Gobierno de O'Donnell se opuso a esta designación porque en lo poco que había tendido hasta ese momento la naciente empresa no figuraba ninguno de los dos últimos topónimos y ni siquiera había una concesión a nombre de la sociedad en la que se

⁶ Para la visión de conjunto de la historia del ferrocarril en España durante todo su recorrido pueden consultarse los dos tomos escritos por Francisco Comín Comín.

ampliase los recorridos de su red hasta Francia o hasta el mar. La intención de sus dirigentes fue crear unas expectativas entre los inversores con una calificación tal, pero, la negativa gubernamental fue firme y el 10 de enero de 1857, apenas una decena de días después, se debió cambiar la denominación social por la de Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (López, 2005: 167). Debido a su origen, los aspectos internos de la corporación tuvieron un claro influjo en lo y visto en las empresas ferroviarias francesas, como ya ocurriera con la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España.

Ambas, comenzaron a configurarse, ya desde entonces, como las dos grandes potencias que casi coparon todo el espacio destinado a acoger las vías que se estableciesen por doquier. MZA y Norte proyectaron sus redes ferroviarias de una manera objetiva. Es decir: que partieron de un eje concreto al que fueron añadiendo otras líneas adyacentes. Como asegura el investigador Fernández Sanz con respecto a estas dos compañías *“constituyeron las que pueden considerarse como las dos únicas empresas que formaron redes ferroviarias homogéneas y rentables”* (Fernández, 2010: 11). Esta trama constituirá nuestra red básica a muy pocos años vista del inicio de la implantación de vías.

La tercera gran empresa en importancia, aunque más modesta en su extensión territorial que las otras dos citadas, tomó el nombre de la región en que se asentó. La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces fue también de capital y concepción francesa, aunque sus gestores fueron de procedencia andaluza. La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces fue la propietaria de la línea de ferrocarril de Córdoba a Belmez, por ello, como se le dedicará un extenso comentario, se omite por el momento cualquier referencia a su cometido.

Además, existía otra empresa muy importante denominada Compañía de Ferrocarriles del Oeste, que tendió sus redes por Extremadura, Castilla-León y Galicia (Fernández, 2011).

A esta, le seguían otras de menor calado como el Ferrocarril Central de Aragón; Alcañiz a La Puebla de Híjar; Bilbao a Portugalete; Zafra a Huelva; Ferrocarril del Triano; Torralba a Soria; Mollet a Caldás; Cercedilla a Navacerrada; Santander-Mediterráneo; Villacañas a Quintanar; Cinco Casas a Tomelloso; Lorca, Baza y Águilas; Murcia-Caravaca; Guadix a Baza y Alcantarilla a Lorca. Todas tenían en común el ancho de vía adoptado por el gobierno español, que diseñó la estrategia de construcción de los primeros ferrocarriles durante la segunda mitad del siglo XIX (Fernández et al., 2013)⁷.

El nuevo Gobierno quiso que se siguiese construyendo, pero para ello hacía falta modificar la legislación, por lo cual se promulgó la Ley General de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877. En su contenido se consideraba que la disposición radial de la red era la más idónea porque así se conectaba el centro con las costas, aunque también era preciso disponer algunos trazados transversales porque había que interconectar diversos centros de producción.

Pero, quizás lo más importante de todo el contenido de la nueva normativa fue la liberación de la imposición de construir únicamente con el ancho de vía español, por

⁷ Para la visión de conjunto de la historia del ferrocarril en España durante la etapa de la tracción vapor pueden consultarse los siete tomos escritos por Fernando Fernández Sanz, algunos de los cuales los escribió en colaboración con el estudioso Gustavo Reder.

lo cual, la disposición de líneas de vía estrecha se multiplicó extraordinariamente, lo que subsanó el error inicial de la elección del ancho de vía español. Pese a la acertada rectificación, el error no se enmendó del todo porque fue el momento adecuado para proceder a revocar el ancho de vía español para adoptar el europeo.

Con ello, años después, hubo una nutrida representación de explotaciones de vía estrecha, algunas de una gran importancia como el Ferrocarril de la Robla (Fernández López et al., 1987) o el que unía Fuente del Arco, Peñarroya y Puertollano (García-Cano, 1998). Junto a las citadas, compusieron una tupida red que abarcaron el total de la geografía hispana y que en conjunto supuso unos tres mil kilómetros de vía, la cuarta parte de todo lo tendido en la red⁸ (Allen et al., 1997).

Sin embargo, como ya ocurriera antes, el capital para construir todas esas líneas provenía de inversores extranjeros. Si bien es cierto que lo más acertado para componer nuestra red ferroviaria fue dejarla en manos de las empresas foráneas, porque de otra forma jamás se hubiese construido, por otra parte *“esta aportación se hizo de la forma más perjudicial para el país. Las compañías encontraron sus mayores beneficios en la construcción y en la importación de material, que favorecía el desarrollo de sus industrias siderúrgicas”*, según dice Fernández Sanz. Como quiera que todo se trajera de fuera, las que debieron proliferar en España no lo hicieron y provocaron en parte la falta de desarrollo de la revolución industrial española. Además, como el capital gastado se limitó a lo imprescindible para acometer la explotación *“las compañías empezaron a apreciar esta falta de capitalización pocas décadas después de concluirse las líneas”* (1980: 16).

Además, este investigador opinó también que *“en la legislación ferroviaria, como en tantas otras cosas, España imitó a Francia, eligiendo el sistema mixto; es decir, concesiones privadas, pero con un control severo del estado. No se eligió la política liberal de Gran Bretaña o Estados Unidos de dejar en completa libertad a las compañías, ni la iniciativa estatal para construir las líneas como en Bélgica”* (Fernández, 1978: 19).

En las primeras décadas del siglo XX, todas estas empresas manifestaron profundos problemas de una insolvencia financiera arrastrada desde el origen del ferrocarril, como un reflejo de la propia crisis de la economía nacional. El economista e historiador Gómez Mendoza analizó el periodo temporal habido entre los años intermedios del siglo XIX cuando se implantaron los primeros trazados ferroviario en el país y los que antecedieron a la Primera Guerra Mundial (Gómez, 1982) y (Gómez, 1985).

Sin embargo, la neutralidad española en la Primera Guerra Mundial hizo que la industria se regenerase debido a las exportaciones de todo tipo que requería la contienda, con lo cual, hasta hubo una capitalización que devolvió a manos españolas algunas de las empresas ferroviarias que habían estado en manos de los extranjeros. Sin embargo, no fue suficiente y se produjo una crisis económica ferroviaria que necesitó de una intervención gubernamental consistente en conceder ayudas y en permitir la subida de las tarifas.

Durante la etapa en la que gobernó el general Primo de Rivera se acometieron varios proyectos con los cuales se intentó paliar el déficit ferroviario, pero fue inútil.

⁸ Para la visión de conjunto de la historia del ferrocarril de vía estrecha en España y Portugal durante la etapa de la tracción vapor puede consultarse la obra *Vapor en la Sierra*, de Peter Allen y Robert Wheeler.

Durante la Segunda República, con la crisis económica mundial, que afectó poderosamente a la española como era de esperar, no hubo mejora alguna para el ferrocarril, con lo cual, el deterioro de las empresas era cada vez más acusado, hasta el punto de que fue entonces cuando comenzaron las incautaciones de las compañías debido a la práctica insostenibilidad económica de las mismas.

Durante la guerra civil de 1936, el deterioro fue tan grande que una vez acabada, ya en los años iniciales de los cuarenta, pasaron todas a poder del Estado ante las graves deficiencias económicas que padecían y se integraron a partir de 1941 en los dos monopolios ferroviarios RENFE y FEVE.

4.0.0. EL FERROCARRIL EN ANDALUCÍA

4.1.0. El primer estudio geológico de la cuenca minera de Belmez

Aunque resulte extraño, existe una relación indirecta entre esas familias malagueñas pertenecientes a unas elites económicas, de las que ya se ha hablado, y unas riquezas escondidas en el subsuelo que deseaban hacer suyas, aunque se encontraban muy alejadas del lugar en que vivían.

Pero, esto ocurrió mucho después de que Pierre Guillaume Frédéric Le Play, un importante ingeniero de minas que viajó por toda Europa para desempeñar su labor, estudiase las posibilidades de la cuenca minera de Belmez, que aún no había sido explotada. Tras su visita en 1834, redactó una memoria que se publicó en la revista *Annales des Mines*. Sin duda que los componentes de estos grupos familiares debieron conocer dicho texto para que obrasen en consecuencia...

Posiblemente, el estudio de Le Play fue el primer trabajo de investigación sobre el potencial minero que ofrecía el territorio comprendido entre el sur del Tajo y el norte del Guadalquivir, una investigación realizada en un momento temprano para una actividad que luego tendría mucha trascendencia en la economía del país.

En las primeras décadas del siglo XIX, el valle del Guadiato era una pequeña porción de ese espacio geográfico citado, aunque muy grande en extensión, en realidad. Con respecto a la economía de sus gentes, al igual que la de la España Seca, habría que decir que tenía un fuerte carácter agropecuario y estaba muy marcada por el autoabastecimiento.

El estudioso José Antonio Torquemada indica que *“para la elaboración del Catastro del Marqués de la Ensenada se preguntaba a cada municipio si en él había minas, salinas o alguna clase de industria. La contestación que en 1754 se le daba en Belmez era tajante: “No hay minas ni salinas”*. En este mismo sentido respondieron Fuente Obejuna y Villanueva del Rey, sin embargo, aunque Espiel pasaba por alto esa cuestión, todos hicieron *“referencia a la existencia de molinos harineros, tahonas y fraguas en sus respectivos términos municipales como único atisbo de la existencia de industrias, aunque niegan la existencia de molinos de papel, batanes u otro tipo de artefactos”* (2011: 86).

Debido a lo dicho la industria era inexistente, salvo la regentada por pequeños empresarios cuyo trabajo principal era realizado por ellos mismos, sus familiares y algún empleado ocasional. Por ello, cuando se detecta la riqueza minera de la zona es cuando esta va a dar un cambio radical y para ello fue necesaria la presencia en la zona de extranjeros que de manera interesada llegaron hasta allí y fueron capaces de detectar las riquezas escondidas en el subsuelo.

Efectivamente, cuando se produjo la invasión francesa y se llegó a establecer un asentamiento militar en la comarca serrana *“no era raro que los belmezanos hicieran de guías en estos reconocimientos, por lo que los franceses tomaron buena nota de los yacimientos minerales de la Sierra de los Santos y de las minas de carbón del Guadiato”* (Torquemada, 2011: 87).

En el año 1808, Alexandro Laborde publicó *Itineraire descriptif de L'Espagne et tableau elementaire des diferentes branches de l'Administration et de l'industrie de ce Royaume* y cuatro años después dio a conocer *Voyage pittoresque et historique de L'Espagne; la Guide du voyageur en Espagne*, de Bory de Saint-Vincent, aparece en

1923; MacKenzie escribió tres años más tarde *A year in Spain by a young american*; y Richard Ford en *Gathering from Spain* y alguna otra obra suya más fueron algunos de los precedentes que crearon un estado de cosas para que se produjese la visita de Le Play mediante la que realizaría su estudio posterior indicando las posibilidades mineras de la cuenca (Torquemada, 2011: 87).

La estructura de su trabajo se divide en tres grandes bloques. En primer lugar, alude a la configuración de los suelos, luego se refiere a los caracteres de las rocas y de los minerales útiles y acaba con una serie de comparaciones con lo que podía encontrarse en el resto de Europa. El texto lo completó con algunas ilustraciones que él mismo dibujó de lugares emblemáticos por lo que pasó, con la confección de un mapa geológico y minero y con otras en los que se mostraban cortes longitudinales del terreno.

Con respecto a la zona geográfica sobre la que se va a hablar en esta tesis, el autor dijo que era un terreno desconocido, por lo cual *“la science n’a point encore établi dans cette partie de l’Espagne ces points de repère si communs aujourd’hui dans l’Europe”* (Le Play, 1834: 297). Sobre el espacio analizado comentó que Extremadura y la parte de Sierra Morena que la limita al sur formaban una región mediterránea alejada de las grandes rutas de comunicación, conocida principalmente por sus vastos pastizales abandonados a los rebaños de ovejas. *“A la vue des solitudes que traverse la route de Madrid à Badajoz, on conçoit aisément que peu de voyageurs aient été tentés de s’écarter de cette route et d’appeler l’attention des naturalistes sur ces montagnes désertes”* (Le Play, 1834: 298).

Sobre el espacio geográfico dijo que la zona *“ne méritait, sous aucun rapport, l’oubli dans lequel il est tombé aujourd’hui”* (Le Play, 1834: 298), aludiendo al abandono de los campos. Con respecto a la orografía comentó que era un terreno complicado porque *“Il n’existe peut-être pas de contrée qui ait un relief plus compliqué que celle qui s’étend à l’est de la frontière de Portugal, entre le Tage et le Guadalquivir”* (Le Play, 1834: 300) e insistió diciendo que *“quelquefois les ballons qui dominent les plateaux les plus élevés sont très rapprochés l’un de l’autre; en sorte que, vues à l’horizon par un observateur placé à leur niveau, ces montagnes rappellent assez bien l’apparence d’une mer agitée”* (Le Play, 1834: 313).

La riqueza que observó en su prospección ocular dio lugar a que hiciese una comparación de la zona con otros ricos yacimientos europeos. Dijo que *“le minier lui-même pourrait entrevoir pour l’avenir de nouveaux traits de ressemblance, et regarder les minerais, si communs à la surface des schistes et des grauwackes de l’Extremadure, comme les affleurements de riches filons semblables à ceux qui font, depuis tant de siècles, la richesse du Hartz hanoverien”* (Le Play, 1834: 302).

Con respecto a los yacimientos de hulla advirtió que presentaban de manera abundante *“des empreintes d’équisétacées et de fougères, ayant les caractères généraux des espèces qu’on rencontre ordinairement dans le group carbonifère des autres contrées de l’Europe. Les roches imprégnées de ces végétaux ont elles-mêmes la plus grande analogie avec celles des autres terrains houillers”*.

La roca que predominaba en la cuenca *“est un conglomérat quartzueux passant à un poudingue, dont les noyaux arrondis ont quelquefois la grosseur du poing”*. A medio kilómetro de la población existen *“affleurements de combustible au milieu de conches de psammites contenant beaucoup d’empreintes végétales. Ces roches sont souvent imprégnées d’oxide de fer, en sorte que les échantillons à structure compacte et à cassure terreuse offrent beaucoup d’analogie avec le fer carbonaté des houillères”*.

Con respecto al uso que se le daba al carbón en la zona antes de conocerse sus aplicaciones dijo que *“les habitants du pays extraient, pour leur usage, un peu de carbon de terre para des excavations qui h’atteignent jamais plus de deux ou trois mètres de profondeur: celui que j’ai recueilli dans les affleurements et dans les déblais est très friable, mais il possède toutes les autres qualités d’une bonne houille”*. Y añadió que *“l’indifférence qui existe dans la contrée pour ce genre d’industrie s’explique assez par le défauts de débouchés et de communications, et surtout par l’abondances des buissons sue les montagnes voisines”* (Le Play, 1834: 347-348).

También opinó sobre los otros yacimientos de hulla que se encontraban próximos, como los que años más tarde se explotarían en Fuente del Arco, en Alanís y en Villanueva del Río. Sobre sus semejanzas dijo que *“la superposition des bassins houillères que je viens de décrire, ne peuvent laisser aucun doute sur la nature de la majeure partie de la contrée”*.

De paso, como buen geógrafo, también comentó sobre la vegetación de Extremadura y Andalucía que *“sont recouvertes de buissons épais, hauts de deux à trois mètres; qu’on ne peut traverser que par d’étroits sentier pratiqués d’un villages à l’autre”*. Estos macizos impenetrables *“dans lesquels on a fait souvent avec succès des tentatives de culture, croissent en général sur un sol de détritius formé aux dépens du terrain de transition, et sont compassés d’une grande variété d’arbustes qui dans le nord de la France, sont l’ornement des jardins”*.

Así mismo, especifica sobre especies botánicas concretas cuando dice que pueden verse allí numerosas especies *“de cistes arborescens, et surtout le ladanifère, qu’on peut regarder comme l’arbrisseau dominant en Extremadure, où il atteint quelquefois jusqu’à 6 mètres de hauteur”*. A este bello arbusto se asocia *“le pistachier lentisque, l’arbousier unedo, la bruyère en arbre, dont la racine donne un excellent carbon, le genêt d’Espagne, plusieurs espèces d’alaternes, le myrte commun qui abonde particulièrement sur les montagnes granitiques au sud du Pedroso, et enfin le laurier rose dont les trouffes épaisses remplissent le lit de tous les ruisseaux”*. Sierra Morena *“entière est couverte de ces végétaux; c’est leur feuillage sombre qui donne à l’ensamble de cette chaine cette couleur obscure dont elle a tiré son nome (montagne noir)”* (Le Play, 1834: 377-378).

Con su acertado estudio, Pierre Guillaume Frédéric Le Play llamó la atención de los inversores extranjeros sobre las importantísimas riquezas del subsuelo de la Sierra, por lo que muy poco después comenzaron a posicionarse para acaparar el territorio, por lo que se le puede considerar como el descubridor de unas riquezas que guardaba un espacio casi virgen y que fueron extraídas poco a poco a lo largo de los años, para lo cual, se contó con el concurso de varios ferrocarriles que ayudaron a transportarlas.

Al inicio de este artículo se ha hablado de lo extraño que resulta que las elites malagueñas estuviesen relacionadas indirectamente con la riqueza del subsuelo de la cuenca minera del norte de la provincia. Y es que, para acapararlas, construyeron uno de esos trazados ferroviarios a lo que se ha aludido, en concreto, el que unió la ciudad de Córdoba con Belmez, motivo de esta tesis.

4.2.0. El proyecto de José Soler de Mena

Aunque desde la década de los años cuarenta del siglo XIX la construcción de una línea de ferrocarril que llegase desde Córdoba hasta la rica cuenca carbonífera de

Peñarroya era un proyecto largamente acariciado por los grandes industriales malagueños, posiblemente, la primera noticia que se tiene sobre un trazado ferroviario semejante se generó en el año 1852.

Efectivamente, en esa fecha, el Ministerio de Fomento encargó un trabajo sobre los posibles trazados necesarios para establecer una red viaria en el país, cuyo centro estaría en Madrid, con lo que desde un principio, la estructura radial fue el sistema escogido como continuación de lo que ya había ocurrido cuando se diseñó la ordenación de carreteras.

El plan, que se consideraba de capital importancia, contemplaba que hubiese dos tipos de líneas: de primera y de segunda categoría. Las principales serían tres, que se dirigirían hacia Valladolid, desde donde se diversificaría hasta Galicia, los puertos del Cantábrico y Francia; hacia Zaragoza, desde donde partiría en dirección a Navarra y a Cataluña; y hacia Córdoba, desde donde se extendería hasta los centros de producción más importantes de la región. Esta gestión surgió en un momento en el que aún no se había implantado en el territorio meridional la menor línea férrea.

Las características que debía tener el ferrocarril que habría de llegar hasta Andalucía se definieron en el Real Decreto de 28 de enero de 1852 y el encargo de llevarlo a cabo se le encomendó al ingeniero José Soler de Mena mediante una Real Orden de 29 de enero de ese mismo año.

La investigación la plasmó en una memoria escrita en Córdoba y que presentó a la Dirección General de Obras Públicas el 15 de octubre de 1853. Además del texto, el autor elaboró diversos planos detallados que presentó al Gobierno. Entonces, una vez visto por los políticos, se procedió a publicarlo en tres artículos aparecidos a lo largo de 1854 en los números 18, 19 y 20 de la *Revista de Obras Públicas*, en su año II.

El informe que le correspondió realizar a José Soler de Mena se centraba en una sección del largo ferrocarril que comprendía desde la entrada de la línea en el valle del Guadiato, en concreto, en un punto ubicado en las inmediaciones de la confluencia del arroyo Albardados con el citado río, hasta Córdoba.

El estudio se iniciaba teniendo en cuenta el beneficio que comportaría para las tierras andaluzas y para la mayoría de las poblaciones importantes el establecimiento de una línea de un ferrocarril proveniente de Madrid. Por ello, debía conjugar economía y técnicas de ingeniería para analizar cuáles serían las características de la sección denominada Cuarta por quienes habían encargado el proyecto. El propio autor indicó que la tercera y cuarta sesiones trataban de "*franquear convenientemente el paso de la extensa y formidable cordillera que se levanta entre los ríos Guadalquivir y Guadiana*", lo que revela que las secciones anteriores contemplaban la llegada del ferrocarril a suelo andaluz desde el sur de Castilla.

En primer lugar, se proponían dos itinerarios distintos: uno que discurriría al Este y otro al Oeste. El primero de los dos estudiaba la posibilidad de que el tren partiese desde un punto indeterminado de la línea de Almansa y que por tierras de la Mancha se dirigiera desde Valdepeñas hacia la Sierra de Alcaraz, donde se introduciría en la región andaluza casi en los orígenes del cauce del Guadalquivir, siguiendo al cual llegaría hasta Sevilla.

También se apreció la posibilidad de que el itinerario del Oeste, alcanzase Extremadura en las inmediaciones de Mérida, donde la vía se apartaría del Guadiana

para buscar el Huesna y, a través de su valle, se llegaría al gran río andaluz en las inmediaciones de Sevilla.

Tanto la ruta del Este como la del Oeste presentaron grandes dificultades orográficas para trazarse y además no vertebraban el territorio de una manera conveniente, que era la mira principal del ingeniero, dado que la ubicación de ambas en el mapa andaluz no representaban una disposición idónea para un añadido posterior de líneas que tejiesen una red adecuada para copar todo el espacio meridional. Por ello, Juan Soler de Mena ofreció una tercera opción que llamó La Solución Central y que llevaría el trazado desde Almadén a Santa Eufemia, La Lancha, Fuente Obejuna y, siguiendo el Guadiato, llegaría a Belmez y a Espiel, porque *“el solo anuncio de la posibilidad de un camino para explotar estos criaderos, habría atraído comisionados de diversos puntos con el encargo de adquirir pertenencias y comenzar las transacciones mineras, antes abandonadas”* (Soler, 1854: 224).

Precisamente, la importancia de la situación geográfica de Córdoba es lo que ponderó el autor muy efusivamente, dado que desde esta ciudad estaban al alcance capitales y pueblos de gran importancia que el ingeniero unió mediante supuestas líneas férreas que con el tiempo se convertirían en las de Sevilla a Jerez y Cádiz, en la de Sevilla a Córdoba, en la de esta ciudad a Málaga y otras que construirían algunas compañías ferroviarias que habrían de crearse en años venideros. Pero, como se ha dicho, Soler lo hace cuando aún no se había implantado ni siquiera un metro de carril en ninguno de los trazados que se proyectaban ya sobre el suelo andaluz.

A partir de Espiel, el autor presentó dos alternativas diferentes que seguían sendos valles de afluentes del Guadalquivir: una a través del Guadiato y otra a través del arroyo Guadalbarbo, aunque en ambos casos hizo patentes las dificultades orográficas que impedían que se implantase el trazado de un ferrocarril. El primero lo trazó a través del cauce del primer río citado, hasta llegar a la zona de Trassierra, porque pretendía alcanzar las inmediaciones de Almodóvar del Río o de Palma del Río (Soler, 1854: 226).

Entonces, el estudioso se decantó por llegar desde Almadén hasta la confluencia del río Guadiato con el arroyo Albardados. Posteriormente, derivaría hacia el sur hasta el puente de Espiel y desde ahí seguiría hasta las ventas de La Estrella y de La Alhondiguilla. Tras pasar la dehesa de La Gamonosa, debía seguir durante *“una legua sin variar el rumbo por la cañada y barranco de Mano de Hierro hasta la venta del Castillo, situada en la Nava de Campo-alto”* (Soler, 1854: 242). Tras llegar a Campo-Bajo, el autor cita otro topónimo que identifica como *“el ventorrillo”*, por lo que quizás aluda el ingeniero a una casilla aislada, dispuesta a un lado del camino de Almadén, que se denominaba El Ventorrillo de la Concha en la que se vendía tocino y aceite y que fue la primera construcción que conformó lo que luego sería la Estación de Obejo.

Luego, pasaría *“por detrás de la altura culminante de Torreárboles [...] salvaría el paso de la primera y más alta cadena de montañas [...] consiguiendo descender 72 metros (258 pies) hasta el puerto nombrado de los Escalones”* (Soler, 1854: 242). Se continuaría por *“el olivar de la Valenzona”*, por San Cebrián hasta la Huerta Mena, Velasco, el cerro de Jesús, el santuario de Linares, el caserío de Fuentes, el cauce del arroyo Rabanales y La Campiñuela *“hasta el campo de la Merced en Córdoba, que es el más apropiado y perfectamente dispuesto para punto de estación”*.

Como puede observarse, la ruta que trazó no fue la que finalmente siguió el ferrocarril en su expansión hacia Andalucía, puesto que se eligió el recorrido que

sorteaba el paso natural de Despeñaperros. Sin embargo, con algunas salvedades, el rumbo por el que apostó acabó siendo seguido a lo largo de los siguientes años por quienes tomaron a su cargo la construcción de la línea de Córdoba a Belmez, lo que indica cuán acertado estuvo José Soler de Mena al dirigir su itinerario por los lugares más adecuados.

4.3.0. La línea de Sevilla a Jerez y a Cádiz

4.3.1. La línea de Jerez al Trocadero

Como se ha apuntado, en los años intermedios de la década de los cuarenta del siglo XIX, el panorama ferroviario del país era desolador, ya que aún no se había tendido ni un solo metro de vía en los múltiples trazados cuyos permisos se habían concedido a sus posibles constructores. Así, el 21 de julio de 1846 se volvió a aprobar una concesión que debía enlazar Sevilla con Cádiz y en la que se contemplaba también la posibilidad de llevar las vías a Sanlúcar de Barrameda y a Chiclana. El receptor del otorgo fue el sevillano Carlos Drake del Castillo, sin embargo, tampoco este propietario procedió al tendido de esa vía (Wais, 1974: 345).

Curiosamente, fue Luis Díez y Fernández de la Somera, el hijo de José Díez Imbrechts, quien retomó la vieja idea que un día tuviera su padre de construir un ferrocarril que partiese de Jerez de la Frontera buscando el mar. Ciertamente, dos décadas después de esto, el 16 de agosto de 1850, se le concedió el permiso mediante una Real Orden para que tras dejar Jerez se dirigiese a través de Trocadero y el Castillo de Puntales hasta la capital gaditana. Además, de este trazado debía desgajarse un ramal que iría a enlazar con El Puerto de Santa María (AHF, 1852: A - 0135 - 001).

Para gestionar el trabajo de construcción del ferrocarril andaluz se constituyó una comisión que iba a coordinar todo lo relativo a este asunto, por lo que se redactó un informe el 6 de abril de 1851 (AA. VV., 1851).

El concesionario Rafael Rivero constituyó el 14 de enero de 1852 una sociedad con el ingeniero Constantino Ardanaz y varios accionistas más de Jerez y de Cádiz que se denominó Compañía del Ferrocarril entre Jerez de la Frontera al Puerto de Santa María y Cádiz. Precisamente, el citado Ardanaz y otro colega llamado Ángel Mayo se encargaron de realizar el proyecto.

Las obras de la primera vía férrea que se tendió en territorio andaluz dieron comienzo ese mismo año y las llevaron adelante los dos ingenieros mencionados (AHF, 1851: A-0045-004).

El perfil de la línea, muy llano, como corresponde a los ámbitos geográficos cuaternarios que caracterizan al curso bajo del Guadalquivir, no presentaba más dificultades orográficas que las que ofrecían los ríos Guadalete y San Pedro, que se habían de salvar mediante sendos puentes de madera.

El 22 de junio de 1854, comenzó a funcionar el primer tramo de 14.573 metros de longitud de la pequeña explotación que puso en comunicación Jerez de la Frontera con el Puerto de Santa María, cuyo coste ascendió a doce millones y medio de reales, pero en febrero de 1855 se realizó el proyecto de la segunda sección del Ferrocarril de Jerez de la Frontera a El Trocadero (AHF, 1855: A-0239-002). Finalmente, el 10 de octubre de 1856, las vías se extendieron a lo largo de 6.374 metros hasta enlazar esta

ciudad portuaria con Trocadero y la valoración económica de las obras, en este caso, ascendió a casi la misma cantidad debido a la inclusión en el presupuesto de los dos puentes citados que, como otros de su época, se construyeron de madera.

4.3.2. La Compañía de Sevilla a Jerez y Cádiz

Mientras se completaba la terminación de este ferrocarril, en las altas esferas se hablaba de la necesidad de unir la capital gaditana con la frontera francesa. Es decir, que se deseaba tender una línea férrea que cruzase la Península Ibérica en diagonal. El proyecto era de tal magnitud que el propio Estado asumió la construcción del mismo, sin embargo, el presupuesto que se destinó a ello no era suficiente para una obra de tal envergadura y la falta de liquidez obligó a que se comenzase la obra por la zona geográfica más llana que debía atravesar: la gran planicie del Bajo Guadalquivir (AA. VV., 1919: 383)⁹.

Tras obtenerse la concesión el 26 de agosto de 1852, el ingeniero Rafael Sánchez Mendoza se encargó de llevar a término el proyecto de construcción de un trazado que uniese de una sola vez Sevilla y Cádiz (AHF, 1852: A-0022-004). En principio, el recorrido debía ir a Alcalá de Guadaíra y a Utrera, siempre siguiendo dirección sur, pero luego se pensó dirigirlo directamente a esta última población para acortar el recorrido.

En el contrato firmado con Sánchez Mendoza figuraba una indicación mediante la que el contratista debía acordar la homogenización de los trabajos con el de la línea de Jerez al Trocadero. Pero, las obras no iban a la velocidad necesaria. Entonces, se puso en pie otro proyecto de la línea que llevó a cabo el ingeniero Gonzalo Hermans (AHF, 1852: A-0022-003). Los avatares políticos emanados de la revolución de 1854 hicieron que toda concesión ferroviaria tuviera que adjudicarse mediante subasta pública.

El 13 de mayo de 1855 el Estado decidió anular los permisos y siguió adelante como impulsor de los trabajos. Entonces, se intentó abonar a Sánchez Mendoza lo que se había gastado este, sin embargo, el promotor rechazó el dinero sugerido porque consideró que lo que se le ofrecía no era equitativo y el problema se dilató durante varios años en los que las diferencias de criterios se vieron jalonadas de constantes juicios (Wais, 1974: 346). Se ofertó otra vez la construcción a algún otro posible promotor, pero no hubo participantes.

Por otra parte, la Real Orden que se había aprobado el 31 de diciembre de 1844, tras haber concluido su informe el ingeniero Subercase en el que indicaba la necesidad de que en la Península Ibérica hubiese un ancho de vía distinto al que se estaba imponiendo en Europa, contenía además unas disposiciones que eran poco adecuadas para facilitar la inversión del capital extranjero. Eso sí, permitía la especulación por parte de los acaparadores de concesiones, con lo cual se estaba retrasando la expansión del ferrocarril español.

El problema se solventó con la promulgación de la Ley General de Ferrocarriles de 1855, ya que su contenido, entre otras cosas, obligaba a los poseedores de permisos a comenzar las obras antes de una fecha determinada a partir de haberseles asignado la

⁹ La idea de cruzar la Península desde el norte al sur no se quedó en esto. Años después, hubo varios proyectos que hablaron de un intento semejante. Para una mayor información, ver el artículo "Una opinión acerca del proyecto de ferrocarril directo entre la frontera francesa y el puerto de Algeciras", publicado en la *Revista General de Legislación y Jurisprudencia*.

concesión o perderían su propiedad, lo que les instaba a que las iniciasen o bien que procediesen a la inminente venta de la licencia a otros posibles interesados.

Debido a la nueva dinámica concitada, se dispuso una nueva concesión para construir el ferrocarril de Sevilla a Cádiz mediante una Real Orden del 21 de abril de 1856 a Luis Guillou, Juan Pedro Muchado y Ramón de Guardamino, pero, solo la retendrían durante veintitrés días y la transfirieron a la Compañía General de Crédito de España que, a su vez, había creado una empresa ferroviaria en marzo de 1857. El propio Guillou, integrado en esta y en nombre de la firma, adquirió la línea ya construida de Jerez a Trocadero en septiembre de 1860, con lo que la absorción para completar todo el largo recorrido se consumó satisfactoriamente para proceder posteriormente a una explotación más satisfactoria (Wais, 1974: 347). La pequeña empresa que gestaba la línea que partía desde la Capital del Vino hasta el Puerto de Santa María se plegaba así a los dictados de otra más grande con poder para construir un trazado paralelo, una acción que no ha sido del todo infrecuente en el transcurrir de la historia de los ferrocarriles españoles, ya que de no hacerlo se hubiese construido otra al lado, con lo que hubiera sido anulada por su rival¹⁰ (<http://www.elstortugues.com/rutacid/xtras/OJOSNEGROS.pdf>).

En el año 1857, tan solo se diseñó el tipo de carril y los accesorios de vía que se iban a implantar (AHF, 1857: A - 0185 - 005), pero en el siguiente se proyectaron los edificios de viajeros de tercera clase de las estaciones de Dos Hermanas y Las Cabezas (AHF, 1858: A - 0185 - 006), la estación de Lebrija (AHF, 1858: A - 0185 - 007), el trazado de vías de la estación de Dos Hermanas, realizado por el ingeniero F. Trithe (AHF, 1858: A - 0205 - 003), el diseño de casas de guarda (AHF, 1858: A - 0185 - 013), el puente de seis metros de luz sobre río de la Zúa (AHF, 1858: A - 0185 - 008) y una alcantarilla de cuatro metros de luz de hierro colado (AHF, 1858: A - 0185 - 009).

El año 1859 se inició con una reclamación presentada por el Cuerpo de Artillería contra la compañía propietaria del ferrocarril por los posibles perjuicios que pudiera causar la proximidad de la línea al Campo de Tiro de la Escuela Práctica de Artillería de Sevilla (AHF, 1859: A - 0206 - 008). Con respecto a la construcción, se realizaron los proyectos de las estaciones de la Carraca (AHF, 1859: A - 0185 - 033), Utrera (AHF, 1859: A - 0122 - 004), Jerez de la Frontera (AHF, 1859: A - 0185 - 027) y Cádiz (AHF, 1859: A - 0185 - 004). Además, se diseñó una cochera provisional para locomotoras en la estación de Sevilla (AHF, 1859: A - 0185 - 029), otra para locomotoras en la estación de Jerez (AHF, 1859: A - 0185 - 024), un muelle para mercancías en la estación de Jerez (AHF, 1859: A - 0185-025), un muelle cubierto provisional para mercancías en la estación de Sevilla (AHF: A - 0185 - 030), los talleres en la estación de Puerto Real (AHF, 1859: A - 0185 - 032), el muro de sostenimiento de la estación de Cádiz (AHF, 1859: A - 0185 - 003) y la escollera para defender el cajón y el pie de dicha muralla (AHF: A - 0185 - 002). Así mismo, se intervino en los puente sobre el río Guadaíra (AHF, 1859: A - 0185 - 021), en el del Cerro del Águila (AHF,

¹⁰ El caso más extravagante es el ocurrido en la etapa finisecular del siglo XIX entre las líneas de Valencia a Calatayud, perteneciente a la Compañía del Central de Aragón, y la del ferrocarril minero de Sagunto a Ojos Negros, que por seguir caminos completamente paralelos iban a ser construidas de manera conjunta, pero, un desacuerdo de tan solo unas pesetas en el presupuesto del tendido por kilómetro rompió las conversaciones y cada una procedió a realizar la infraestructura independientemente a lo largo de más de ciento cincuenta kilómetros.

1859: A - 0185 - 028), en el del río Sancti Petri (AHF, 1859: A - 0185 - 016), en el del río Arillo (AHF, 1859: A - 0185 - 020), y en el de ocho metros de luz tendido sobre el caño Boca del Ave (AHF, 1859: A - 0185 - 019).

En el año 1860, se acometieron las construcción de las estaciones de Puerto Real y San Fernando (AHF, 1860: A - 0206 - 014) y de Las Alcantarillas y El Cuervo (AHF, 1860: A - 0206 - 015), se unió el muro de la línea férrea con la prolongación del muelle de Cádiz (AHF, 1860: A - 0185 - 001), se intervino en el puente doble de cuatro metros sobre el río Tagarete (AHF, 1860: A - 0206 - 012), en el puente de servicio para la construcción de las alcantarillas de cuatro metros de luz (AHF, 1860: A - 0185 - 010), en las alcantarillas de dos a cuatro metros de luz con vigas de hierro en sustitución de las vigas de madera (AHF, 1860: A - 0185 - 011), en las alcantarillas de un metro de luz y un metro y medio de pie derecho (AHF, 1860: A - 0185 - 012), en la nueva construcción del estribo izquierdo del puente sobre el río Guadaíra (AHF, 1860: A - 0185 - 022) y se operó también en los caballetes para los puentes sobre los ríos Sancti Petri, Águilas y Boca del Ave (AHF, 1860: A - 0185 - 018), realizada esa operación en 1861 cuando la línea estaba a punto de completarse.

Eso ocurrió el 1 de mayo de 1860 cuando se logró alcanzar Sevilla desde Jerez tras un recorrido de 93.570 metros. Unos meses más tarde completaba la conexión de Puerto Real y Cádiz a través de una vía de 25.112 metros que se inauguró el 13 de marzo 1861, con lo que los cuatro tramos en que se dividió la construcción completaron un total de 139.629 metros.

4.3.3. Ramal de Sevilla-Empalme

La particularidad de que en 1859 la vía del ferrocarril que partía de Córdoba hubiese llegado hasta Sevilla atravesando por el barrio de San Jerónimo, que está situado en la zona norte de la ciudad, provocó la necesidad de crear un nexo de este trazado con el que procedía de Cádiz. Así, los viajeros que proviniesen de un punto y pretendiesen seguir su camino hacia el otro no tuviesen que hacer un incómodo transbordo.

Sin embargo, no se esperó hasta ese año para vislumbrar estas necesidades, sino que ya en 1857 se comenzó a preparar el proyecto de unión del ferrocarril de Córdoba a Sevilla con el de Sevilla a Jerez y Cádiz mediante un ramal (AHF, 1857: A - 0135 - 002) que culminó en los primeros meses del año 1859 (AHF, 1859: A - 0185 - 015).

Para posibilitar este intercambio, se levantó la estación de Sevilla-Empalme, de la que partía la vía de Cádiz, la de Córdoba y la que terminaba en la estación de San Bernardo (AHF, 1860: A - 0206 - 010). Esta ubicación propició que se instalasen también allí muchas industrias atraídas por el ferrocarril (Wais, 1974: 197).

El enclave ferroviario se abrió al tráfico el 29 de septiembre de 1861. El ramal que llegaba a la estación citada en último lugar contaba con una extensión total de 6.151 metros.

4.3.4. Primeros tiempos de la línea

Una vez puesto en servicio todo el trazado, se siguió trabajando en las obras necesarias que aún no se habían concluido. Entonces, se afrontó la exigencia de sustituir los puentes de madera de los ríos Guadalete y San Pedro por otros de hierro (AHF,

1860: A - 0206 - 011). Para ello, se contrató a Parent, Schaken y Cía., que llevó adelante las obras bajo las órdenes de Luis Torres Vildósolo y así, en mayo y octubre de 1862, respectivamente, quedaron abiertos al tráfico (Wais, 1974: 346).

Así, se proyectó la construcción de un puente de hierro de cinco tramos en el kilómetro 44 (AHF, 1861: A - 0206 - 009), otro sobre el río Tagarete, junto al almacén de Murphi (AHF, 1861: A - 0206 - 006), otro más en el Camino de la Primera Aguada o Punta de la Vaca (AHF, 1861: A - 0206 - 004), un paso elevado para peatones desde El Prado a Sevilla-San Bernardo, a la derecha de la estación de Sevilla (AHF, 1861: A - 0206 - 005), un paso a nivel frente a la noria propiedad del Sr. Martínez (AHF, 1861: A - 0206 - 007) y otras obras efectuadas en las inmediaciones de los ríos Boca del Ave, Águila y Sancti Petri (AHF, 1862: A - 0185 - 017).

Además, se diseñó la estación definitiva de Jerez (AHF, 1862: A - 0206 - 001) y su edificio de viajeros (AHF, 1863: A - 0185 - 026), la de San Fernando (AHF, 1862: A - 0206 - 003), se trazó un camino entre el paso superior de San Fernando y el cuartel de San Carlos (AHF, 1862: A - 0206 - 002), se hizo un empalme provisional de la línea con la vía del ferrocarril de Utrera a Morón (AHF, 1863: A - 0205 - 005), se aprobó el tendido de una vía para la cantera de Dos Hermanas (AHF, 1863: A - 0205 - 001), y se construyó la casilla para la estación telegráfica en el Empalme de El Trocadero (AHF, 1863: A - 0205 - 006).

Ese fue el momento apropiado para terminar la línea, dado que la producción de vino de Jerez inició un crecimiento en lo expedido de 882.869 arrobas en 1861 hasta 1.161.311 en 1863. Por lo tanto, el ferrocarril de Sevilla a Jerez y Cádiz fue el aditamento necesario para poder poner en los barcos tal carga. El principal consumidor era Inglaterra, ya que acaparaba el noventa por ciento de lo exportado, sin embargo, no solo se exportaba vino sino que se complementaba con los productos agrícolas que producía la campiña sevillana. Con ello, las ganancias de este, compensadas con unos gastos de explotación adecuados, hicieron presagiar un futuro venturoso para la empresa ferroviaria, pero, como se verá, una serie de despropósitos administrativos, descuidados e intencionados, dieron al traste con tan floreciente negocio (Wais, 1974: 348).

Para entender esta situación contradictoria sería necesario explicar que la construcción de la línea, una actividad crematística "*cuyo éxito no ofrecía dudas*" (AHF, 1866: Sin signatura), se hizo de una manera en la que el dispendio fue la tónica más acusada y su administración posterior fue hecha "*sin economía*". La clave de un negocio no consiste solo en generar ingresos ventajosos, sino en prever que sean suficientes para su mantenimiento y perdurabilidad a lo largo del tiempo.

Más tarde, se siguió diciendo que "*una serie de hechos, imprudentes unos, culpables otros*", consiguieron arrastrar a la compañía hacia una situación peligrosa. La reciente concesión a esta del permiso para construir la línea de Mérida a Sevilla, hizo aumentar su capital desde unos 35.000.000 de francos a unos 70.000.000, con lo que su deuda de 150.000 obligaciones se incrementó hasta alcanzar la importante cifra de 290.000, lo que hacía presagiar su inminente construcción puesto que había dinero suficiente para ello.

Sin embargo, los valores que estaban reservados para tender la línea proyectada fueron entregados a la Sociedad General de Crédito de España, que estaba bajo la dirección de los hijos de Guilhou. Estos, que se vieron envueltos en operaciones

financieras adversas, provocaron la quiebra de la sociedad en el año 1866, con lo que los setenta millones de francos designados para la nueva línea se volatilizaron por completo.

4.3.5. Funcionamiento de la línea

De manera paralela, el 28 de julio de 1861 se habían aprobado mediante una Real Orden unos planos y estudios de un ferrocarril servido por fuerza animal que partía de la línea de Jerez a Sanlúcar cerca de las alcantarillas del Calvario y que concluía en El Carrascal y Almocadén. Los proyectos los habían hecho Pedro Carrere y Domueste y José Próspero (AHF, 1862: A - 0043 - 005), pero, en 1864, se devolvieron a sus autores para modificarlos con el fin de que estudiaran una nueva ruta que hiciese discurrir el trazado por Sanlúcar, pero, conservando los ramales del Puerto de Santa María y el de Carrascal (AHF, 1864: A - 0043 - 002).

Además, en la línea que se analiza se construyó el almacén de la Aduana de Cádiz (AHF, 1864: A - 0205 - 009), se instaló un depósito de agua, una grúa hidráulica y una fosa en la estación de Las Cabezas (AHF, 1864: A - 0205 - 008), una grúa de seis toneladas y se prolongó la vía de la cantera de Dos Hermanas (AHF, 1864: A - 0205 - 002), se reconstruyeron parcialmente el estribo norte del puente sobre el río Guadaíra (AHF, 1864: A - 0185 - 023) y los dos del puente de Morón (AHF, 1864: A - 0205 - 007).

Incluso, se abrió un expediente a la compañía concesionaria en el que figuraban las advertencias de la División de Ferrocarriles sobre las deficiencias y compromisos incumplidos por esta, como la obligación de cambiar las traviesas defectuosas, no haber presentado el proyecto de la estación de Utrera, no haber adquirido el material de tracción prescrito, etc. (AHF, 1864: A - 0221 - 003).

En los años siguientes, se presentaron los planos del proyecto de la estación definitiva de Utrera (AHF, 1865: A - 0072 - 007), se pensó en desviar la línea entre los kilómetros 137 y 150 en el trayecto de Puerto Real a Cádiz en el término de San Fernando (AHF, 1865: A - 0206 - 016), se construyó una alcantarilla de desagüe (AHF, 1865: A - 0205 - 018), un almacén (AHF, 1868: A - 0205 - 013) y varias placas giratorias en el muelle de mercancías de la estación de Sevilla (AHF, 1866: A - 0185 - 031), se aplicó una modificación al tipo de casa de guarda (AHF, 1866: A - 0185 - 014), se hizo la cubierta para el muelle de mercancías de la estación de San Fernando (AHF, 1867: A - 0205 - 016), se construyó un cobertizo para carruajes en la estación de Cádiz (AHF, 1867: A - 0205 - 010), se protegió con un blindaje de madera el malecón que unía la estación de El Trocadero con el muelle número 1 de esa parada (AHF, 1867: A - 0205 - 015), se llevó a cabo la reconstrucción de las alcantarillas de los P. K. 14,165 (AHF, 1867: A - 0205 - 014) y 117,980 (AHF, 1868: A - 0205 - 012), se edificó un muelle cubierto de mercancías en la estación de Jerez (AHF, 1868: A - 0205 - 017) y un cobertizo para reparación de máquinas en Puerto Real (AHF, 1870: A - 0205 - 011), se proyectó el ferrocarril de Jerez a la playa del Puerto de Santa María, denominada El Aculadero, del que se encargó el ingeniero Salvador Grans (AHF, 1875: A - 0207 - 003), se diseñó la estación definitiva de Cádiz por parte de F. Dargen (AHF, 1876: A - 0090 - 016) Finalmente, cuando Andaluces iba a hacerse cargo de esta explotación, se efectuó un enlace entre las líneas de Córdoba a Sevilla y de Sevilla a Jerez y Cádiz

mediante un ramal de unión por la orilla izquierda del Guadalquivir (AHF, 1877: A - 0072 - 003).

4.3.6. Parque móvil y motor

En principio, este trazado fue atendido por treinta y dos locomotoras (Wais, 1974: 348) de tipos muy primitivos, once de las cuales pertenecieron al rodaje 111, es decir, de una sola rueda motora, un sistema de fuerza motriz muy común en aquellos primeros años. Fueron construidas por Sharp & Stewart y las restantes por la empresa francesa Le Creusot. Pero, con la evolución de la tracción destinada a este medio se adjudicaron a las reservas de Sevilla-San Bernardo, Jerez de la Frontera y Cádiz (Afán, 1979) las series 301-333 y 3301-3310, las magníficas pacific destinadas al depósito de Utrera, una de las máquinas más veloces de España entre las de su tipo de tracción.

Debido a que las rampas de la línea no sobrepasaban los once milímetros de desnivel, su suave perfil fue lo que determinó a la firma explotadora a encargar esta máquina que poseía un diámetro de ruedas de 1900 milímetros, lo que las convertía en unas de las más bellas y elegantes de cuantas circularon y en idóneas para arrastrar los expresos, correos y mensajerías ligeras, que era lo que remolcaban de manera primordial.

El material móvil que se adquirió en un principio para que la línea comenzase a funcionar consistió en un coche salón, cuatro coches de primera clase, dos coches mixtos de primera y segunda clase, ocho coches de segunda clase, dos coches mixtos de segunda y tercera clase, y catorce coches de tercera clase (Torrejón, 2006). Sin embargo, otra fuente describe alguna diferencia en el inventario de vehículos remolcados puesto que le adjudica siete coches de primera clase en vez de cuatro, nueve coches de segunda clase en vez de ocho; y veinticuatro coches de tercera clase en vez de catorce, de los que cuatro estaban dotados de freno. Además, se citan nueve furgones (Antón, 1864).

5.0.0. LOS PRIMEROS PROYECTOS DE LA LÍNEA

5.1.0. Córdoba y su provincia

5.1.1. Aspectos geológicos: la orogenia andaluza

La línea de ferrocarril que se va a estudiar discurría por la mitad norte de la provincia de Córdoba, por lo cual, estuvo adscrita a los límites regionales de Andalucía. Debido a ello, se van a dedicar algunos epígrafes a hablar del entorno geográfico y geológico en el que se implantó.

López Ontiveros indicó en su intervención dedicada a la Comunidad Autónoma Andaluza aparecida en el tomo II del *Atlas de España* que *“la primera y principal expresión de la variedad regional andaluza son las grandes unidades naturales, configuradas sobre todo por el relieve, y que corresponden a tres grandes conjuntos morfoestructurales: Sierra Morena, Depresión del Guadalquivir y Cordilleras Béticas”*. El investigador era consciente de que estos espacios eran *“distintos litológica, geológica y morfológicamente, presentan también contrastes en otros rasgos físicos — suelos, vegetación clima — y por supuesto en los humanos — población, paisajes agrarios, poblamiento, otras actividades económicas —”* (AA. VV., 1993: 70).

El origen morfológico de este gran espacio se originó hace más de sesenta millones de años, durante el periodo Eoceno, una de las divisiones geológicas características de la Era Cenozoica. Desde entonces, el gran sinclinal que ocupaba las profundidades del mar Cámbrico, extendido entre la Meseta Castellana y las primitivas costas africanas del Estrecho de Gibraltar, se elevó a consecuencia del Plegamiento Alpino. Los materiales blandos de este fondo que en tiempos formaron parte del gran bloque que fuera el territorio que ahora ocupa la zona central ibérica y que se erosionó a lo largo de la Era Secundaria, se plegaron constituyendo dos grandes alineaciones montañosas, que se extienden desde el Atlas marroquí hasta las Islas Baleares, formándose estas por emersión de las cumbres más altas que surgieron en el centro del embrionario Mar Mediterráneo (Sanz, 1992: 11-40).

En realidad, la cadena está formada por el acoplamiento de dos que se disponen de manera paralela, por lo que dichas alineaciones forman las hiladas montañosas conocidas como Subbética y Penibética, constituyendo, con el gran Surco Intrabético que las divide, el Complejo Bético. Desde entonces, la erosión las ha ido devastando y todo el viejo sinclinal existente entre estas cordilleras y Sierra Morena se ha ido llenando de sedimentos que poco a poco fueron desplazando el mar. Con ello, se organizó el área geográfica de todo el ámbito andaluz en torno a la cuenca del río Guadalquivir y sus afluentes, por lo que estos cauces han servido de aporte estratigráfico para hacer de un lecho marino un espacio de tierra firme que se extiende poco a poco hacia el sudoeste, teniendo como límite actual el gran arco costero que forma el Golfo de Cádiz (Peña, 1995).

En cambio, con el Plegamiento Alpino apenas si se elevó Sierra Morena debido a que formaba parte geológica del gran cratón mesetario, un resto aplanado por efecto de la erosión de esa vieja cordillera surgida en el Paleozoico, que ya por entonces estaba completamente desgastada. Según indica López Ontiveros en el trabajo ya aludido, el cratón está compuesto por *“distintos materiales y pisos que se disponen en bandas paralelas en dirección NO-SE — dirección armoricana — que generalizadamente es*

también la que presentan los afluentes mariánicos del Guadalquivir". Además, "hay un contraste notorio entre bandas de rocas duras — cuarcitas, granitos, calizas — y de rocas blandas — pizarras, esquistos, gneis — que han facultado el desarrollo de una intensa erosión diferencial". Sin embargo, los suelos duros de composición granítica reaccionan creando formas aplanadas y, por ello, este macizo montañoso que recorre la zona septentrional andaluza no exhibe grandes montañas, sino que forma una penillanura que la evolución del relieve ha convertido en cumbres de cimas redondeadas que se mantienen a alturas semejantes y que se sitúan entre los seiscientos y setecientos metros sobre el nivel del mar (AA. VV., 1993: 71).

5.1.2. Indicios de civilización

En este gran espacio arrancado al agua, se aposentó el *homo sapiens sapiens* hace unos cuarenta mil años, exterminando a su competidor el *homo sapiens neanderthalensis* para erigirse en el único explotador de los ingentes recursos que ofrecían sus pródigas montañas y la feraz cuenca de sus cauces. En la Depresión del Guadalquivir y en las Cordilleras Béticas se han encontrado datos fehacientes de que la colonización se produjo en el albor de los tiempos referidos al ser humano. Así, desde entonces, hordas recolectoras y cazadoras recorrieron estos territorios, pero fue a partir del Neolítico cuando se ocasionó, también en Sierra Morena, la gran explotación de sus recursos ganaderos, agrícolas y mineros que fueron el origen de los centros de extracción de los minerales necesarios para el desarrollo de las comunidades humanas durante la Edad Antigua (García, 2002).

Todo eso proporcionó la estabilidad necesaria para que se originasen constantes asentamientos que albergaron a culturas tan dispares como la tartésica, la fenicia, la íbera, la romana, la visigoda, la musulmana y la cristiana, antropizando fuertemente un territorio que aún será capaz de dar vida durante muchos siglos a las que nos sucedan (AA. VV., 1979).

Es decir, que la provincia de Córdoba ha estado colonizada desde muy antiguo por diferentes civilizaciones que se han ido sucediendo a lo largo de los siglos desde que el hombre mostró los primeros signos de estar en camino de convertirse en el ente civilizado que aparenta ser.

Prácticamente ubicada en el centro del territorio, se encuentra la ciudad de Córdoba, que se extiende en gran medida a lo largo de la orilla derecha del Guadalquivir ciñéndose a un glacis que en sus primeras cumbres se eleva hasta lo que un día fuera la línea de costa del Mar Cámbrico.

Tal situación orogénica creó desde siempre un obstáculo a las comunicaciones que se trataron de establecer, sin embargo, geográficamente, la capital cordobesa posee una posición geoestratégica muy importante porque está situada justo en el centro de la extensa región andaluza, lo que le concede muchas ventajas para comunicarse con las demás provincias de su entorno. Al convertirse desde su fundación en una encrucijada, cumplió desde entonces como una gran difusora de caminos. A partir del inicio de la segunda mitad del siglo XIX, también fue el punto de irradiación de las líneas férreas que iban hacia las Andalucías del Sur, Este y Oeste.

Así mismo, se trazaron vías desde Córdoba en dirección al Norte que solventaron el impedimento que suponía la sierra mediante el establecimiento de calzadas o caminos

de todo tipo que se trazaron a través de pasos naturales que mantuvieron su vigencia a lo largo de los siglos.

Pero, en torno a los años sesenta y setenta del citado siglo una vía férrea alcanzó las minas de Cerro Muriano, Espiel y Belmez y otras más, que llegaron desde otros puntos cardinales hasta Peñarroya, Almadén y Puertollano y a toda la riqueza agrícola y ganadera de esas latitudes de la zona de la Sierra, con lo cual, un nuevo elemento como el ferrocarril — precisamente, el que se comienza a estudiar a continuación — vino a añadirse a la larga tradición en la explotación de una zona tan hoyada por el ser humano.

Para ampliar la información sobre el ferrocarril y la provincia de Córdoba, ver la obra de López Ontiveros sobre Juan Carandell Pericay en la que el eminente geógrafo analizó los textos de su colega sobre cómo el tren relacionó el territorio y cuáles deberían ser las opciones para completar esa articulación (1996).

Así mismo, Ramírez de las Casas Deza también escribió un texto, que está inédito pero que puede consultarse en la Biblioteca Provincial de Córdoba, sobre los ferrocarriles de La Concepción de Almuradiel hasta Cádiz, de Córdoba a Málaga, de Campillos a Granada, de Utrera a Morón y de Belmez a Almorchón con lo que también se planteaba la relación existente entre este y el territorio geográfico que atravesaba (1899).

5.2.0. El primer intento de construir una línea entre Córdoba y Belmez

5.2.1. El proyecto de los hermanos Manby

Joseph, John y Edward Oliver Manby, fueron unos empresarios que explotaron negocios diversos en Francia y España. Su servicio de diligencias se remontaba a 1852 y los dos últimos fueron propietarios de empresas mineras en Asturias y de suministro de gas para el alumbrado de Madrid y París y pocos años antes de sus fallecimientos se implicaron en el primer proyecto de construir un ferrocarril que uniese los yacimientos de la cuenca de Espiel y Belmez con la ciudad de Córdoba.

Morilla Critz divulgó que la proposición fue *“hecha por los hermanos Manby, que elevaron una petición al Ministerio de Fomento sobre un complejo ferroviario, en cuyo estudio se habían ocupado desde 1851 con la finalidad de facilitar la exportación de los productos andaluces hasta el centro de España y Valencia y en especial”* para poder darle salida a la riqueza carbonífera de la zona (1984: 86).

Como se deducirá, pese a que los estudios de los dos hermanos se habían iniciado un año antes de que el ingeniero José Soler de Mena realizase su memoria sobre cómo debía ser realizada la penetración del ferrocarril en Andalucía — un trabajo que había sido declarado de utilidad pública por la Junta Consultiva de Caminos —, cuando presentaron su informe para tender este ferrocarril, ambos se atuvieron a lo prescrito en el citado informe.

El proyecto era una tentativa ambiciosa que comprendía la construcción de una línea férrea entre Córdoba y Sevilla, que podía ser continuada hasta Andújar y Jaén, y tres ramales que irían a Écija, a El Pedroso y a Belmez, considerando la posibilidad de extender el primero hasta Loja y Antequera, el segundo hasta Cazalla y el último hasta Almadén.

Mediante la Real Orden de 11 de julio de 1855 se concedió a Edward Oliver Manby la posibilidad de hacer el estudio de una línea que uniese Córdoba y Belmez. Con esos datos se confeccionaron unos mapas (AHF, 1855: A - 0018 - 010), que fueron los primeros que se hicieron de ese trazado ferroviario, que se había concebido como un camino de hierro que iba a tener un recorrido total de sesenta y cinco kilómetros de longitud.

Esta cartografía se compone de un conjunto de siete planos en los que aparecen tres niveles de información gráfica:

- Arriba, está plasmado todo el trazado completo dibujado en plano y, además, se indican los radios de las curvas.
- En medio, están indicados los niveles del terreno donde debía asentarse la vía y la longitud de los trayectos que ocupan las rectas y las curvas.
- Y en la parte baja se muestra el perfil longitudinal que le corresponde a cada punto, los planos y las rampas que hay en el trazado y los tantos por mil de estas últimas.

La representación cartográfica de la planta del trazado, en la que se hace constar cada uno de los puntos kilométricos, se caracteriza porque siempre fue siguiendo los cauces de los arroyos y de los ríos que hay entre ambos puntos.

Efectivamente, su lugar de partida estaba en Las Ventas de Alcolea, en el hipotético P. K. 139,933 del camino de hierro de Sevilla, Córdoba & Andújar que aún no se había construido en ese momento, pero, a lo largo de sus primeros catorce kilómetros seguirían el curso descendente del arroyo Guadalbarbo, que cruzaría la vía en este primer tramo en varias ocasiones, para lo cual se proyectaron los puentes ubicados en los P. K. 1,650, 4,650, 5,750, 13,600, 15,700, 16,120, 16,225 y 16,233 hasta que la misma llegase casi a coincidir con la llamada Casa de las Minas, denominación imprecisa para lo que luego sería la población de Cerro Muriano y que se situaba a la altura del P. K. 17,000 de la línea.

El contacto de esta con el arroyo Malfavorido iba a ser casi tan corto como el recorrido de este pequeño curso de agua y luego seguiría por terrenos de Campo Bajo, donde se instalaría un plano inclinado en el citado P. K. 17, salvaría el camino de Extremadura o carretera de Almadén mediante un paso a nivel en el P. K. 18,000 y alcanzaría el río Guadalupe en el P. K. 19,000.

Cerca de este, y a la altura del P. K. 20,000 aparece en los mapas el Ventorrillo de la Concha, única construcción asentada en lo que luego sería la Estación de Obejo. Más adelante estaba la casa de Hernán Páez, de cuya construcción rural no queda traza, o al menos el autor de este trabajo no ha encontrado la huella de su emplazamiento, pero lo que es seguro es que debió estar junto a la casa de la finca de El Chirinerio, si no es que sea esa misma hacienda.

Siguiendo el curso del Guadalupe por su margen izquierda, la vía lo cruzaría en los P. K. 23,630, 23,850, 24,180, 25,200, 25,700 y 25,750, tras lo cual vendría el paso a nivel del camino de Extremadura P. K. 28,450 al que discurriría paralelo hasta el P. K. 29,000 por terrenos Campo Alto hasta alcanzar la venta de El Vacar y la fortaleza califal que se encuentra en el cerro de sus inmediaciones, citas ambas edificaciones en los P. K. 28,000 y 29,000, respectivamente.

El puente ubicado en el P. K. 29,800 cruzaría en el arroyo del Castillo. Precisamente aquí, en el P. K. 35,000, se iba a disponer el segundo de los dos planos

inclinados que iba a tener la línea con el fin de poder bajar y subir la fortísima pendiente del inicio de este curso de agua estacional que muere en el Guadiato, cinco kilómetros más abajo.

Las aguas del gran afluyente del Guadalquivir que se ha citado acompañarían el trazado de la línea que discurriría por su imagen izquierda desde este lugar hasta su destino final. El trazado cortaría los cauces de los arroyos ubicados en el P. K. 36,000, el de La Alhondiguilla, sito en el P. K. 41,260, el del arroyo del P. K. 42,900 y Tamujoso, en el P. K. 43,950, tributarios de la margen izquierda del Guadiato.

También aparecen en los mapas lugares y topónimos como la Dehesa de la Gamonosa, entre el P. K. 40 y el 44; el puente de Espiel, en el P. K. 49,200; la Sierra del Castillo; el arroyo de las Huertas del P. K. 51,420, el del Valle en el P. K. 53,450. Además, se iban a salvar los cauces menores de los P. K. 56,000, 59,460, 59,475, 59,500, 59,750, 63,180, 63,370, 63,720 y Albardados, situado en el P. K. 65,450.

Aquí, en este punto, es donde se marcó en los mapas el último kilómetro de la línea, aunque se quedaba a unos cinco kilómetros de distancia de Belmez. Al no representarse estos, hay que colegir que debieron de estar entre los P. K. 66 al 70, espacio en los que aparecen la sierra y el cortijo de Palacios; los arroyos de los Quijotes y de las Minas; y los pozos de Santa Rosalía y Cabeza de Vaca.

Los radios de las curvas oscilaban entre los 40 y los 1000 metros, unas medidas en el caso de los mínimos que son inadmisibles en un ferrocarril, salvo que fuese proyectado para tracción mediante sangre. Con ello, se explicaría también que fuese casi encajado en la madre de los ríos y arroyos por los que hubiese discurrido, única forma de seguir por los angostos cursos y cerrados meandros de los mismos.

Los gradientes iban desde 0,001 milésima por metro hasta un máximo de 0,137 por metro en el plano inclinado de Campo Bajo y de 0,127 por metro en el de El Vacar. Debido al tipo de terreno por el que discurría la línea — una sierra que es en realidad el escalón de la Meseta Peninsular —, casi todo iban a ser subidas continuas de mayores o menores gradientes que se alternaría con algunos niveles cero, por lo cual, casi no se había dispuesto tramos de bajadas en el proyecto, salvo las habidas entre El Vacar y La Alhondiguilla.

Aunque ni John ni Edward Oliver Manby llegaron a ver realizado su proyecto, al menos, su hermano Joseph estuvo implicado en la construcción del ferrocarril de Córdoba a Sevilla.

5.2.2. Planos sin clasificar de los perfiles transversales de la línea

El Archivo Histórico Ferroviario de Madrid tiene en sus fondos un legajo correspondiente al conjunto documental de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, departamento de Vía y Obras, cuyo contenido es una serie de planos de perfiles transversales de la línea de Córdoba a Belmez en los que se indican cuáles eran las remociones de tierra, los rellenos o las obras de fábrica consistentes en muros de contención que habían de hacerse en los puntos kilométricos indicados (AHF, 1855: A - 0075 - 026).

Los esquemas están realizados en papel vegetal, en el que se ha cebado el tiempo hasta el punto de que ya está clasificado por la dirección del Archivo como material al que no puede accederse, y repartidos en dos carpetas denominadas como 1ª Parte y 2ª

Parte, de las cuales, la primera contiene hasta casi el kilómetro 12 y el segundo hasta el 23, con la salvedad de que faltan partes en los inicios y en los finales de las carpetas con lo que el documento no está completo. Es más, solo aparecen menos de 35 kilómetros diseñados, lo que indica que apenas si está representada la mitad de la línea.

Como quiera que el documento carece de la menor indicación en cuanto al año de realización, firmas o cualquier otro dato identificativos, es imposible dilucidar a qué estudio o proyecto perteneció entre los muchos que se hicieron en torno a este trazado, sin embargo, se aventura la posibilidad de que un día formaron parte del estudio de los hermanos Manby.

5.3.0. La concesión del conde de Santa Olalla

Mientras estos financieros ingleses actuaban, se produjo la siguiente tentativa de construcción, que también se ajustó a lo que se prescribía en el escrito de Soler de Mena. Así, un año antes de que les fuese otorgada la concesión, se promulgó una Real Orden, que había sido aprobada el 21 de marzo de 1854, en la que se incluía el pliego de condiciones particulares para la construcción del ramal del ferrocarril desde los criaderos carboníferos de Belmez y Espiel a empalmar con la ciudad de Córdoba en la línea de Sevilla, que se otorgaba a Hipólito García-Carrasco y Ladrón de Guevara, conde de Santa Olalla (Anónimo, 04/04/1854: *Gaceta de Madrid* Núm. 459).

En las condiciones se especificaba que dicha construcción no tenía la menor subvención del Estado. Podía hacerla por cuenta propia o bien en sociedad con otros inversores (Artículo 3), se fijaba el derecho de explotación por espacio de noventa y nueve años, contados desde el día que comenzasen los trabajos. A los diez años se podían revisar las tarifas y a los veinte tenía el Gobierno la facultad de adquirir ese camino de hierro (Artículo 4). Además, también se prescribía que la velocidad de los convoyes de viajeros sería, como mínimo, de cuatro leguas por hora, los de mercancías de tres y “*los especiales del correo la determinará el Gobierno por un reglamento particular*”. La compañía podía establecer carruajes especiales, pero el número de asientos no podía sobrepasar nunca la quinta parte de la suma total del número de coches que componían un tren. Las máquinas debían ser de buena calidad y “*las diligencias de viajeros*”, eufemismo bajo el que se denominaban los coches de pasajeros, “*serán de tres clases, y todas estarán suspendidas sobre resortes y tendrán asientos. Las de primera clase estarán guarnecidas y cerradas con cristales; las de segunda tendrán asientos rellenos y estarán cerradas con cristales, y las de tercera estarán cerradas con cortinas*” (Artículo 5).

La ley de 17 de julio de 1836 de Enajenación Pública le permitía al concesionario el poder expropiar los terrenos de carácter público y los pertenecientes a particulares que necesitasen las instalaciones. Así mismo, se les confería a los empleados y trabajadores de la empresa constructora la posibilidad de poder usar por parte de los ferroviarios leñas, pastos para las caballerías y demás usufructos de los que disfrutaban los habitantes de los lugares por los que transitaría el ferrocarril. Además, podían “*abrir canteras, recoger piedra suelta, construir hornos de cal, de ladrillo, de yeso, depositar materiales y establecer talleres para elaborarlos libremente en los terrenos públicos*” (Artículo 3).

En seis meses, se debían presentar los proyectos de las obras de fábrica, estaciones, etc., de toda la línea para que los aprobase el Gobierno y entonces se expediría al conde la real cédula de privilegio que le permitiría construir y explotar el

ferrocarril con la obligación de que lo concluyese en un plazo de cuatro años, que empezaría a contarse a partir del día en que se iniciasen las obras, que sería dentro de cuatro meses, retirándosele el permiso si no cumplía cualquiera de las condiciones consignadas (Artículo 2).

También se le exigía que ingresase “*en la Caja General de depósitos, en el término improrrogable de 60 días, 1.500,000 rs. en acciones de caminos, en metálico, ó su equivalente en Deuda del Estado*” (Artículo 1). Tal entrega era la condición inexcusable para que todo esto pudiera hacerlo posible y se hiciese con la concesión de una manera definitiva, pero, al no depositar la necesaria fianza para hacerla efectiva, el concesionario perdió sus derechos sobre ella y el campo quedó libre para que lo intentase otro posible interesado (Wais, 1974: 355).

Sin embargo, años más tarde, el conde de Santa Olalla volvería a hacer acto de presencia en la escena pública al intentar interponer una querrela contra los propietarios del título de propiedad de la concesión de la línea, que reclamaba como suyo.

5.4.0. Las investigaciones de Próspero Besnard de Volney

El 23 de abril de 1855, se le concedió a Próspero Besnard de Volney, socio del conde de Santa Olalla, la autorización competente para hacer los estudios y formar el proyecto de un ferrocarril que fuese desde Belmez y Espiel a enlazar con la línea de Córdoba a Sevilla. Se le dispensó por espacio de nueve meses, pero este permiso no le daba derecho a obtener la concesión ni a percibir dinero alguno por los gastos ocasionados por la realización de la memoria.

Posteriormente, el 21 de noviembre también se le facultó para que estudiase la posibilidad de tender un ferrocarril desde esta cuenca minera hasta Almadén, enlazando con el ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, lo que constituyó un primer esbozo de lo que más tarde sería la línea de Almorchón a Belmez.

Estos estudios llegaron a realizarse, aunque no se materializaron en nada más, sin embargo, en años venideros dieron lugar a una querrela que se tratará en su momento.

En los inicios del mes de mayo de 1856 se vio en las cortes su proyecto de trazado ferroviario de Córdoba a Belmez, que tenía un recorrido de ciento diez kilómetros (Anónimo, 02/06/1856: *Gaceta de Madrid* Núm. 1246).

5.5.0. La posible investigación de Julián Pellón

El 21 de agosto de 1855 se dictó una R. O. mediante la cual se le concedía a Julián Pellón y Rodríguez la autorización para que estudiase “*por el término de diez meses con arreglo al artículo 45 de la ley general de ferro-carriles*” una línea que partiese de Socuéllamos y Alcázar de San Juan, que fuese hasta Almadén y que terminase en Belmez o en Espiel, lo que no implicaba que dicho permiso le diese derecho al otorgo de la concesión ni a la menor subvención por los estudios verificados (Anónimo, 06/09/1855: *Boletín Oficial del Ministerio de Fomento* Núm. 193).

5.6.0. El intento de Sebastián Cruillas

El día 1 de agosto de 1855 se promulgó un edicto del Ministerio de Fomento mediante el que se autorizó a Sebastián Cruillas a realizar un estudio de una línea que “*partiendo de los criaderos de Belmes y Espiel, vaya a empalmar en la que se construye de Sevilla a Córdoba*”, pero sin que ello le dé “*derecho alguno á la concesión del camino ni á indemnización de ninguna especie por los gastos que le ocasione la formación del proyecto*”.

El permiso se le concedía por un periodo de nueve meses, pero no le daba la exclusividad de estudiar la unión por ferrocarril de las dos poblaciones, por lo que otros posibles interesados podían intentarlo también (Anónimo, 09/08/1855: *Gaceta de Madrid* Núm. 950).

5.7.0. La concesión de Francisco Romá

5.7.1. El informe de Eduardo Manby: la cuenca carbonífera de Belmez

Un permiso de estudio para tender una línea de ferrocarril no daba derecho a nada más que a analizar las posibilidades de construcción de esta, por lo cual, mientras Volney y Cruillas hacían sus diligencias para implantar trazados que podían ser paralelos si llegaban a construirse, el día 12 de marzo de 1856 se envió a las Cortes otro proyecto de ley para que se concediese a Francisco Romá un permiso de construcción de un ferrocarril cuyas condiciones particulares de la concesión le impedían oponerse a cualquier otra obra ferroviaria que estuviese ya en estudio o que se decidiese acometer por la iniciativa de otros promotores.

Según se constata en la relación de gastos hechos por el citado inversor desde el 4 de enero de 1854 al 4 de julio de 1860, este compró los planos del proyecto de construcción de una línea de ferrocarril que habían realizado los hermanos Manby para unir Córdoba con Belmez (DGTT, 1860: Legajo 108). Lo que no se conoce es si la investigación de los Manby fue hecha por el propio interés de estos potentados y luego se deshicieron de esta obteniendo un rendimiento económico o bien desde un principio fue un encargo explícito de Romá.

Sea como fuere, el propio Eduardo Oliver Manby presentó en el año 1856 un informe a la empresa Romá y Compañía sobre la cuenca carbonífera de la zona norte de la provincia cordobesa. Es decir, que además de haber vendido el fruto de las investigaciones del ingeniero, volvió a trabajar en la misma idea cuando Romá le encomendó la citada tarea.

El texto, impreso en la tipografía de Andrés Peña, de Madrid, se estructuró en un primer bloque en el que se hacía una consideración sobre la cuenca minera de Belmez, un segundo en el que se describían las características del ferrocarril que debía tenderse, un tercero referido a la explotación del carbón extraído y un cuarto y último en el que se exponían las ventajas de fabricar hierro dulce y fundido, puesto que también había indicios de que podía explotarse este mineral debido a su abundancia (Manby, 1856: 1-12).

Sobre la cuenca carbonífera, Manby habló de sus límites, insertados entre Villaharta, Espiel, Villanueva del Rey, Belmez, Peñarroya y Fuente Obejuna y de su dimensión, que se extendía “*á lo menos unas nueve leguas á lo largo, y una ó dos á lo ancho*”, con lo que coincidió con Le Play en sus apreciaciones. Luego, manifestó la

pureza del carbón que podía encontrarse, que la consideraba “*innegable, y contiene de 2 á 4 por 100 de cenizas, y casi sin trazas de azufre*”.

Así mismo, aludió a la abundancia estimada. A su juicio, podía haber filones que hasta ese momento no habían sido explotados, pero que estaban “*llamados á tener una importancia grande, y serán el objeto de un tráfico inmenso*”.

También citó los diversos metales que podían extraerse, como el cobre piritoso, el plomo argentífero y el hierro, pero, “*sin una vía de comunicación que diese salida á estas riquezas que acabamos de describir, estas tendrían tanta importancia como si estuviesen en el fondo de los mares*” (Manby, 1856: 3-4).

Además del ferrocarril, para acaparar el capital generado en concepto de transporte, concebía que la empresa debiera proceder a explotar conjuntamente este con el carbón y el hierro.

En cuanto al primer mineral citado, Manby propuso el aprovechamiento de las 950 hectáreas que la Sociedad Carbonífera Invencible, representada por Francisco Romá, tenía en el término municipal de Villanueva del Rey. El capital necesario para proceder a ello se cifraría en 3.800.000 reales de vellón, en los cuales entraría el gasto generado por la implantación de cuatro pozos de 120 metros de profundidad, máquinas de extracción para dos pozos, las galerías, el material diverso, la compra de las minas y el capital flotante (Manby, 1856: 8).

Para llegar a extraer unas cien mil toneladas harían falta dos años y para el doble de esa cantidad tres o cuatro años. La previsión de lo que guardaba el subsuelo era de unos diez millones de toneladas de carbón, pero bajando hasta 240 metros de profundidad Manby creía posible poder estar todo un siglo sacando unas doscientas mil toneladas anuales (Manby, 1856: 9).

Con referencia al hierro, se proponía levantar una fábrica de hierro en la Dehesa de Dos Hermanas¹¹, en la que actuarían cinco altos hornos con puente de carga, máquinas de viento y demás accesorios y cuatro máquinas de forja de vapor de seiscientos caballos de vapor, hornos de pudler y recalentado, talleres, edificios varios como la casa del director, de los operarios nocturnos, los hornos de coque, los ferrocarriles de vía estrecha de uso interno y los de enlace con las minas, etc. Todo ello, costaría 38.000.000 de reales de vellón y produciría un beneficio del 20 por ciento (Manby, 1856: 9-10).

5.7.2. El informe de Eduardo Manby: el proyecto del ferrocarril de sangre

En su exposición, el ingeniero indicó que se había ocupado durante casi cuatro años de la construcción de este “*camino de hierro, que remontando el valle del Guadalquivir, fuese la arteria donde se vertiera el camino de explotación de estos ricos*

¹¹ El investigador belmezano Torquemada Daza me comunicó mediante un email fechado el 17 de febrero de 2017 que en la descripción histórica que se hizo del itinerario que siguió Fernando III, El Santo para conquistar Córdoba en 1236, una de las etapas tuvo su final en la Dehesa de Dos Hermanas, que está situada entre los términos municipales de Belmez y Villanueva del Rey, a unos dos kilómetros de Cabeza de Vaca, y no a dos leguas, como indicó Manby en su informe. Esto “hizo pensar a pseudo-historiadores que a Córdoba llegó [el rey] desde Sevilla. Se supone que en Dos Hermanas hubo un asentamiento de cierta importancia, y hasta se ha considerado como el origen de la población de Belmez, aunque estaba a tres o cuatro kilómetros de distancia”.

minerales". Como quiera que al ferrocarril de Córdoba a Sevilla le quedaban un par de años para concluirse, no se había *"jamás presentado momento más oportuno que el presente para emprender el ramal de la Sierra-Morena; y tengo además la confianza de que los datos siguientes, sobre los cuales se basa la empresa, animarán lo bastante para obtener los capitales necesarios á su ejecución"* (Manby, 1856: 4).

Pese a su optimismo con respecto a las expectativas mineras de la cuenca, el ingeniero hizo unos cálculos sobre el precio del carbón en los que se hacía patente que sacado por la vía de Belmez y llevado hasta Sevilla, valdría tan caro que solo podría ser rentable vendido en la zona occidental andaluza, ya que si se tratara de *"esportar al Mediterráneo difícilmente competirá con los carbones de Asturias é Inglaterra"*, con lo cual, su visión prematura sobre este hecho fue a la larga un acierto.

La cantidad a la que estimó que ascendería el transporte fue a 150.000 toneladas de carbón anuales, repartidas entre lo consumido en Sevilla: sus fábricas, los barcos del Guadalquivir; las minas de Huelva (50.000 toneladas); el ferrocarril de Córdoba a Sevilla (10.000 toneladas); las fábricas de plomo de Linares (20.000 toneladas); el gasto de una población de un millón y medio de habitantes, que posiblemente se refiriese a Madrid, (20.000 toneladas); una fábrica de hierro fundido en la zona de la cuenca de Belmez (20.000 toneladas); y los ingresos en concepto de transporte de los cereales de Extremadura, el plomo de Ciudad Real y Almadén, madera, mármol, etc. (20.000 toneladas) (Manby, 1856: 5).

El coste total de la construcción del ferrocarril la cifró en 4.000.000 de reales de vellón por legua, incluidas las locomotoras. Como quiera que el trazado debiera tener 14 leguas, se iban a necesitar 56.000.000 de reales de vellón para terminarlo, con lo que el capital empleado no iba a dar los dividendos del *"10 por 100 de intereses al año"* a los inversores. Entonces, resultado sería que no se iban a encontrar socios capitalistas para construirlo, salvo si se recurría a otra opción...

Manby combinó que debía de hacerse una explotación con *"curvas de pequeño radio, para evitar los grandes movimientos de tierras, los rails de 10 á 12 kilogramos el metro, debiendo hacerse las tracciones por medio de caballos; en dos palabras, un camino cuyo coste con su material ascienda á unos 15.000.000 reales"*, pero manteniendo el tráfico de las 150.000 toneladas ya previstas.

La descripción formal de la línea, al no indicar topónimo alguno, es confusa y ni siquiera se está seguro de que concuerde con los planos ya descritos. Manby habló de que los 45 primeros kilómetros, se supone que a contar a partir de Belmez, discurrirían por el valle del Guadiato, que *"es ancho y fácil"*, pero *"llegando á unos 30 kilómetros de Córdoba, el río atraviesa una garganta estrecha, tortuosa y escabrosa, por donde ni siquiera se puede pasar á pie"*, por lo cual, las dificultades orográficas y los gastos que originaría implantar el ferrocarril, decidieron al ingeniero *"á dar al trazado diferente dirección"* (Manby, 1856: 6).

Entonces, manifestó de llevarlo desde ese punto por otro lugar que subía hasta una meseta que estaba situada a unos 150 metros de altura sobre el cauce del Guadiato. ¿Estaba hablando de la zona de La Solana del Sacristán? Si nos atenemos a los planos ya realizados por los hermanos Manby en los años anteriores puede que sí, pero es bastante aventurado hacer esta afirmación con los exiguos datos que dio. La subida se haría *"por medio de planos inclinados á contrapeso de agua"*.

Desde aquí, discurriría la vía por una llanura de 12 kilómetros con curvas y pendientes fáciles. ¿Pudieran ser los llanos de Campo Alto? Tampoco se puede asegurar.

Finalmente, habló de la bajada hasta el Valle del Guadalquivir, pero no citó el lugar por donde se realizaría ¿Era por las pendientes tan intrincadas de La Balanzona o por el curso del arroyo Guadalbarbo para enlazar con la línea de Manzanares a Córdoba en la estación de Las Ventas de Alcolea? No es posible saberlo porque no dio el menor dato al respecto, pero nos atrevemos a exponer que fue por este segundo recorrido debido al número de proyectos del trazado que se propusieron que irían por ahí en esos primeros años de construcción.

De lo que sí informó con respecto a este último tramo es que debían instalarse planos inclinados sucesivos, *“de los cuales 3 son automotores en un intervalo de 17 kilómetros. La explotación del camino se hará por medio de 7 tiros [de caballos] independientemente de sus planos inclinados”*.

La primera y la segunda sección en que dividió el recorrido, de 15.417 y de 14.993 metros respectivamente, necesitaría cada una 38 caballos; la tercera, de 4.324 metros, precisaría 14 caballos; la cuarta, de 11.965 metros, 18 caballos; la quinta, de 6.947 metros, 12 caballos; la sexta, de 2.205 metros, 8 caballos; y la séptima, de 5.769 metros, 12 caballos. La suma de todos los animales ascendía a 140 caballos (Manby, 1856: 6).

El mantenimiento diario de cada semoviente sumaba 9 reales, en los que se incluía la comida (5 reales), los arreos necesarios (1 real) y el jornal de un arriero para cada dos caballos (3 reales), con lo que se colige que lo que cobraba cada cuidador de dos animales era la cuarta parte del total de los 12 reales de la manutención de las bestias. Así, 9 reales x 140 caballos x 365 días al año sumaban 459,900 reales.

En la sección tercera, los vagones vacíos retornaban por su propio peso transportando a los caballos en vehículos diseñados para este uso; en la cuarta, la quinta y la sexta, los convoyes bajaban por gravedad llevando a los caballos. En las secciones indicadas, los animales no trabajaban salvo para subir vagones vacío o con una carga exigua.

La longitud total de las siete secciones alcanzaba 61.674 metros. La de los planos inclinados sumaba 3.659 metros.

El coste total del ferrocarril ascendería a 20.000.000 de reales, pero podía disminuirse el presupuesto hasta 15.200.000 reales, es decir, pagar solo 1.100.000 reales por legua.

El gasto total de la explotación de los sesenta y cinco kilómetros de la línea sería de 1.432.200 reales de vellón al año. Con una tarifa de 38 céntimos, daría un beneficio de 3.800.000 reales de vellón, con lo que se obtendría un beneficio neto de 2.367,800 reales de vellón. El rendimiento total de la explotación lo cifraba el autor en un 20 o un 25 por ciento.

Sin embargo, el aprovechamiento de las minas y la fábrica de hierro no se hicieron. Por otra parte, el camino de hierro de tracción de sangre tampoco se llegó a realizar en prácticamente ninguna de sus partes, salvo, posiblemente, en lo tocante a la ubicación del recorrido, con lo que los planos realizados años antes por los hermanos inversores puede que llegasen a servir al menos para eso.

5.7.3. Las características del proyecto de Francisco Romá

En cambio, se presentó otro proyecto, pergeñado por la empresa de Romá, que partiría de los yacimientos carboníferos de Espiel y Belmez e iría a enlazar con el ferrocarril de Sevilla a Cádiz (Anónimo, 15/03/1856: *Gaceta de Madrid* Núm. 1167). Debía seguir el curso del río Guadiato por su margen izquierda, subir hasta la Venta del Vacar por el arroyo del Castillo, continuar junto al Guadalupe para bajar por el arroyo Malfavorido y el Guadalbarbo hasta Alcolea (Artículo 3), un lugar junto al Guadalquivir en el que se había instalado poco antes una estación de ferrocarril de la línea de Manzanares a Córdoba.

Especificaba el texto que la dificultad de transportar hasta el Valle del Guadalquivir el carbón mineral era lo que había motivado que no se hubiese explotado tal riqueza. Para salvar el problema del transporte, el gobierno había “*fijado en el año 1852 como punto de sujeción para los estudios del ferro-carril de Andalucía, el valle de Espiel*”. Pero, las investigaciones hechas por Santa Olalla revelaron que la línea debía ser de carácter secundario.

La “*concesión caducó por no haber constituido el concesionario el correspondiente depósito en el plazo fijado*”. Sin embargo, Francisco Romá presentó el proyecto a que se alude, que aprobó la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, hizo el depósito correspondiente y cumplió los trámites legales de las bases de la concesión. El plan de construcción estaba concebido “*con las condiciones más económicas que ha sido posible adoptar. Aún haciéndose el servicio por medio de motores animados¹², circunstancia que permite la adopción de mayores pendientes y de curvas de menor radio*”, para lo cual sería necesario disponer “*seis planos inclinados, pudiéndose explotar solamente la mitad de la línea con locomotoras*”.

Tal sistema “*absorbería seguramente todos los productos de la explotación y sería imposible que ninguna empresa particular llevara a cabo esta línea sin una subvención enorme*”, un problema que se solventaría en parte con una mayor afluencia de viajeros y mercancías y compensaría la problemática de esta porción del total del recorrido si el trazado llegaba a formar parte alguna vez de la línea general de Andalucía, un proyecto que resultaba ser en ese momento una de las grandes aspiraciones del Gobierno, dado que por entonces se estaban practicando los estudios necesarios para abrir otros pasos entre la zona divisoria del Guadiana y el Guadalquivir y por ello no se tenían aún los datos suficientes como para decidir por dónde se iba a trazar la primera línea de unión entre un valle y otro, lo que no implicaba que no se pensase ya en otras posibles conexiones.

Sin embargo, se instaba a Romá a llevar a cabo su construcción en solitario porque el Gobierno no podía intervenir en la obra debido a la falta de medios económicos, con lo que la línea tendría un carácter particular (Anónimo, 15/03/1856: *Gaceta de Madrid* Núm. 8958).

Los derechos de explotación fueron por noventa y nueve años contados a partir del momento de inicio de las obras, que debían de concluirse en el plazo de tres años (Artículo 2).

¹² Se refiere a motores de arrastre mediante un cable, un sistema para sortear pendientes consistente en un motor estático que ponía en funcionamiento una polea en la que se enrollaba el cable que tiraba de un convoy. El uso de este sistema fue común en las primeras décadas de funcionamiento del ferrocarril cuando la ingeniería mecánica no había alcanzado aún el desarrollo suficiente como para sortear pendientes de gran desnivel.

A los tres meses de promulgada la concesión debía de comenzarse la construcción, salvo la de los planos inclinados y obras de fábrica cuyos gráficos debían ser aprobados por el Gobierno en el plazo de seis meses (Artículos 4 y 5).

El trazado se dedicaría en exclusiva al transporte de carbón, aunque se dejaba abierta la posibilidad de que en un futuro se organizase un servicio continuo de viajeros y mercancías (Artículo 9); sería de vía única, excepto en los planos inclinados; su ancho sería el normal de 1,67 metros (seis pies castellanos); los paseos de los desmontes presentarían un metro por cada lado y uno y medio en el caso de lugares donde hubiese terraplenes, decía el artículo 6; la explotación se haría con tracción animal en todo el trazado, salvo que la empresa juzgase conveniente emplear locomotoras (Artículo 8).

Se debía hacer un depósito de 626.544 reales de vellón como garantía y entregar en Córdoba otros 40.000 reales más cada año en concepto de gastos de reconocimiento para el Ministerio de Fomento (Artículos 10 y 11), además de poner a disposición de los ingenieros y empleados de este organismo encargados de la inspección de las obras un par de coches de viajeros para poder cumplir con su labor.

El 16 de marzo de 1856 se publicó en la *Gaceta de Madrid* la lista del material que se debía importar del extranjero para la construcción del ferrocarril. Se requería hacer acopio de, entre otros, 200 pesebres para las caballerías, 200.000 metros lineales de raíles, 40 agujas y cruces, 10 vagones completos y piezas para construir 500 más, que tendrían cuatro ruedas y dos ejes, suspensión para el rodaje, freno, la caja y demás piezas para armarlos, 30 vagones jaulas para caballos y cuatro coches (Anónimo, 16/03/1856: *Gaceta de Madrid* Núm. 1168).

Los cuatro planos inclinados estarían provistos de automotores, que es como se designan en los documentos a los motores estáticos, y tendrían 150, 376, 1000 y 768 metros de largo; un desnivel de 20, 32, 30 y 102 metros; 40, 100 y 300 y 250 poleas de fricción; 400, 100, 2.500 y 2.000 metros de cable; y una rueda polea con freno y cojinetes respectivamente para cada uno.

Para los dos planos inclinados de contrapeso tendrían 1.313 y 920 metros de largo; un desnivel de 114 y 26 metros; 350 y 300 poleas de fricción; 3.000 y 2.500 metros de cable; y tres vagones cisterna para agua, una máquina de vapor con sus calderas y bombas y una rueda polea con freno y cojinetes, respectivamente, para cada uno.

Así mismo, se debía construir un taller de reparaciones que dispusiese de una fragua, grúas, herramientas al uso y una máquina de vapor para mover los tornos, las taladradoras, cortadoras, cepilladoras, barrenas, remachadoras, sierras, etc.

Además, se debía hacer acopio de los correspondientes aparatos eléctricos para el telégrafo, aisladores y ochenta kilómetros del alambre para su instalación.

Todo ello y otro material no consignado aquí, sumaría un total de 7.727.000 reales de vellón.

5.7.4. Otorgo de la concesión e inicio de las obras

Finalmente, el 31 de mayo de 1856 la comisión del Gobierno emitió el dictamen favorable sobre el proyecto de ley, tras haber encontrado en Francisco Romá "*las mayores disposiciones para secundar los deseos de la comisión*" (Anónimo, 02/06/1856: *Gaceta de Madrid* Núm. 1246), por lo que en un futuro podía ser que este sustituyese

los caballos por locomotoras, con lo cual, se le otorgó la concesión de una manera definitiva.

Un par de semanas más tarde, en la *Gaceta de Madrid* aparecida el día 19 de ese mismo mes, figura el texto de dicho proyecto de ley, con lo que se hicieron efectivos tanto la concesión como los permisos (Anónimo, 19/06/1856: *Gaceta de Madrid* Núm. 1263).

Meses más tarde, el 26 de enero de 1857 apareció en la misma publicación la noticia de que los responsables del ferrocarril de Belmez a Córdoba habían cumplido lo impuesto en el artículo 11 de la ley de concesión y habían ingresado el depósito de 626.544 reales de vellón que se había fijado como garantía, por lo que "*dentro de muy poco tiempo empezarán con gran actividad los trabajos en toda la línea*" (Anónimo, 26/01/1857: *Gaceta de Madrid* Núm. 1484).

Aunque los sucesos políticos y la atonía económica del bienio anterior debieron de jugar un papel importante en el retraso del inicio de las obras del ferrocarril, en ese mismo año, se comenzó la construcción de una manera evidente.

5.8.0. La línea de Portugal a Córdoba

Además, en esos momentos también se especulaba con la posibilidad de construir una línea de interés general, que hubiese tenido subvención estatal, para que uniese Portugal y Córdoba. O sea, que un trazado paralelo, sufragado en parte por la administración pública, era una competencia muy fuerte para la línea de Belmez que iba a alejar los vaticinios hechos por Romá con respecto a los resultados económicos esperados (Morilla, 1984: 87).

5.9.0. El estudio de Joaquín de Burgos

El 1 de julio de 1856 se dictó una Real Orden mediante la cual se autorizaba a Joaquín de Burgos, representante de las sociedades La Manchega, La Bética y La Vizcaína para que hiciese un estudio de un ferrocarril que saliese de Belmez y que a través de Cazalla, El Pedroso y las minas de Villanueva del Río enlazase en Tocina con la línea de Córdoba a Sevilla, que estaba en periodo de construcción, sin que por ello tuviese el menor derecho "*á la concesión de dicha línea, ni á indemnización de los gastos que origine su estudio*" (Anónimo, 10/07/1856: *Gaceta de Madrid* Núm. 1284).

5.10.0. Noticia sobre el acto de inauguración de las obras de la línea

Como en toda gran obra en la que se implican varias fuerzas vivas de la sociedad, la línea de Córdoba a Belmez tuvo su acto de inauguración que se revistió de toda la solemnidad posible.

En la copia del acta de la ceremonia de la vía férrea de Belmez, realizada el 21 de abril de 1857 por José Sánchez Guerra, miembro del Juzgado del Distrito de Córdoba, se daba fe de que en esa fecha "*como a la una del día*", se reunieron "*a media legua de esta población y en su término, en el sitio denominado el Bujadillo o la Florida, sito en la margen izquierda del río Albardado, en el puntal que está por debajo de las Pedreras*", el oficial de Fomento del Gobierno Civil y el secretario del mismo, este en representación del gobernador; oficiales del Gobierno Civil; el secretario de la Junta Provincial de Beneficencia; el arcediano del Cabildo de la Catedral de Córdoba y lector del Seminario

Conciliar de San Pelagio, ambos en representación del Obispo de la Diócesis; el alcalde y teniente de la villa de Belmez; los regidores y el secretario del Ayuntamiento de la misma; el jefe del negociado de Ferrocarriles de la Provincia de Córdoba; el alcalde y regidor de la ciudad de Córdoba; Luis Valera y Luis Ramírez de las Casas Deza; Catedráticos en representación del Instituto Provincial; miembros de la Sociedad Económica de Amigos del País; el redactor del *Diario de Córdoba*; el alcalde constitucional de la Villa de Espiel; el ingeniero y director facultativo del ferrocarril y el representante de la empresa concesionaria Romá y Compañía “y multitud de personas venidas para este acto”.

Allí, “bajo una tienda de campaña levantada al efecto en aquel lugar, de figura cuadrangular”, cubierta de una lona de colores y adornada con un cortinaje de seda, con la entrada mirando hacia Belmez, se estableció un altar con todos los ornamentos para la solemne ceremonia religiosa. Además, alrededor de la tienda figuraban también “distintos adornos alegóricos” de carácter civil y “marcando un trozo de camino de la loma hacia el puntal en dirección a Espiel en línea recta, cuyo eje se designaba por gallardetes de color azul y blanco” también se había marcado “el resto de la lineación del camino por banderas de color encarnado y amarillo, puestas en línea a todo lo que la vista podía alcanzar, y en el cual, se veían ejecutadas obras en un gran trecho, marcándose todos los estados de ellas”.

Se dio principio al acto religioso concelebrado por el arcediano, el vicario, el cura párroco de Belmez y otros sacerdotes. Tras los cánticos sagrados, el primero bendijo las obras y las herramientas. Luego, tomó un instrumento de plata con forma de zapapico o espiocha con mango de caoba y lo puso en manos del gobernador, que se dirigió en comitiva precedida por las autoridades y se detuvo a poca distancia sobre el lugar de los trabajos que ya estaban empezados, aunque hasta ese momento no había tenido lugar el acto solemne debido a las múltiples ocupaciones del delegado provincial del Gobierno.

Entonces, uno de los asesores leyó el texto de la ley de concesión promulgada por las Cortes el 13 de junio de 1856, que fue sancionada y publicada el 18 del mismo mes y año, mediante la cual se otorgó a Francisco Romá y Compañía la concesión de este ferrocarril, de servicio particular, que partía de los criaderos carboníferos de Espiel y Belmez e iba a enlazar con la prolongación del ferrocarril de Sevilla a Córdoba en las Ventas de Alcolea.

A continuación, el representante del “Gobernador levantó con la espiocha algunos pedazos de tierra, que colocó sobre el carretoncillo que echó á rodar, vertiéndole á larga distancia”. Después, colocó en el centro del camino en un hoyo abierto al efecto una caja rectangular, “como de una tercia”, en la cual, se depositó un pliego de papel sellado en 1857, el año en que se realizaba el acto, “y de cada uno de los sellos de la ley; un plano y memoria sobre el trazado del camino, un ejemplar de la ley de concesión publicada en la *Gaceta del día*” 19 de junio de 1856, número 1263, “y una moneda de cada clase de oro, plata y cobre de las acuñadas en este año, la cual caja cerrada hermeticamente, fue enterrada en el hoyo de que ya se ha hecho expresión”. Tras ello, se dio un viva a la reina que fue contestado por la multitud con los cual, el gobernador delegado declaró inauguradas solemnemente las obras.

Los obreros, que esperaban esta señal tendidos á lo largo del camino se pusieron a trabajar en la faena que tenía designada cada uno, con lo cual se dio por terminado un acto del que el gobernador ordenó que se abriese una memoria “por duplicado, para que una fuese protocolada en la escribanía pública de Belmez y la otra entregada á su Sría

para los usos a que la destinaba” que fue firmada por este y por muchas de las personalidades asistentes, la de Córdoba por unas y la de Belmez por otras distintas (AHMC, 1857: C - 805/2).

Días después, La Gaceta de Madrid dijo que el 20 de abril de 1857 se verificó la inauguración de las obras del ferrocarril de Córdoba a Belmez con la presencia de las numerosas autoridades, personalidades civiles y eclesiásticas y los organismos diversos citados en el documento anterior, así como *“los vecinos de Belmez y pueblos contiguos, y con el mayor júbilo, por ver que ya se acometía la empresa que les ha de traer la riqueza y la prosperidad mediante la exportación del carbón de piedra que producen las abundantes minas de aquel territorio”* (Anónimo, 05/05/1857: *Gaceta de Madrid* Núm. 1582).

6.0.0. OTROS INTENTOS FRUSTRADOS

6.1.0. El segundo estudio geológico de la cuenca de Belmez

6.1.1. El análisis del potencial de la cuenca minera de Belmez

M. Lan, fue un ingeniero de minas, al igual que su colega y compatriota Le Play, del que ya se ha hablado porque fue el primer geólogo que estudió las cuencas mineras de Sierra Morena. Como este, realizó una serie de consideraciones de interés que centró en la zona hullera del norte de la provincia de Córdoba, con lo cual escribió otro trabajo de investigación sobre las posibilidades mineras que ofrecía las distintas cuencas mineras de Sierra Morena.

Sobre el macizo central del Guadiato dijo que *“est celui de Tous où les étages paléozoïques sont le mieux représentés [...] est limité au nord par un affleurement granitique qui, partant de Benalcazar, se poursuit par Hinojosa jusques et même au delà de Puerto-Blanco, c’est-a-dire sur une direction sensiblement est-on est”*. Más al sur, *“la Sierra de los Santos ne limite pas précisément le massif du Guadiato, mais ses hautes montagnes porphyriques, orientées sur la même direction, en forment l’échelon le plus emportant de ce côte, et a partir de là, il n’y a plus, pour ainsi dire, qu’à descendre jusqu’à confluent du Guadalquivir et du Guadiato”* (Lan, 1857: 566-568).

También estableció comparaciones con otros yacimientos alejados cuando comentó que *“le terrain silurien inferieur occupe le plus large place dans le massif du Guadiato [...] Il semble donc, dans toute la région nord de Cordoue, former la base sur laquelle son appuyés de rares lambeaux dévoniens et le terrain carbonifère d’Espiel et Belmez”*. Ciertamente, *“le plus considérable de ceux qu’on a jusqu’ici rencontrés dans la midi de l’Espagne; Il ne se distingue pas moins par sa composition des divers lambeaux signalés sur le versant sud de la Sierra-Morena”*. Este terreno *“rappelle les formations houillères marine des Asturies, du nord de la France, de Saarbrück et d’Angleterre. Au contraire, dans les divers lambeaux épars entre l’Estrémadure et Seville, et notamment dans celui de Villanueva-del-Río, dont il sera plus spécialement question plus bas, la prédominance des poudingues et des grés”* (Lan, 1857: 566-568).

Sobre la extensión del yacimiento opinó que era *“impossible d’ailler, vu l’absence complète de travaux d’exploration sur un terrain qui n’a cependant pas moins de 25 à 30 kilomètres de longueur, je ne puis m’empêcher de remarquer que la réputation de richesse qu’on lui a faite est au moins intempestive”*.

En cuanto a los límites indicó que *“revenant aux caractères géologiques de cette formation houillère, nous la voyons donc former le terme supérieur des étagés paléozoïques du Guadiato ou de la région centrale de la Sierra-Morena. Elle s’étend depuis Fuente-Obejuna, a l’ouest, jusqu’à Navafría et Villaharta, a l’est”* (Lan, 1857: 566-568).

Con respecto a los espesores de los filones dijo que eran mucho más reducidos y de calidades muy inferiores. *“Les indices sont très-nombreux, mais les faits précédents, rapprochés de certains caractères superficiels, doivent plutôt faire craindre une allure para amas ou lentilles plutôt qu’espérer la continuité sur laquelle semblent compter les nombreux compétiteurs aux concessions de ce bassins”*.

Incluso, aludió a Le Play cuando dijo que este autor citó una cadena calcárea *“entre Llerena et Guadalcanal, à la quelle serait subordonné un petit lambeau houiller,*

celui d'Alanis. Les calcaires sont [...] en stratification concordante avec les schistes phyllades du terrain de transition, ils sont assez souvent parsemés d'amas ou de veines de minerais métallurgiques" (Lan, 1857: 566-568).

El hecho de que un segundo geólogo francés realizase un nuevo viaje, esta vez centrado casi en la cuenca carbonífera del norte de la provincia de Córdoba, es un indicativo de las expectativas creadas por unos yacimientos que desde 1845 venían mostrando su gran importancia.

6.2.0. Fusión Carbonífera y Metalífera de Belmez y Espiel

En aquellos momentos, pululaban por la zona una apreciable cantidad de compañías financieras, pero que no ejercían la menor actividad, por lo que solo se hacían patentes con vistas a especular con las propiedades o títulos que tenían. La única empresa que se implicó realmente en las labores de explotación fue la denominada Fusión Carbonífera y Metalífera de Belmez y Espiel, fundada por Juan López de Arce Manuel Gil y Próspero Besnard de Volney, que, como se ha visto, ya había manifestado su interés en años precedentes por trazar un ferrocarril desde la población serrana hasta la capital (Fernández, 1858: 1-8).

Para esta compañía, el ingeniero Eugenio Fernández realizó un informe sobre las posibilidades mineras de la zona en el que se refirió, entre otras muchas cosas a un posible ferrocarril que partiese de Málaga y cuyo destino fuesen estos ricos yacimientos debido a la necesidad de dar salida a los productos extraídos. De dicho trayecto decía autor que era *"la vía más directa de Belmez al Mediterráneo, y no duda en afirmar que este ferro-carril está llamado a producir un beneficio del 26 por 100, debido en gran parte a su contacto con la Cuenca"*. Además, su análisis aludió a que *"esta línea no necesitará ni grandes desembolsos, ni mucha pérdida de tiempo; y por otra parte, con el transporte directo y siempre creciente del combustible, aumentará rápidamente sus productos"* (1858: 5).

6.3.0. Nuevos avances de Francisco Romá

6.3.1. Petición de informe de los beneficios públicos de la línea

El 24 de noviembre de 1857, el gobernador civil de Córdoba pidió al Ayuntamiento de esa ciudad que le informase sobre la utilidad pública del ferrocarril de Belmez y Espiel a Córdoba, dado que el 1 de diciembre se iba a promover un expediente en la Diputación sobre ese asunto, por lo que rogaba a la corporación municipal que se diese prisa en resolver la cuestión.

El día 27 se comunicó a esta entidad la petición del gobernador y el día 28 se le escribió indicándole que esta la consideraba *"de todo punto útil y conveniente á los intereses agrícolas, industriales y comerciales, no sólo de esta ciudad sino de la zona que comprenda, y por lo tanto, cree necesaria la actividad en estos trabajos"* (AHMC, 1857: C - 805/1).

6.3.2. Variación del trazado de la concesión de Francisco Romá

El 10 de febrero de 1858 se indicaba en las páginas de la *Gaceta de Madrid* que Francisco Romá y Compañía, el concesionario del ferrocarril de las Ventas de Alcolea a Espiel y Belmez, había solicitado realizar “los estudios de una variación del trazado desde el kilómetro 34 hasta Córdoba”, por lo cual, el 31 de enero de 1858 se le concedieron diez meses de moratoria para continuar la construcción (Anónimo, 10/02/1858: *Gaceta de Madrid* Núm. 41).

6.3.3. Deseos de Francisco Romá de terminar las obras

Efectivamente, un año más tarde, el 7 de febrero de 1859 se publicó en la *Gaceta de Madrid* que pese al retraso, la empresa quería llevar a efecto las obras. “Además del Sr. Romá, concesionario de esta línea, y del entendido Ingeniero director Sr. Martín, se halla dispuesto todo el personal y el material necesario para la explanación”.

En ese medio se dijo también que la empresa quería concluir las obras en el plazo de veinte meses y que su deseo era llegar hasta las murallas de la capital (Anónimo, 07/02/1859: *Gaceta de Madrid* Núm. 38).

6.4.0. Llegada a Córdoba del primer tren

El 25 de abril de 1859, a las dos de la tarde y procedente de Sevilla, llegó a Córdoba el primer tren de su historia. El evento se produjo cuando se completó el segundo tramo Lora-Córdoba de la línea de Córdoba a Sevilla.

La inauguración oficial, se produjo el día 27 a las doce horas con la llegada de la locomotora *San Rafael* que tiraba de un tren. Las celebraciones contaron con una gran participación popular.

6.5.0. Los estudios de Carlos Lamiable y Cristóbal Heredia

El 15 de agosto de 1859 se autorizó a Carlos Lamiable para que por espacio de un año se hiciesen los estudios sobre la viabilidad de la puesta en marcha de un ferrocarril que fuese desde de los yacimientos mineros de Espiel y Belmez y a través de Fuente Obejuna y Azuaga llegase a enlazar con el ferrocarril de Mérida y Sevilla en las proximidades de Cazalla o de Guadalcanal (Anónimo, 20/08/1859: *Gaceta de Madrid* Núm. 232).

Así mismo, en la misma publicación, el 1 de septiembre de 1859 se dijo que una semana después de haberse producido la anterior noticia, se autorizó a Cristóbal Heredia a que hiciese un estudio, que se podía extender por espacio de dos años, para buscar una conexión entre la cuenca carbonífera y la línea de ferrocarril citada “en el punto que crea conveniente” (Anónimo, 01/09/1859: *Gaceta de Madrid* Núm. 244).

6.6.0. Renovación de la concesión y prórroga a Francisco Romá

Pese a la disposición de Francisco Romá para acabar en un plazo de veinte meses las obras del ferrocarril que se le había concedido, el Gobierno publicó una disposición mediante la cual se le concedía a la citada empresa una prórroga de tres años con la excusa de hacer nuevos estudios y concluir la construcción de la línea de ferrocarril. Además, en julio, se le renovaba la concesión otorgada, manteniendo las mismas

condiciones, salvo la relativa al asunto del *“punto de unión con la línea de Manzanares á Andújar y Córdoba, que se fijará donde resulte ser más conveniente, según los estudios que al efecto se practiquen”* (Anónimo, 15/07/1860: *Gaceta de Madrid* Núm. 197).

Finalmente, el origen de la línea se fijó a la altura de Las Ventas de Alcolea y su final en la cuenca carbonífera del norte de la provincia, por lo cual, la intención de la empresa era *“el laboreo y beneficio de las minas de carbón mineral que aporta á la misma la Sociedad Central Carbonífera y las demás minas y bosques que adquiera”*, decía la *Gaceta de Madrid* en el apartado que le dedicó a la noticia el 23 de marzo de 1861. Además, se informaba a los posibles interesados en invertir que la empresa había emitido una serie de acciones, con lo que contó con un capital adicional que permitió la realización de sus actividades (Anónimo, 23/03/1861: *Gaceta de Madrid* Núm. 82).

Por otra parte, a estas alturas del proyecto, la idea de explotar este ferrocarril mediante arrastre de sangre resultaba obsoleta a la vista de los avances tecnológicos de los últimos años en materia de tracción a vapor y hacerla de una manera convencional, por lo cual, para cambiar el plan inicial hacía falta dinero. Así, para poder atender a esta eventualidad, se constituyó la denominada Sociedad Anónima del Ferro-carril de Córdoba-Espiel-Belmez, que se fundó con un pequeño capital.

6.7.0. Los dos proyectos de Juan Sánchez Sandino

6.7.1. Las primeras actividades de Sandino

Como perito de la construcción se contrató a Juan Sánchez Sandino, con lo cual fueron obra suya los planos remitidos a la superioridad para su aprobación. Este ingeniero y militar debió de llegar a Córdoba en cualquier día de julio de 1861 para hacerse *“cargo inmediatamente de los trabajos del ferro-carril de Espiel y Belmez á Córdoba”*, según se celebraba en la prensa local durante los días finales de ese mes (Anónimo, 28/07/1861: *Diario de Córdoba* Núm. 3291).

Efectivamente, tres semanas más tarde, el 25 de agosto de 1861 se dijo en la *Gaceta de Madrid* que los trabajos se estaban llevando a cabo en la zona donde no había dificultad *“mientras se decide si el trazado ha de continuar atravesando la sierra, montando antes a su cumbre ó siguiendo el tortuoso y difícil valle del Guadiato, que viene a verter sus aguas al Guadalquivir cerca de Almodóvar. Es de notar que los diferentes estudios hechos hasta aquí, no han podido utilizarse sino en la parte fácil* (Anónimo, 25/08/1861: *Gaceta de Madrid* Núm. 237)“.

6.7.2. La línea de ferrocarril de Almodóvar del Río a Belmez

Sandino llegó a elaborar un par de proyectos. En realidad, uno de ellos fue solo una revisión y conclusión de uno que era un estudio inacabado del ingeniero Porro.

Consistía en una línea que partía de la desembocadura del río Guadiato, en las inmediaciones de Almodóvar del Río, y seguía el cauce del afluente del Guadalquivir hasta llegar a Belmez, lo que iba a suponer un recorrido de 87 kilómetros por un terreno áspero y con mucha piedra; curvas de unos 300 metros de radio; un perfil suave con rampas de 5 milímetros por metros y sin contrapendientes; 1.283 metros de horadación del terreno repartido en cuatro túneles, el mayor de 500 metros y el menor de 150

metros; remoción de unos tres millones y medio de metros cúbicos; y la construcción de 190 tajeas y alcantarillas, 22 puentes y pontones y un viaducto en La Alhondiguilla de 150 metros de longitud (Anónimo, 08/01/1862: *Diario de Córdoba* Núm. 3420).

6.7.3. La línea de ferrocarril de Córdoba a Belmez

En el segundo de los proyectos no es posible entrever obras menores debido a la gran escala a la que está reproducido el plano consultado, por ello, los puntos kilométricos indicados son aproximados.

También presentó una novedad importante: finalmente, el ferrocarril que se estudia partiría de la capital cordobesa por la línea de Córdoba a Sevilla, lo que indica que hubo una rectificación importante en cuanto a lo ya previsto y es que se sustituyó el punto de partida, ubicado en Las Ventas de Alcolea para situándolo en la capital de la provincia, como era lo más lógico desde un punto de vista económico. Por otra parte, se volvía a la idea primigenia propuesta por el proyecto del Conde de Santa Olalla, que también contemplaba la idea de que la línea partiese de la misma Córdoba.

Partiría del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla y a unos dos kilómetros, en el paso a nivel del camino de Trassierra, se apartaba de este y se dirigiría hacia Córdoba la Vieja, el antiguo nombre del yacimiento arqueológico de Medina Azahara, cerca de la cual tomaba la dirección contraria para ir faldeando por el escalón mesetario de Sierra Morena.

Mediante los nombres de los túneles proyectados y sus ubicaciones es posible conocer los topónimos por los que discurriría el trazado en su ascenso: el túnel número 1, de 87 metros, denominado de La Viñuela y ubicado en el P. K. 12,000; el túnel número 2, de 87 metros, denominado de Santo Domingo y ubicado en el P. K. 13,900; el túnel número 3, de 237 metros, denominado de El Águila y ubicado en el P. K. 14,600; el túnel número 4, de 290 metros, denominado de La Minilla y ubicado en el P. K. 15,400; el túnel número 5, de 119 metros, denominado de Porras y ubicado en el P. K. 15,800; el túnel número 6, de 103 metros, denominado de Pedroches y ubicado en el P. K. 16,600; el túnel número 7, de 475 metros, denominado de la Carretera y ubicado en el P. K. 18,000; la zona de La Balanzona, ubicada en el P. K. 18,500; el viaducto del P. K. 19,500; el túnel número 8, de 135 metros, denominado de las Corralitas y situado en el P. K. 21,400; el túnel número 9, de 185 metros, llamado de San Cebrián y emplazado en el P. K. 22,600; el túnel número 10, de 315 metros, denominado de La Almenta y ubicado en el P. K. 23,800; el túnel número 11, de 115 metros, denominado de San Hipólito y ubicado P. K. 24,900; el túnel número 12, de 80 metros, denominado de los Hermanacos y ubicado en el P. K. 26,100; y el túnel número 13, de 175 metros, denominado de Cerro Muriano y ubicado en el P. K. 26,500;

Ascendiendo siempre hasta llegar a las cumbres, se penetraría en terrenos de Campo Bajo, donde se situaría la estación de ese nombre en el P. K. 28,000. Más adelante, se llegaría a la Venta Nueva, situada en el kilómetro 21 de la carretera de Almadén, en terrenos de la actual Estación de Obejo.

A partir de ahí se seguiría hacia El Vacar cruzando los puentes del arroyo Guadalupe, ubicados en los P. K. 33,600 y 36,500 y se llegaría hasta el apartadero del P. K. 38,840.

Por el arroyo del Castillo se bajaría hasta al túnel número 14, de 91,80 metros, denominado de La Parra y ubicado en el P. K. 39,600; al túnel número 15, de 80,60 metros, denominado de Aguaduz y ubicado en el P. K. 40,100; y al túnel número 16, de 237,90 metros, denominado de La Calera y ubicado en el P. K. 40,900.

Por la margen izquierda del cauce del Guadiato, se llegaría el puente del arroyo de La Alhondiguilla, ubicado en el P. K. 49,600, y a la estación de La Alhondiguilla ubicada en el P. K. 50,000.

En este caso, los kilómetros proyectados fueron 78. El propio informe del proyecto calificaba el trazado de *“bastante bueno en general”*, pero, tenía curvas de radios mínimos de 300 metros. En el trozo más difícil, que se encontraba en la zona de La Balanzona, había nueve kilómetros de curvas de los once que tenía ese tramo en total. Además, se había dispuesto un anillo, es decir, que *“la vía que pasa en túnel por debajo de la carretera se revuelve después para cruzarse sobre ella misma por encima del mismo túnel”*.

Las rampas las calificaba de *“fuertes”* subidas en los 30 kilómetros de Córdoba a Campo Bajo; *“suaves”* en los 10 kilómetros desde Campo Bajo a El Vacar; *“fuertes”* bajadas en los 10 kilómetros desde El Vacar a La Alhondiguilla; y *“suaves”* en los 28 kilómetros de subida entre este punto y Belmez. Los gradientes serían de unos quince o veinte milímetros por metro.

Se proyectaron catorce túneles, once de los cuales estarían en la subida de Córdoba a Campo Bajo y los tres restantes en la bajada de El Vacar, el más largo tendría 500 metros y el más corto 90, pero lo que habría de excavarse ascendería a un total de 2.700 metros. Se proyectaron bastantes trincheras de altura, pero, de pequeña longitud, habría terraplenes de hasta 28 metros de altura y 300 metros de longitud, salvo que se considerase mediante su estudio económico que se sustituyesen en parte por puentes o viaductos.

Respectos a estas obras de fábrica se proyectaron dos viaductos de importancia, diez u once puentes y pontones y unas 230 alcantarillas y tajeas. La remoción de tierras ascendería a unos cinco millones de metros cúbicos de un terreno pleno de piedra y muy irregular.

6.8.0. Actividades burocráticas de la compañía

El 20 de febrero de 1862, a las doce de la mañana, se convocó una junta general en la que se iba deliberar sobre la Memoria y se iban a *“examinar las cuentas y el balance y demás disposiciones de los estatutos”* (Anónimo, 19/01/1862: *Gaceta de Madrid* Núm. 19). Según estos, podían asistir todos los socios que tuviesen un mínimo de cincuenta acciones. Quienes no alcanzasen ese número, podían reunirse en grupos con otros propietarios hasta lograr ese mínimo exigido y delegar por escrito en uno de sus componentes para que los representase. Además, para poder asistir, se debían de presentar los títulos con anterioridad y ello daba derecho a la obtención de un pase personal en el que también figuraba el número de acciones que poseía el titular.

Los accionistas podían pasarse por las oficinas de la sociedad, cita en la calle del Turco, número 15, a partir del día 4 de febrero, desde las doce horas hasta las dos de la tarde para que pudiesen examinar los libros de contabilidad o recabar cuanta información fuese necesaria sobre el ejercicio del año anterior.

6.9.0. Proyecto de Melitón Martín

Mientras se desarrollaban sus actividades, de nuevo, el 20 de mayo de 1862, el Gobierno concedió un permiso a Melitón Martín, vecino de Madrid, para que en plazo de seis meses realizase un estudio mediante el cual se diseñase el trazado de un ferrocarril que fuese desde Córdoba a Espiel y Belmez (Anónimo, 26/05/1862: *Gaceta de Madrid* Núm. 146).

6.10.0. Nuevas actividades burocráticas de la compañía

Unos días después, iniciado el mes de junio, el Consejo de Administración de la sociedad “*acordó en sesión del día 5 del corriente exigir el segundo dividendo pasivo de las acciones, fijándolo en el 10 por 100, ó sean 190 rs. vn. por acción [...] Los rs. vn. 11 y 40 cénts., importe de los intereses que vencen en 1º de Julio próximo*” se deducirían de dicho dividendo pasivo, “*quedando reducida á 178 rs. 60 céntimos la cantidad que habrán de entregar los señores accionistas*”. El pago debía efectuarse “*desde el 8 al 15 de Julio próximo, y á los accionistas que no lo verificaren dentro de este plazo se les exigirá el interés desde el 8 de Julio citado, á razón del 6 por 100 anual [...] Los pagos se realizarán en la caja de la Sociedad*” en la sede social (Anónimo, 08/06/1862: *Gaceta de Madrid* Núms. 159) (Anónimo, 09/06/1862: *Gaceta de Madrid* Núms. 160).

En otro orden de cosas, el día 21 de julio de 1862 terminaron los ingenieros encargado de rectificar sobre el terreno el trayecto que partía “*por entre el primero y el segundo kilómetro de la línea de Córdoba a Sevilla*” en dirección a Espiel, con lo que la idea de partir de Córdoba fue un hecho finalmente.

Además, en el tramo entre Espiel y Belmez, la compañía estaba desarrollando una gran actividad, con lo cual se había llegado a remover unos doscientos ochenta mil metros cúbicos de tierra hasta ese momento (Anónimo, 1862: *Gaceta de los Caminos de Hierro* Núm. 31, Pág. 481).

El 14 de septiembre de 1862, la *Gaceta de Madrid* publicó el balance de la compañía del Ferro-carril de Córdoba a Espiel y Belmez al 31 de diciembre de 1861, que presentaba un activo de 32.870.000 reales de vellón y un pasivo de 2.574.582,67 reales de vellón (Anónimo, 14/09/1862: *Gaceta de Madrid* Núm. 257).

6.11.0. La importancia de la cuenca minera

En la década de los años sesenta del siglo XIX fue cuando comenzó a producirse la financiación de la minería en la zona con capital extranjero. Las previsiones sobre la riqueza de la zona carbonífera eran muy grandes y por ello se hacían cálculos sobre lo enterrado en el subsuelo.

En un número de la *Gaceta de los Caminos de Hierro* aparecido en octubre de 1862, se reproducía un artículo publicado en *La España* del 16 de Septiembre en el que se decía que la cuenca “*ocupa un espacio de seis leguas de largo por tres cuartos de legua de ancho, cuatro leguas y media cuadradas de superficie, en la que se presentan las capas de carbón desde dos varas de potencia hasta cincuenta, como en las minas Santa Elisa y Terrible. Por datos nada exagerados y según jueces competentes*” que se expresaron a este respecto en la *Revista Minera*, Tomo 9º, número 186, Pág. 104, se calculaba en millones de toneladas la riqueza del carbón de piedra de la zona “*de cuya*

cantidad, extrayendo solamente las dos terceras partes, queda explotación segura para mil y quinientos años, extrayendo anualmente quinientas mil toneladas, que producirían medio millón de pesos al pie de las minas (Anónimo, 1862: Gaceta de los Caminos de Hierro Núm. 41, Pág. 644)''.

Fueron soflamas como esta y otras parecidas, adobadas con algunos datos científicos de ingenieros de minas lo que hizo que el dinero fluyera con mayor energía hacia la zona, con lo cual, también los ferrocarriles de la misma tuvieron su impulso definitivo. Sin embargo, en toda relación se genera un conflicto humano y en la explotación de la cuenca de Espiel y Belmez, en la que había puestas tantas miras interesadas, también ocurrió esto. Por lo cual, para terminar las diferencias suscitadas, el Gobierno nombró una comisión para arbitrar en torno a las cuestiones pendientes.

6.12.0. Avance de las obras

Entretanto, desde el 1 de noviembre de 1862 cerca de mil obreros trabajaban en una parte de la línea común a ambos proyectos, es decir, en un lugar que pudiera ser cualquier punto entre La Alhondiguilla y Belmez, dirigidos todos ellos por el propio Sandino. Un cronista de prensa decía que habiéndose demostrado ya las capacidades del ingeniero correspondía a la municipalidad pedir a la constructora que fuese Córdoba la cabeza de la línea y no Almodóvar del Río (Anónimo, 01/11/1862: *Diario de Córdoba* Núm. 3420).

6.13.0. Actividades administrativas de la empresa

Los días 29 y 30 de diciembre de 1862 y 1 de enero de 1863, se divulgaron unas notas del Consejo de Administración de la compañía en la *Gaceta de Madrid* en las que se advertía a los accionistas de que a partir del día 2 de enero podían pasar por la sede de la compañía a cobrar el 6 por ciento de interés anual de las acciones que vencieron el 31 de diciembre (Anónimo, 29/12/1862: *Gaceta de Madrid* Núm. 363) (Anónimo, 30/12/1862: *Gaceta de Madrid* Núm. 364) (Anónimo, 01/01/1863: *Gaceta de Madrid* Núm. 1).

6.14.0. Previsión del parque motor y móvil previsto

Precisamente, el 12 de enero de 1863, es decir, en aquel tiempo de inicio de la construcción, el parque motor y móvil mínimo que se preveía para el Córdoba a Belmez estuvo compuesto por 18 locomotoras, que se dividían en 14 especializadas en el arrastre de trenes de mercancías y 4 en el de viajeros; 8 coches mixtos de primera y segunda, 12 de tercera, 10 furgones con freno; 4 vagones cuadra; y 400 vagones de carbón, de los que 320 no llevaban freno y los 80 restantes sí (Fernández, 2010: 75), sin embargo, los avatares de la construcción de la línea dieron al traste con estas perspectivas de acopio y las locomotoras y el material móvil adquirido finalmente fue muy diferente.

6.15.0. Junta general ordinaria

Así mismo, al igual que había ocurrido el año anterior, la compañía citó a sus accionistas mediante una nota publicada el 27 de enero de 1863 en la *Gaceta de Madrid*

a una junta general que habría de celebrarse el 22 de febrero a las 12 horas. Las condiciones para poder asistir fueron las mismas que ya se han descrito en la correspondiente al año anterior, ya que era lo que prescribían los estatutos (Anónimo, 27/01/: *Gaceta de Madrid* Núm. 27), sin embargo, no llegó a celebrarse y se pospuso hasta el día 21 de marzo a la una de la tarde (Anónimo, 25/02/1863: *Gaceta de Madrid* Núm. 56).

6.16.0. Nuevo trazado ferroviario a través de la cuenca de Belmez

En esos días, la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Fomento estuvo recopilando cuantos antecedentes y proyectos se habían realizado hasta ese momento sobre los ferrocarriles del norte de la provincia de Córdoba puesto que se estaba intentado que el Congreso votase, a propuesta de los diputados andaluces, la construcción de una línea que fuese desde la capital citada hasta el trazado que unía Ciudad Real con Badajoz, pero a través de la cuenca minera de Espiel y Belmez (Anónimo, 1863: *Gaceta de los Caminos de Hierro* Núm. 7, Pág. 99).

6.17.0. Difusión escrita sobre la riqueza minera de Belmez

El interés que despertaba la zona minera hizo que en el mes de febrero de 1863 se publicase un folleto denominado *Indicaciones de los terrenos carboníferos andaluces, descripción de la cuenca hullera de Espiel y Belmez, y observaciones importantes sobre las cuestiones suscitadas para la concesión de pertenencias* (Anónimo, 1863) en el que podía encontrarse los datos relativos al emporio minero y a las graves cuestiones legales que se habían suscitado.

6.18.0. Nuevas actividades administrativas de la empresa

De nuevo, el 1 de marzo de 1863 se publicó una nota en la *Gaceta de Madrid*, fechada dos días antes y relativa a las actividades de la Compañía. En este caso, se trató de una petición por parte del Consejo de Administración mediante la cual se exigía a los accionistas un dividendo pasivo del 5 por 100, o sea, 95 reales de vellón por acción que debían abonarse en la caja de la empresa, sita en la calle del Turco, entre los días 1 y 10 de abril de 1863, sancionando a quienes no aportasen dicha cantidad con una penalización del 6 por 100 (Anónimo, 01/03/1863: *Gaceta de Madrid* Núm. 60).

6.19.0. Las obras de construcción y un nuevo proyecto

Las obras de construcción avanzaban rápida o lentamente, según la afluencia “de subvenciones o de una mejor financiación” o del número de trabajadores que acudiesen al tajo en busca de trabajo, algo que dependía de si la faena a jornal en el campo era abundante o no. Por ello, las obras de construcción iban a ritmo lento, como fue el caso de los primeros años de la construcción de la línea, “en la que trabajaron una media de veinte empleados en 1861, doscientos cincuenta en 1862, y ninguno en 1863, una situación que no permitió a los jornaleros dedicarse en exclusiva al ferrocarril” (Torquemada, 2013: 68).

Por otra parte, Sánchez Sandino volvió a presentar un proyecto propio de un ferrocarril que uniría Belmez con Almadén. Fue encargado a este por la compañía concesionaria del que uniría la localidad belmezana y la capital de la provincia, a la que le había sido concedida en 1862 la licitación de la propiedad por parte del Gobierno. Su intención era conectar las riquezas del subsuelo de ambos emporios mineros (Anónimo, 01/02/1863: *Diario de Córdoba* Núm. 3742), sin embargo, nunca llegó a materializarse dicho estudio en un ferrocarril.

6.20.0. Concesión de dos líneas

Desde el Gobierno, siempre se alentaba a la realización de estudios sufragados por posibles promotores, aunque ya hubiese un propietario anterior que tuviese a su nombre la misma concesión. Por ello, el 21 de abril de 1863 se presentó al Gobierno el dictamen de la comisión que preparó una ley por encargo de este mediante la cual se otorgarían ambas en públicas subastas separadas, anunciándose con cuarenta días de anticipación, dos líneas que partiendo de Belmez fuesen a enlazar una con el ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y la otra con el de Sevilla a Córdoba en esta capital (AHF, 1863: W / 0003 - 001).

Las dos se declaraban de utilidad pública; se autorizaba a los concesionarios a cobrar las tarifas de transporte vigentes; el primero debería estar terminado en el plazo improrrogable de dos años y el segundo en tres; tendrían un licitación por espacio de 99 años y una subvención, respectivamente, de 284.000 y 377.571 reales de vellón por cada kilómetro construido, cantidades que correspondían a la tercera parte de los presupuestos aprobados que serían abonadas también en tres veces: la primera al concluirse la explanación, la segunda al tener instalado el material fijo y la tercera al abrirse al tráfico.

Sin embargo, en uno de sus artículos, al nuevo concesionario de la línea se le obligaba a pagar casi un millón y medio de pesetas, importe del valor total de los planos y las obras ya ejecutadas, a la Sociedad Anónima del Ferrocarril de Córdoba-Espiel-Belmez, casi todas inservibles para disponer un nuevo trazado puesto que se habían hecho para trazar un ferrocarril de sangre y no uno convencional con máquinas de vapor, dado que estimaba conveniente la rescisión del contrato con la empresa constructora (Anónimo, 19/02/1865: *Gaceta de Madrid* Núm. 50).

La ley se aprobó el 24 de mayo de 1863. Debido a ello, en los primeros días de noviembre de ese año se comunicó mediante una nota insertada en la *Gaceta de Madrid* aparecida el 3 de octubre que se iba a celebrar una junta extraordinaria para dar cuenta a los accionistas de la comunicación del Gobierno relativa a la nueva normativa que se había dictado y que afectaba a la empresa en lo tocante a esta última disposición citada (Anónimo, 03/10/1863: *Gaceta de Madrid* Núm. 276).

7.0.0. EL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A MÁLAGA Y OTRAS LÍNEAS

7.1.0. La línea de Córdoba a Málaga

7.1.1. El origen del proyecto

La idea de erigir un ferrocarril que, partiendo de Málaga en dirección a Septentrión uniese esta gran ciudad andaluza con Córdoba, se contempló desde muy antiguo, pero, baste decir que desde marzo de 1845 ya existían tentativas serias por parte de un grupo de financieros londinenses para proceder a una posible construcción de una línea que enlazase ambas capitales y también otra más que fuese desde Granada hasta Sevilla (Morilla, 1978: 109-129). Sin embargo, si el firme deseo de llevarla a cabo fue unánime entre quienes la gestaron, las razones que la impulsaron fueron variadas, aunque hubo una primordial: llegar a alcanzar la importante reserva de carbón de la cuenca hullera de Belmez y Peñarroya.

Como ya se ha dicho, en 1834 el ingeniero de minas francés M. F. Le Play había estudiado toda Sierra Morena desde el punto de vista geológico y había hablado de su gran potencial económico en el campo de la minería. Por ello, desde la capital malacitana se quisieron dar pasos para llegar hasta la zona norteña de la provincia de Córdoba mediante un recorrido ferroviario que pasaba a través de los Montes de Málaga, el Complejo Bético, la Campiña y parte de la Sierra Cordobesa.

Debido a este interés, el 21 de abril de 1845 los promotores Vreinet, Garvias y Deucenfre intentaron construir otro trazado que uniese Córdoba con Málaga y otros dos que partiendo de este lo conectasen con Jaén y Granada (Morilla, 1978: 118).

El propio gobierno deseaba que los ferrocarriles se expandiesen por todo el espacio geográfico español, por lo que en 1852 concibió un plan de ayuda a la construcción consistente en emitir acciones por parte del Ministerio de Fomento que este mismo sufragó (Wais, 1974: 147). Desde un año antes, la sociedad malagueña pensaba de nuevo en construir este ferrocarril y canalizó sus esfuerzos a través de la Cámara de Comercio y de la Diputación de Málaga, por lo que todas las fuerzas interesadas se acogieron a esta modalidad que prescribió el Estado y entre sus representantes se decidió establecer la unión del ferrocarril malagueño con la línea de Madrid a Cádiz, a cuyos constructores se acababa de conceder el permiso para tenderla en ese mismo año (Morilla, 1978: 121).

Entre los implicados se encontraba Martín Larios. Al hacer la petición de la concesión al Gobierno de la nación, lo hizo a su propio nombre y no en el del grupo al que representaba, alegando su preeminencia en la vida comercial ciudadana y responsabilizándose en nombre de todos sus conciudadanos. Esto hizo que se le designase como posible impulsor del proyecto y, por ello, se le otorgó el permiso mediante un Real Decreto de 14 de septiembre de 1853. Como quiera que su plan era extraer los carbones de Belmez y transportarlos de la manera más barata para poder arrebatarle el mercado mediterráneo al carbón inglés, el trazado se diseñó mediante una línea lo más recta posible, con lo cual evitaba grandes o importantes poblaciones de la Campiña de Córdoba. Ello dio lugar a importantes protestas de las corporaciones municipales de las mismas (Morilla, 1978: 111).

El proyecto de realización de las obras dependía de un contrato que debía salir a subasta pública, por lo cual, el Marqués de Salamanca, el cuñado de Jorge Loring, se

inmiscuyó ofreciendo mejores condiciones que el resto de los interesados en la puja, hasta que el 24 de febrero de 1854 se hizo con el permiso. Sin embargo, los avatares políticos ocurridos en Julio de ese año lo pusieron en una tesitura peligrosa. Efectivamente, el Bienio Progresista hizo que huyese del país hasta julio de 1856, con lo cual se anuló la concesión a su nombre (Morilla, 1978: 115).

A modo de inciso, habría que decir que casi todos los proyectos relativos a este ferrocarril solicitaron a la Diputación de Córdoba que se implicase en la construcción del mismo, dado que la línea iba a beneficiar por igual a ambas ciudades (Morilla, 1978: 120).

Pero, los tiempos eran convulsos y, debido a que la legislación existente en ese momento en materia de ferrocarriles no era muy amplia de miras, lo pródigo de la problemática que se fue ocasionando a causa de las lagunas que surgieron y la interesada interpretación de esta hicieron que el Gobierno acabase por denegar algunos de los permisos que ya había concedido, entre los que se encontraba el que ya poseía Larios. Sin embargo, una vez aparecida la Ley General de Ferrocarriles de 1855, la situación legal se reguló algo más, con lo cual se volvió a retomar la vieja idea.

Esta vez lo intentó en el citado año la Junta del Ferrocarril, una comisión compuesta por gente destacada de la economía y la política malagueña que deseaba continuar con el trazado de Córdoba a Málaga, pero concertando su unión con el futuro ferrocarril de Córdoba a Sevilla en Almodóvar del Río. La novedad importante fue que Jorge Loring y Oyarzábal estuvo integrado en el grupo de gestores, con lo cual, esa es la primera vez en la que apareció relacionado con alguna actividad vinculada a un ferrocarril (Morilla, 1978: 126).

Entretanto, el capital francés también se interesó por la concesión y el 18 de junio de 1856 la Compagnie du Chemin de Fer Grand-Central du France obtuvo la licitación para construir un ferrocarril que fuese desde la capital malacitana hasta Villarrobledo, para que la línea ya concluida de Madrid a Alicante sirviese de enlace a la nueva para salir hacia el Mediterráneo (Morilla, 1978: 127). Ello implicó que el proyecto se decantase por la conexión del centro con el sur peninsular, con lo cual se obviaba la extracción y el transporte de los carbones de Belmez. Sin embargo, ese mismo año, la empresa francesa quebró y fue absorbida por la Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Orléans, que no tenía el menor interés en verse envuelta en veleidades de ferrocarriles que estaban tan lejos de su órbita.

7.1.2. El proyecto definitivo y la construcción

Morilla Critz indica en la obra que seguimos que el gobierno, presionado por la corporación malagueña, encargó a Máximo Perea el 10 de septiembre de 1858 un nuevo proyecto que estaba dentro de las características del plan de penetración del ferrocarril en Andalucía, por lo cual, el ingeniero lo elaboró dividiéndolo en cuatro partes.

La primera uniría Manzanares y Andújar y la segunda llevaría desde ese punto hasta Córdoba. Los tramos se acabaron concediendo a la Compañía MZA, por lo que cristalizaron en la línea que trajo finalmente a la ciudad cordobesa un tren desde Madrid.

La tercera iría desde Córdoba a Málaga y la cuarta desde Campillos a Granada. La concesión de la penúltima citada fue otorgada a Jorge Loring mediante un Real

Decreto del 19 de diciembre de 1859, con lo cual, era el representante legal de los propietarios de la línea, entre los que se encontraban los Heredia, los Larios, los Ayuntamientos de Córdoba y Málaga, la sociedad francesa Vitali, Picard y Cía y otros inversores radicados en Inglaterra y España, cuyo capital provenía de Cataluña (Morilla, 1978: 129).

Aunque de nuevo eran las fuerzas económicas malagueñas quienes emprendían la aventura de la construcción de la línea, tras casi quince años de tanteos, fue Loring quien comenzó las obras el 15 de marzo de 1860 (Morilla, 1978: 130). García Montoro dijo que *“desde el primer momentos las obras avanzaron a buen ritmo”* y que *“al puerto de Málaga siguieron llegando barcos cargados con el material necesario para la construcción: grandes cantidades de madera, herramientas y útiles, grúas hidráulicas, máquinas de diferentes clases, plataformas, martinets, raíles, hierro en lingotes, traviesas, puentes, etc.”* (García, 2015: 118). Efectivamente, se sabe por los documentos depositados en el Archivo Histórico Ferroviario que ya en 1860 se hizo acopio de un determinado material traído del extranjero que fue certificado por la aduana (AHF, 1860: A - 0242 - 003).

También se confeccionaron los planos de los distintos modelos de tajeas, alcantarillas y de un puente de diez metros de luz, que se aprobaron con prescripciones para que se cambiasen algunos aspectos mediante una Real Orden de 8 de septiembre de 1860 (AHF, 1860: A - 0010 - 020); se terminó el proyecto del trazado definitivo de la línea en el trozo comprendido entre Málaga y la Venta de Romero, cuyos P. K. estuvieron encuadrados entre el 192,000 al 175,000 (AHF, 1860: A - 0012 - 002); se construyó el paso de aguas de los caños de Carmona (AHF, 1860: A - 0206 - 013); un puente sobre el río Campanillas (AHF, 1860: A - 0012 - 003), *“la obra de fábrica más importante”* del tramo Málaga-Cártama, *“que recibió su tablero metálico de 44 metros de longitud el 5 de diciembre de 1861”* (García, 2015: 118-119); y se hizo el proyecto de la nueva construcción, conservación y reparación de la estación de primera clase de Málaga (AHF, 1860: A - 0115 - 004).

El primer trazado que se diseñó se iniciaba en Córdoba y pasaba por Fernán Núñez, Aguilar de la Frontera, La Rambla, Puente Genil, Casariche, La Roda de Andalucía, Campillos, Ardales, Casabonela, Coín, Cártama y Málaga, lo que indica que al llegar al tramo duro de la sierra de Málaga, el recorrido se desvió dando un rodeo para evitar pasar por la difícilísima orografía del Tajo del Chorro.

El segundo itinerario se proyectó haciendo que la vía pasase por Torres Cabrera, Espejo, Fernán Núñez, Montemayor, Montilla, Casariche, Fuente de Piedra, Bobadilla, Gobantes, a través del Paso del Guadalhorce — en este caso sí —, para llegar a Álora, Pizarra, Cártama, Campanillas y Málaga.

El tercer proyecto se obtuvo reformando un poco el segundo y así se eligió el trazado definitivo.

Meses después, en 1861, el industrial malacitano estableció una sociedad junto a Martín Larios y a su cuñado Tomás Heredia, hermano de su esposa. Cuando se constituyó, Jorge, además de erigirse en presidente de esta, aportó a la entidad el capital estipulado, el título de concesión, los estudios previos realizados, los planos, los presupuestos, lo ya realizado en cuanto a cimentaciones para el tendido y el contrato firmado el 30 de junio de 1860 con la empresa constructora Vitali, Picard y Compañía, a cuyo cargo de las obras había puesto al ingeniero Máximo Perea, que fue quien elaboró el proyecto de trazado (AHF, 1860: A - 0012 - 001).

Durante ese año, el ingeniero Pedro A. de Mesa diseñó los tipos de obras de fábrica referentes a los pasos de agua (que habían de tener desde medio metro a diez metros de luz) y los de los túneles y muros del proyecto definitivo en el trozo comprendido entre la Venta de Torres, en el P. K. 16,674, y la salida de túnel de Val de Yeso en el P. K. 62,776 (AHF, 1861: A - 0014 - 002), un proyecto que se modificó levemente ampliándolo hasta el P. K. 62,850,54, con lo que el tramo tuvo una longitud de 46,176,04 kilómetros (AHF, 1861: A - 0037 - 012). También se trabajó en el plano de la cuarta sección, comprendida entre Gobantes y el túnel de Vado-Yeso (AHF, 1861: A - 0037 - 020), sin embargo, no todo fueron avances, puesto que las inundaciones del río Guadalhorce supusieron un revés para lo ya construido (AHF, 1861: A - 0037 - 015),

En el año 1862, se encargaron los planos de una serie de obras de fábrica, como los relativos a la construcción de casas para guardas (AHF, 1862: A - 0010 - 010); los de las estaciones de segunda y tercera clase (AHF, 1862: A - 0012 - 008) y (AHF, 1862: A - 0150 - 004); los definitivos de las estaciones de tercera clase de Cártama y Pizarra y los de segunda clase de Álora, Gobantes, Bobadilla, Fuente de Piedra y Casariche (AHF, 1862: A - 0012 - 007); el del muro levantado entre los P. K. 27,800 y el 28,266 de la Sección del Gaitán (AHF, 1862: A - 0037 - 013); se diseñó también el sistema de armadura que debía seguirse para la reconstrucción de los túneles 1, 2 y 3 de Álora, de Bombichar, en el túnel 6 del P. K. 51,000 de El Chorro y en el túnel del P. K. 142, en el de Gobantes, en el túnel 2 La Pintada, en el de San Miguel y en el de Vado-Yeso (AHF, 1862: A - 0115 - 001); así mismo, se pergeñó la lista general de las alineaciones en el trozo correspondiente a la sección de Córdoba, comprendido entre los P. K. 90,073,46 y 191,505,90, de una longitud de 99,432,44 kilómetros, entre La Roda de Andalucía y la capital cordobesa (AHF, 1862: A - 0037 - 018).

El sistema de vía se decidió que fuese el ofrecido por el carril de tipo Vignole, muy común en ese momento debido a su gran utilidad y mejor disposición frente a otros tipos (AHF, 1862: A - 0035 - 003); el ancho de vía aconsejado para el aposentamiento del ferrocarril en un paisaje tan intrincado, salvo en los espacios ocupados por la Campiña Baja cordobesa, fue el español. El proyecto fue realizado por el ingeniero Antonio Arriete (AHF, 1862: A - 0010 - 012), que lo concibió como de vía única, pero, en la construcción de los diecisiete túneles y los veintiséis puentes y pontones de diversa longitud que debían instalarse en el espacio denominado como Garganta del Chorro, se previó la posibilidad de realizarlos para vía doble por si en un futuro el aumento del tráfico obligaba a tender una segunda vía.

En cuanto a los proyectos y construcción de los pasos de agua necesarios se realizaron los relativos a tableros metálicos de dos a quince metros de luz y para alcantarillas, pontones y puentes de diez y quince metros (AHF, 1862: A - 0077 - 023); el de una alcantarilla de dos metros de luz en el P. K. 114,900 (AHF, 1862: A - 0010 - 015); el de un puente de cinco metros de luz en el P. K. 57,226,14 sobre el río Guadalhorce (AHF, 1862: A - 0010 - 016); y además se redactó un pliego de condiciones facultativas para la fabricación de los tableros de los tramos de dos, tres, cinco, seis, diez y quince metros, que fue aprobado por Real Orden de 1 de mayo de 1862 (AHF, 1862: A - 0010 - 017).

Con respecto a los tramos en los que se iba interviniendo, se acometió el proyecto definitivo de la sección del ramal de Antequera, es decir, en el trozo de una longitud de algo más de catorce kilómetros comprendidos entre la estación de Bobadilla y esta

importante población, que no podía quedar fuera de un oportuno enlace con la línea que se construía (AHF, 1862: A - 0035 - 001), aunque luego, como se verá, esta parte fue cubierta por otra línea de ferrocarril diferente; también se operó en un trayecto de 39,413,42 kilómetros comprendido entre los P. K. 62,776,58 y P. K. 102,190, que se encuadraban entre la salida del túnel de Val de Yeso y Casariche (AHF, 1862: A - 0037 - 017); así mismo, se trabajó en las obras de la Sección del Gaitán, en el trozo comprendido entre los P. K. 16,674 y el 62,850 (AHF, 1862: A - 0012 - 004).

En 1863, se inició la construcción de la estación de Málaga y el 16 de septiembre de ese año se inauguró el primer tramo de 37,109 metros que separan la capital y Álora, que se tendió a través del espacio más escarpado del camino. Para tan magno acontecimiento se contó con la presencia de Isabel II, que aprovechó el viaje hasta la capital malagueña para asistir a la exposición de productos agrícolas e industriales que se constituyó en la más grande celebrada en Málaga a lo largo del siglo XIX (Wais, 1974: 351). Entre otros actos, la reina asistió a la colocación de la primera piedra del hospital civil tanto tiempo reclamado por Jorge Loring, los otros próceres y el resto de los malacitanos. Además, se le regaló un lujoso libro que incluyó treinta fotos de la línea realizadas por José Spreafico, uno de los pioneros de la fotografía en España.

Entre tanto, el marqués de Salamanca, que había vuelto del exilio, comenzó la construcción de la línea de Bobadilla a Granada. Pero, quiso que cuando el trazado llegase a Antequera siguiese en dirección al sur, hacia Vélez-Málaga, y en dirección norte que fuese hacia Madrid, con lo que estaría realizando una duplicidad manifiesta de trazados, por lo que finalmente se llegó a un acuerdo fusionando ambas compañías, puesto que la suya fue siempre un mal negocio (Morilla, 1978: 131), lo que indica que quizás este noble avisado pretendiese deshacerse de una empresa que le era ruinosa lanzando un órdago a la de su cuñado.

En el citado año, se realizaron los proyectos del paso del río Guadalhorce por la estación de La Pizarra (AHF, 1863: A - 0037 - 014); la construcción de un puente con tramo metálico de treinta y cinco metros de luz para el paso del arroyo de Las Tenajas en el P. K. 65,776 (AHF, 1863: A - 0012 - 011); la consolidación de las pilas del viaducto de El Chorro (AHF, 1863: A - 0012 - 005); los planos para la construcción de un arco de cuatro metros de luz para consolidar la obra levantada en el puente del Salto de la Liebre en el P. K. 172,987, que fueron aprobados con prescripciones por Real Orden de 26 de mayo de 1865 (AHF, 1863: A - 0010 - 019); los proyectos de construcción de los tramos metálicos para tres pasos del río Guadajocillo en los P. K. 165,000, 176,600 y 181,000 (AHF, 1863: A - 0012 - 016); y el proyecto definitivo del puente de tramos metálicos sobre apoyos de fábrica para el paso del río Cabra en el P. K. 137,414 (AHF, 1863: A - 0012 - 017).

Además, se realizaron los fosos de saneamiento cercanos a la casa de Francisco Triviño entre los P. K. 38,860 al 39,140 y cercanos al Molino Tomatero entre los P. K. 42,770 al 42,930 (AHF, 1863: A - 0010 - 021); se efectuó la construcción de la bóveda de revestimiento del túnel número 1 de Bombichar (AHF, 1863: A - 0010 - 018); se tendió un ramal de empalme hasta la bodega de Julián López (AHF, 1863: A - 0205 - 004); y se adelantaron las obras de la estación de Málaga (AHF, 1863: A - 0012 - 006) y (AHF, 1863: A - 0006 - 003).

En el año 1864, se modificaron los trazados oficiales en la sección comprendida entre Antequera a Bobadilla (AHF, 1864: A - 0040 - 006) y en la de Loja a Antequera

(AHF, 1864: A - 0039 - 016); se instó a la empresa a que se integrase en la estación común que debía construirse para albergar a las tres compañías concesionarias de las líneas de Sevilla, de Manzanares y de Málaga (AHF, 1864: A - 0083 - 017); se designaron los emplazamiento y los pormenores de la edificación de las estaciones de Montemayor, Fernán Núñez y Espejo, pero la de este último pueblo nunca llegó a construirse porque el trazado de la línea se modificó haciéndolo más recto (AHF, 1864: A - 0115 - 006); se efectuó la construcción, conservación y reparación de la estación de cuarta clase de Campanillas (AHF, 1864: A - 0150 - 003); el proyecto definitivo de la estación de Torres-Cabrera (AHF, 1864: A - 0014 - 003); también el definitivo de la estación de Fernán Núñez (AHF, 1864: A - 0014 - 004); el de un apartadero para la fábrica de harinas de Nuestra Señora de Los Remedios, ubicado en el P. K. 14,750 (AHF, 1864: A - 0010 - 001), que un año más tarde se trasladaría al P. K. 14,730 (AHF, 1865: A - 0010 - 002); y los proyectos de vías y edificios para las estaciones de primera, tercera y cuarta clase comprendidas en el total de la línea (AHF, 1864: A - 0150 - 005).

Además, se reconstruyeron dos muros de sostenimiento en El Hoyo (AHF, 1864: A - 0010 - 022) y en el P. K. 53,000 (AHF, 1864: A - 0150 - 006); se diseñaron las barreras de tres metros y cincuenta centímetros para pasos a nivel (AHF, 1864: A - 0010 - 011); y se dispuso un registro de entrada de comunicaciones recibidas anotándolas en un libro para una mejor administración de la compañía (AHF, 1864: A - 0245 - 002),

En el año 1865, se levantó el talud izquierdo en la trinchera del Molino de La Pizarra en el P. K. 29,000 (AHF, 1865: A - 0010 - 023); se confeccionó el proyecto definitivo del puente del Batán Viejo, tendido sobre el río Guadalhorce (AHF, 1865: A - 0040 - 007); el de un puente con tramo metálico para el paso superior del camino de Montilla a la Sierra y a la Fuente de Santa María en el P. K. 144,274, que fue aprobado por la Real Orden de 9 de marzo de 1866 (AHF, 1865: A - 0010 - 013); el de un tramo metálico de sesenta y ocho metros de luz en el P. K. 52,425 (AHF, 1865: A - 0012 - 012); el de un puente oblicuo a setenta y un grados con tramo metálico de cuarenta metros de luz sobre la falla del túnel 6 en el P. K. 51,430 (AHF, 1865: A - 0012 - 013); el del puente de vigas de hierro de la Fuente, de cuarenta y ocho metros y quince centímetros de luz, situado en el P. K. 50,630 entre los túneles número 4 y 5 (AHF, 1865: A - 0012 - 015); además, se abrieron los primeros expedientes relativos al servicio combinado establecido entre la Compañía MZA y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (AHF, 1865: D - 0032 - 001).

La inauguración de la totalidad de la línea se efectuó el 15 de agosto de 1865 cuando se abrió al tráfico el largo tramo de 155,280 metros que separan Córdoba y Álora, una vez construido el puente sobre el Guadalhorce, con lo que los dos trayectos en que se dividió la construcción completan un total de 192,389 metros. Esta vez, y aunque el acto tuvo más relevancia aún, solo lo presidió el marqués de la Vega de Armijo, que ostentaba el cargo de ministro de Fomento.

7.1.3. La estación de Córdoba

Mientras el edificio y las instalaciones de la estación de Málaga seguían su avance para alcanzar su culminación y cuando las obras de esta importante línea

estaban en vías de terminarse, la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga no había resuelto aún nada con respecto al emplazamiento ni al proyecto de la estación de Córdoba que debía servir a dicho trazado, con lo cual no existía la perspectiva de tener una parada aparente para una capital de provincia y para una ciudad de la importancia de esta.

Entonces, el 8 de junio del año 1864 se terminó un plano de planta a escala 1:500 que está firmado por Jorge Loring, el ingeniero Arriete y por el ingeniero jefe de la División de Ferrocarriles (AHF, 1864: A - 0012 - 018).

En el mismo se puede identificar el edificio de viajeros de la estación de Córdoba ya construida, perteneciente al ferrocarril de Córdoba a Sevilla, el paso a nivel de la carretera de Trassierra y la larga recta de la línea que conduce a la capital hispalense. También hay una playa de vías (irreconocible debido a los múltiples cambios efectuados a lo largo de los años en su entramado viario) en la que aparece una placa de volver máquinas; y un edificio situado frente al de viajeros, de planta ochavada, sobre el que hay dos grandes depósitos cilíndricos, y otro más instalado en el suelo en su lado este, que existió pero que fue demolido. Además, el haz de vías se abre con dos cambios triples contiguos que proporcionan la existencia de cinco vías y otro cambio más que proporciona la conexión con la estación del Córdoba a Málaga, cuya playa de vías comienza una vez rebasado lo que posteriormente sería el paso a nivel de las Margaritas de la carretera de Trassierra

En cuanto a la playa de vías de esta estación terminal de la línea, que luego sería la cabecera de la que nos ocupa, tan solo hay una principal, la descrita como conectada con la estación de Córdoba, y otra secundaria que da a la fachada del edificio de viajeros, que mide 15 por 15 metros. Lo que llama la atención es que está situado a diecisiete metros de la vía y por lo tanto carece de un andén convencional, que se sustituye por una larga elevación de ochenta metros de larga y de algo más de un metro de ancho, provista de dos rampas en los extremos, que hace las veces de este, por lo cual solo se intentó implantar para permitir la subida y bajada de los viajeros a los coches.

En el lado este del edificio descrito se dispusieron seis vías de clasificación, servidas por un carro móvil al que se accede mediante una perpendicular a la vía II, y a la que da paso una placa giratoria para vagones.

En el lado oeste, se situó una vía muerta que daba acceso a un depósito y a una grúa de agua, a una placa de doce metros de diámetro para volver máquinas, que daba paso a un cocherón de seis vías dispuesto de manera radial, y a un foso, que se encontraba próximo a la topera que cerraba la vía.

El plano no está excesivamente elaborado ni en el entramado ferroviario proyectado se advierte lo que se esperaba de una estación de la importancia que debía tener esta, por lo cual, es posible que en los pensamientos de los responsables de la línea nunca estuviese la idea de construirla, al menos en el momento inmediato a la inauguración de la línea, como así fue.

7.1.4. Los problemas del uso común de la estación

En esos años, la única estación que había en Córdoba era la construida por la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla y allí también se pensó en que recalasen los trenes del ferrocarril de Córdoba a Málaga.

En la documentación histórica del momento se aprecia cómo el 28 de septiembre de 1864 la División de Ferrocarriles de Sevilla preguntaba a la de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla el porqué de que aún no se hubiesen acabado las obras de lo que faltaba del edificio de viajeros de la estación (AHF, 1864: A - 0083 - 017), por lo cual, el 7 de octubre la empresa respondió que le *“había parecido oportuno al Consejo de Administración de nuestra línea esperar con objeto de ver antes si convenía admitir las proposiciones que para establecer una estación común pudiera hacerles las otras compañías cuyas líneas han de empalmar en Córdoba con la nuestra”*. Los contactos preliminares dieron como resultado que se pensase tan solo en *“modificar algunas vías, hacer otro depósito de locomotoras, ampliar la cochera de carruages que existe y terminar la parte contraria del edificio de viajeros cuyos pabellones están contruidos, siendo este edificio suficiente para la explotación de ambas líneas”*.

El día 8 de octubre se contestó a la División de Ferrocarriles que la cuestión referente a poner en marcha una estación común para dos o tres compañías era porque el edificio que existía no tenía capacidad para albergar nada más que a una compañía, que no era sino la que estaba ya instalada y que era la propietaria de la estación, por lo cual, la terminación de las obras era necesaria y obligatoria.

Cuatro días más tarde la empresa ferroviaria manifestó que la precariedad con la que se estaba actuando respondía a que se sabía de antemano que las tres líneas se iban a juntar allí y que se era consciente de que *“tres estaciones distintas era inadmisibile”*. No aumentar, pues, las instalaciones de tamaño se debía a que tan solo se iba a necesitar un jefe de estación para las tres líneas, por lo cual, se estaba esperando al momento oportuno para ponerse de acuerdo cuando se tuviese una perspectiva adecuada de cuáles iban a ser las necesidades de las tres empresas.

Diez días después, la División de Ferrocarriles replicó que la compañía se hiciese cargo inmediatamente del proyecto de emplazamiento y disposición general de las vías y edificios para la estación y muy particularmente de cuanto afectara al servicio combinado de las empresas implicadas. Por ello, para intentar llegar a acuerdos plausibles, la Administración competente convocó el día 5 de marzo de 1865 a una reunión en Córdoba a los representantes de las tres compañías con el ingeniero jefe de la División de Ferrocarriles de Sevilla. Del resultado de ese encuentro no quedan noticias, sin embargo, a continuación, se dio un paso más.

7.1.5. El acuerdo para el uso común de la estación

De esta forma, seguía en pie una situación mediante la cual una empresa, la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga iba a hacer uso de una estación que no le pertenecía en cuanto se inaugurase en los meses siguientes la línea que estaba terminando, por lo cual, la cuestión se legalizó entre esta y la propietaria con un contrato firmado en París el 15 de marzo de 1865.

Mediante el mismo, la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla se comprometía a usar la estación conjuntamente con la Compañía del Córdoba a Málaga; a terminar el edificio de viajeros con arreglo al proyecto, que contemplaba una edificación de setenta metros de largo, con tres andenes de embarque de cien metros de largo para pasajeros; a disponer un pabellón para restaurante; un edificio para water-closet; una cochera para dieciocho coches; un almacén de mercancías de treinta metros de largo; un depósito de cuarenta y cinco metros de largo para guardar nueve máquinas

y sus tónderes; un almacén anexo al depósito; un castillo de agua; y las vías principales y de servicio y sus cambios y cruces, placas giratorias y señales (Artículo 2).

A cambio, la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga debía abonar a su arrendador cuarenta mil francos anuales en plazos trimestrales (Artículo 5). También debía pagar la mitad de los gastos que generase el uso y mantenimiento de los elementos comunes, la tercera parte si se admitía a otra empresa más como inquilina, y así sucesivamente (Artículo 6).

Además, cada compañía proveería a sus locomotoras y material de iluminación del correspondiente combustible para su funcionamiento, de la grasa necesaria para sus vehículos y aseguraría su material rodante y sus mercancías (Artículo 7).

En caso de que la empresa inquilina quisiese levantar un edificio para su uso, la arrendataria debía entregarle el terreno necesario, aunque la construcción correría a cargo de la que había hecho la petición. De igual manera, si lo que necesitaba era una oficina especial, la otra debía entregarle un local de no menos de quince metros cuadrados situado en un lugar de fácil acceso para el público (Artículo 8).

El agente especial del Córdoba a Málaga no podía intervenir en el servicio de la estación en ningún caso (Artículo 9).

El acuerdo fue plasmado también en la memoria de la junta general de accionistas de 1865, celebrada el 28 de abril. Pese a ello, con esto no se alcanzaron acuerdos que al final cristalizaran en algo concreto para establecer una estación común, como se verá más adelante. Sin embargo, estas diligencias supusieron los preliminares para establecer la que sería la estación en la que se detendrían los trenes de la empresa del Córdoba a Málaga y posteriormente los de la que nos ocupa.

7.1.6. Importancia de la línea

La importancia de la línea de ferrocarril de Córdoba a Málaga radica en que fue la auténtica columna vertebral del ferrocarril andaluz al estar situada en el centro geográfico de Andalucía y al poner en comunicación la capital de provincia más septentrional y la más meridional del territorio, lo que posibilitó además que desde su trazado se diversificasen una serie de ramales que fueron elementales para conectar toda la red ferroviaria de Andalucía.

Por ejemplo, desde Córdoba, yendo en dirección Este, se puede llegar hasta Madrid, a Jaén y a Levante.

Si se toma el camino inverso, se accede a Andalucía Occidental, es decir, a Sevilla, Cádiz, Huelva y Portugal.

Si en cambio se va hacia el norte a través del Córdoba a Belmez, se va a Castilla, a Extremadura y también a Portugal.

Viajando hacia el sur, no solo se podía ir hacia Málaga, sino que una vez llegado a Valchillón se iba a Marchena, desde donde se seguía ruta hasta Sevilla, Jerez y Cádiz.

Desde Puente Genil se podía alcanzar Jaén y Linares, el mayor emporio minero de la Península en el siglo XIX y XX.

Desde la Roda de Andalucía se podía conectar con Utrera y la línea de Cádiz.

Si se partía de Bobadilla se alcanzaba Algeciras, la puerta del Estrecho de Gibraltar y se podía llegar a Marruecos o a cualquier punto del mundo a través de las compañías navieras.

También desde Bobadilla, siguiendo hacia Antequera, se podía alcanzar Granada siguiendo el paso natural del Surco Intrabético.

Desde la estación de Málaga, se había trazado un ramal hacia el Puerto que se había diversificado allí para atender a varios muelles. Finalmente, también desde aquí se podían seguir otros tres caminos más tomando otros tantos ferrocarriles de vía estrecha como fueron el de Málaga a Fuengirola, de Málaga a Coín y el que iba en dirección este, hacia Vélez-Málaga y Ventas de Zafarraya.

7.1.7. Evolución de la línea

Cuando se inauguró la línea no concluyó la actividad constructiva de la instalación ferroviaria que se comenta, ya que en los años siguientes se continuó construyendo. Entre las obras levantadas se encuentran el tramo metálico de cincuenta y dos metros de luz, sustentado por estribos de fábrica, que se diseñó para sustituir al terraplén del P. K. 51,200, ubicado en la boca sur del túnel 6 (AHF, 1866: A - 0012 - 014); el puente sobre el río Genil de noventa metros de luz, oblicuo de sesenta grados, en la sección de Antequera a Loja (AHF, 1872: A - 0041 - 006); el proyecto de la alcantarilla descubierta de tres metros de luz en lugar de una de un metro en el P. K. 26,000, aprobado por Real Orden de 6 de diciembre de 1866 (AHF, 1866: A - 0010 - 014); el definitivo de las estaciones de Fernán Núñez y Montemayor (AHF, 1866: A - 0012 - 009); el del apartadero de la fábrica de hierro de Tomás Heredia a la estación de Málaga, que fue aprobado con prescripciones el 25 de octubre de 1867 (AHF, 1867: A - 0010 - 009); y además, se importó material del extranjero que fue aprobado por Real Orden de 22 de julio de 1872 (AHF, 1872: A - 0038 - 002).

El año 1877 fue el de la creación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, con lo que la empresa del Ferrocarril de Córdoba a Málaga se integró entre el conjunto de casi todas las líneas construidas en territorio andaluz que absorbió esta macroempresa.

Contemplada hoy en su conjunto, la línea se presenta como una auténtica obra de titanes, si el análisis se remite al tramo que debe salvar el descenso desde Bobadilla hasta Málaga y, en concreto, al espacio que recorre la Garganta del Chorro. La construcción fue una labor ciclópea posibilitada por los avances de la técnica constructiva aportada por la Revolución Industrial. Con ello, una elite inmensamente rica proporcionó a los ojos de sus contemporáneos y de las generaciones venideras un explícito exponente de su poder.

7.1.8. Funcionamiento de la línea

El material motor y móvil original de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga estuvo compuesto por 37 locomotoras y 378 vagones. Se adquirió entre 1863 y 1877, años en los que la línea tuvo su propia dirección.

Las locomotoras fueron las correspondientes a la serie 1-20, de rodaje 120, que en Andaluces llevaron el número 101-120 (Fernández, 2010: 44-46); la serie 51-52, de rodaje 030, que en Andaluces llevaron el número 151-152 (Fernández, 2010: 46); la serie 53-67, de rodaje 030, que en Andaluces llevaron el número 153-167, de las cuales se transformaron los números 160 y 161 en los talleres de esa capital a partir de modelos

más sencillos. Las dos matriculadas con estos números estuvieron siempre adjudicadas al depósito malagueño de locomotoras y fueron las únicas de la serie que llegaron a RENFE (Fernández, 2010: 46-48).

Posteriormente, cuando se constituyó la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, fue esta la que compró el nuevo material que circuló por sus vías. Las locomotoras fueron, entre otras, las series 4201-4220 y 4301-4335, dos de los tipos de máquinas más frecuentes que pudieron verse en este recorrido. La primera estuvo compuesta por unas veinte locomotoras, en principio, a las que se añadieron las otras treinta y cinco en años sucesivos. Eran de tipo **montaña** y estuvieron repartidas entre los depósitos de Cercadilla, Puente Genil y Málaga. Su adquisición se debió a la experimentación satisfactoria que la Compañía de los Ferrocarriles del Norte había hecho con unas similares, por lo que Andaluces encargó otras idénticas, pero, el peso era excesivo para un trazado construido con carencias y la vía se dañaba en gran medida entre Cercadilla y Bobadilla, por lo que no dieron el rendimiento apetecido y fueron cedidas a la empresa explotadora de los ferrocarriles septentrionales en la que se las numeró como la serie 4690-4699 cuando se incorporaron al parque motor de la Compañía del Norte como parte de sus gemelas (Fernández, 2010: 201-209).

También circularon por sus vías las magníficas y bellas “cuatrocientas”, una de las series más emblemáticas de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces debido a su alto número de unidades, lo que las convirtió en la serie más numerosa de la empresa, por lo que transitaban por cualquiera de sus líneas (Afán, 1979).

Lógicamente, también RENFE llegó a destinar material de todo tipo a este trazado. Por ejemplo, ya en los años cuarenta del siglo XX, llegaron al depósito de la estación de Córdoba-Cercadilla una parte de la serie de locomotoras número 241F-2241 a la 241F-2257, que habían sido fuelizadas, es decir, que habían sido transformadas para que quemasen fuel oil en vez de carbón. Con estas se mejoró la deficiente situación que se producía en la circulación entre Córdoba, Bobadilla y Algeciras y, al mismo tiempo, se atenuaron en gran medida las malas condiciones en las que se movían los expresos entre Córdoba y Madrid, hasta el punto de que con algunas de estas máquinas se llegaron a recorrer en tan solo un mes más de quince mil kilómetros (Afán, 1979).

Lógicamente, hubo también máquinas diesel, eléctricas y automotores varios que circularon por esta vía.

En cuanto al material móvil la línea dispuso de un coche break As 1, construido en 1863; 20 coches de primera; 30 coches de segunda; 8 de tercera, fabricados en 1863; 70 de tercera, también de ese año; 26 de tercera con freno, adquiridos en 1865; 10 de tercera, también de 1865; 8 furgones; 40 jaulas; 2 de transporte de caballos; 170 cerrados; 99 de bordes de 0,25 metros de altura; 30 de bordes de un metro de altura; 4 trucks; 16 de transporte de fruta; 4 aljibes; y 40 de balasto (Fernández, 2010: 36).

En lo relativo a la dotación de locomotoras que sirvieron en este trazado y en cada línea que se estudia en otros apartados de esta tesis, se ha de decir que también se ha tomado los datos de la información incluida en los textos privados aportados al autor en el año 1979 por Juan Afán Alcaraz, maquinista de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y de RENFE, y analista del ferrocarril que publicó algunos trabajos a lo largo de los años en revistas especializadas en este medio de transporte.

Debido a la particular orografía de la línea, a lo largo de esta hubo varios depósitos de tracción donde se aposentaron las máquinas que hicieron los servicios de trenes que circularon.

La línea fue servida desde Córdoba con locomotoras pertenecientes al depósito de la estación de Cercadilla, que remolcaban algunos trenes hasta las localidades de Puente Genil o Bobadilla, siendo realizado el resto por el servicio de la reserva de Málaga cuya cobertura abarcaba desde este punto hasta La Roda de Andalucía o hasta la citada estación de Bobadilla (Afán, 1979).

En esta misma línea se instaló una reserva o puesto fijo en la ciudad de Montilla, ya que esta estación se encontraba en el vértice de dos rampas opuestas que tenía cada una un desnivel de unos quince milímetros por metro, por lo que era preciso hacer una doble tracción a casi todos los trenes, incluidos los expresos que producían el intenso tráfico que siempre tuvo ese importante trazado que se dirigía a la capital marítima (Afán, 1979).

Por otro lado, Puente Genil tuvo máquinas en su depósito para surtir la línea que conducía de Campo Real a Linares, conocida popularmente como “La Línea del Aceite”, pero solo hubo material de tracción alimentado mediante carbón y luego con fuel. Cerró a finales de los años sesenta del siglo XX y sus locomotoras fueron trasladadas al desguace en su mayoría (Afán, 1979).

También en La Roda de Andalucía hubo una dotación de máquinas para surtir la línea de Cádiz a Sevilla a través de Osuna, Marchena y Utrera (Afán, 1979).

Más allá, en dirección a esta, a 123 kilómetros de Córdoba, se encontraba la significativa reserva de Bobadilla, donde confluyen las vías que vienen de Córdoba, de Málaga, de Granada y Algeciras. Por proximidad a dos puntos de unión de la línea con otros dos trazados más, Bobadilla es también el lugar de encuentro de los trenes que venían desde Sevilla y de Jaén. Todo ello hizo que este enclave ferroviario, el más centrado geográficamente de todo el territorio regional, se erigiese en el más importante de Andaluces y que aquí se concentrasen locomotoras de cualquier localización de Andalucía (Afán, 1979).

El servicio de reserva de Álora hubo que instalarlo para poder hacer las dobles tracciones necesarias en las fuertes rampas entre Gobantes y la citada población.

Por su parte, el de Málaga mandaba las máquinas que iban hasta Bobadilla o hasta La Roda de Andalucía y además atendía los servicios que habían de hacerse en los distintos ramales de su puerto (Afán, 1979).

7.2.0. La línea de Utrera a Morón

7.2.1. Proyecto y construcción

Las peculiaridades que acompañaron la construcción de la línea trazada desde Utrera a Morón, que pretendía cruzar toda la zona central de Andalucía, se iniciaron cuando el ferrocarril de Córdoba a Málaga era aún un proyecto sin concretar.

La primera concesión la obtuvo el conde de Miraflores de los Ángeles mediante una Real Orden del 14 de marzo de 1857 que especuló con ella hasta que se le adjudicó a José Espinosa Zulueta el 4 de febrero de 1860, disponiendo de dos años para llevarla a cabo, según prescribía la Ley de Ferrocarriles promulgada en 1855.

Espinosa buscó el apoyo del empresario británico Baden Crawley, pero, las lógicas demoras obligaron al socio español a pedir una moratoria, que se le concedió sin problema, dado el interés que se tenía en que fuese completada (Wais, 1974: 352) puesto que la línea estaba incluida en el Plan General de Ferrocarriles que en abril de 1864 había elaborado una comisión nombrada a tal efecto, a resultas de lo cual se estableció que era necesario que se continuase su trazado a través de Osuna para enlazar con la vía que unía Córdoba con Málaga a la altura de Bobadilla, o bien en Puente Genil, con lo que Sevilla quedaría conectada con la capital malacitana de una manera más lógica que a través de Córdoba, único camino posible para llegar allí en tren en cuanto se inaugurase la vía de Málaga que aún se construía.

Por fin, el 12 de septiembre de ese año se puso en circulación el total del recorrido, que cubría una longitud de 35.087 metros (Wais, 1974: 353).

7.3.0. La línea del empalme de Morón a Osuna

En 1858, Espinosa, el constructor de la línea trazada desde Utrera a Morón también había puesto sus miras en otro recorrido que uniese esta vía con la población de Osuna. Sin embargo, debió luchar contra algunos oponentes hasta que en 1864, como se ha dicho, se pudo poner en servicio, pero de manera parcial, dado que su conclusión estuvo plagada de problemas financieros.

Tras conseguir que le fuese otorgada la exclusiva para construir esa nueva vía, recurrió igualmente a buscar un socio capitalista, como ya había hecho antes. En este caso fue al conde de Peñaflor, pero, de nuevo fue el inglés Crawley quien se prestó a poner el dinero necesario para su terminación, aunque esta vez se aunó con Dalhous Ross.

La compañía concesionaria solicitó una certificación del número de kilómetros que comprendía el ferrocarril de Utrera a Morón y Osuna en cada uno de los términos municipales que atravesaba (AHF, 1867: A - 0205 - 034), con lo que se retomaron los pasos a dar para la terminación. A continuación, el 8 de octubre de 1868 se estableció una conexión desde el empalme de la línea con Marchena que tuvo una longitud de 27.287 metros, mas, el auxilio que prestó Ross duró poco, dado que la sociedad con él se disolvió debido a la aparición de nuevos problemas de liquidez.

Esta situación se hizo manifiesta cuando se abrió un expediente relativo a la solicitud de la compañía para que el Ayuntamiento de Morón y la Diputación de Sevilla les abonasen lo que les adeudaban en concepto de la subvención que se les había asignado (AHF, 1869: A - 0221 - 005); cuando se abrió otro que daba cuenta de la situación de paralización de las obras entre Marchena y Osuna por falta de recursos (AHF, 1869: A - 0205 - 022); cuando se reclamó que se abonase la parte que quedaba pendiente de la subvención (AHF, 1871: A - 0205 - 024); y hasta cuando se solicitó de la compañía que siguiese explotando la estación de El Coronil, aunque tenía autorizada su clausura, ya que si la cerraba se le obligaba a hacer un camino sustitutivo que no podía construir por falta de recursos (AHF, 1871: A - 0205 - 023).

En 1871, también se instruyó un expediente relativo a los incidentes ocurridos entre el alcalde de Paradas y los empleados de la compañía durante un viaje que hizo el primero (AHF, 1871: A - 0221 - 006); y se solicitó la exención a la empresa del impuesto

de consumo que el Ayuntamiento de Morón le había exigido por los aceites que para su uso tenía depositados en la estación de Morón (AHF, 1871: A - 0221 - 001).

Dos años después, se modificó el trazado primitivo de Marchena a Osuna (AHF, 1873: A - 0085 - 019), se proyectaron tres obras de fábrica del paso superior para el camino de Marchena a Écija, que no se aprobó; se hicieron las obras del tramo metálico sobre el río Carbones y del pontón de dos luces para el río Peinado (AHF, 1873: A - 0205 - 033); y, un años más tarde, se modificó el trazado de la sección de Marchena a Osuna para enlazar con la nueva estación de esta población (AHF, 1874: A - 0085 - 020).

Finalmente, Crawley decidió abandonar también el proyecto y le cedió su parte del negocio a la sociedad recién establecida entre Jorge Loring y Joaquín de la Gándara por seis millones de pesetas, lo que se llevó a cabo en marzo de 1875 (Wais, 1974: 343). Debido a ello, se le concedió el permiso a esta para intervenir en la línea de Osuna a La Roda (AHF, 1875: A - 0154 - 011).

Unos días más tarde, el 17 de abril de 1875, se entrelazaron las poblaciones de Marchena y Osuna mediante una vía de 30.877 metros, con lo que los dos tramos en que se dividió la construcción llegaron a completar un total de 58.164 metros.

Dos años después, se enlazó este ferrocarril con las líneas de Utrera a Osuna y con las de Córdoba a Málaga en las estaciones comunes de Osuna y de La Roda de Andalucía (AHF, 1877: A - 0154 - 013).

7.3.1. Funcionamiento de la línea

En cuanto a su vida activa se ha de decir que su depósito de locomotoras estaba enclavado en la cabecera del trazado, donde se almacenaban distintas series como la 32-38, la 301-333 y la 3301-3310 (Afán, 1979). Las primeras, del tipo 030, solo servían trenes de maniobras en estaciones como Utrera, Jerez de la Frontera y Cádiz y las citadas en último lugar, unas **pacífic** muy cómodas de conducir, según los operarios que las pilotaron, únicamente se destinaban a realizar servicios entre las ciudades de Sevilla y Cádiz.

A pesar de que la línea estuvo implantada en una zona de suaves lomas, su trazado presentaba en algunos puntos unas pendientes de hasta veinte milímetros de desnivel, por lo que era necesario dar dobles tracciones a muchos trenes de mercancías entre Osuna, Pedrera y Marchena, cuya reserva de tracción dependía de la establecida en Utrera.

7.4.0. La línea de Bobadilla a Granada

Cuando las obras de construcción de la línea de Córdoba a Málaga aún no habían finalizado, se conoció que se intentaba enclavar un ferrocarril cuya concesión prescribía que debía partir desde Campillos en dirección a Granada.

Esta contingencia tuvo un origen curioso. El poseedor inicial del permiso fue José de Salamanca, del que se ha comentado que era cuñado de Manuel Heredia y un noble muy conocido por su vinculación con los orígenes del ferrocarril, dado que fue el propulsor del enlace de Madrid con Alicante en los años muy pretéritos de este medio de transporte. Durante la década de los cincuenta había intentado ya tender la línea de

Córdoba a Málaga, pero, su intención quedó solo en eso y debió de conformarse con iniciar algunos tanteos para construir la de Campillos a Granada. También se conoció que el propietario de la concesión intentó modificar el proyecto inicial cercenando su trazado este-oeste al llegar a Loja con la intención de dirigirse al sur para terminar en Vélez-Málaga, lo que suponía una repetición en cuanto a las intenciones que perseguía la otra línea, pero, trasladada más al este (Wais, 1974: 351).

Naturalmente, algo así chocaba con los intereses de Loring y de sus socios, por lo que, al final, tras deliberaciones por ambas partes, se decidió unir esfuerzos para construir la de Campillos si el recorrido inicial no se cambiaba, salvo en lo tocante a la cabecera de la línea que debía estar en Bobadilla, con lo que los trazados enlazarían convenientemente y el beneficio sería equitativo para las dos compañías explotadoras.

En el año 1862, el ingeniero Francisco Milla y Beltrán proyectó el ferrocarril que se dirigiría a Granada desde el de Málaga a Córdoba en las inmediaciones de Campillos que sería aprobado por Real Orden de 24 de febrero de 1859 (AHF, 1862: A - 0081 - 001) y (AHF, 1862: A - 0231 - 001); se modificó el trazado de la sección cuarta de este proyecto que comprendía desde Talanco a Granada (AHF, 1862: A - 0035 - 002); se hizo el proyecto de las casillas de guarda que debían emplearse (AHF, 1862: A - 0035 - 004); se decidió el emplazamiento de la estación de Granada (AHF, 1862: A - 0035 - 005); se diseñaron los modelos para caños, tajeas, alcantarillas y pontones (AHF, 1862: A - 0035 - 006); los de las estaciones de tercera y cuarta clase, (AHF, 1862: A - 0035 - 007); y se hicieron las obras que debían aplicarse a los cauces de los arroyos Íllora, Modín y Pinos (AHF, 1862: A - 0035 - 008).

La empresa constructora, que realizó los trabajos por cuenta de Loring y sus socios, los inició en 1863, haciendo las labores necesarias para el paso del río Beiro, situado en las inmediaciones de Granada (AHF, 1863: A - 0035 - 009); y confeccionó el plano, perfil longitudinal y transversales para el desvío de la carretera del Salobral a Granada, entre la Viñuela y el cortijo de Cándido Vera (AHF, 1863: A - 0040 - 004).

El año siguiente se acometió la modificación del trazado de las tres primeras secciones (AHF, 1864: A - 0040 - 005); se hizo la modificación de los diecisiete kilómetros comprendidos entre Talanco y Loja, que abarcaban los quince últimos de la sección tercera y los dos primeros de la cuarta en que se dividió el proyecto (AHF, 1864: A - 0042 - 001) y (AHF, 1864: A - 0042 - 002); y la del trozo comprendido entre los P. K. 14,350 y 75,677,44, de una longitud de 61,327,44 kilómetros, situado entre Antequera y Loja (AHF, 1864: A - 0039 - 017),

Durante 1865 se acometió el proyecto definitivo del tramo Antequera a Loja, modificando el trazado entre los P. K. 16,000 y 21,786 (AHF, 1865: A - 0040 - 008), pero no se acometió nada más salvo concluir las obras del tramo de 15.963 metros entre la estación de Bobadilla y la de Antequera, que quedó enlazada el 20 de agosto de 1865.

Posteriormente, el 10 de diciembre de 1866 se terminó el tramo entre Loja a Granada, que contó con una longitud de 52.296 metros, por lo que fue el más largo, pero, la conclusión definitiva del trazado aún debería retrasarse durante ocho largos años por diversas causas. Además, se hizo el proyecto de la estación de Granada (AHF, 1866: A - 0041 - 002); se modificó el trazado en el trayecto comprendido entre el cortijo de Guerrero y La Sustancia, situados entre los P. K. 21,300 y 55,690 (AHF, 1866: A - 0041 - 001).

En el aspecto económico, mientras que el ferrocarril de Córdoba a Málaga se defendía económicamente con una cierta holgura, este no conseguía beneficio alguno, sino que generaba pérdidas. Esa fue la causa de que se tardase tanto en concluir sus múltiples trayectos entre estaciones. Por otra parte, los obligacionistas emprendieron un pleito que se prolongaría durante dos años para intentar cobrar lo que la compañía les adeudaba.

La lentitud hizo que en el año 1868 solo se acometiese la modificación del tramo comprendido entre los P. K. 30,100 y 68,825, ubicados entre el Puerto Raya y Loja (AHF, 1868: A - 0040 - 010); y la construcción del puente situado en el P. K. 23,400, que sorteaba el río Guadalhorce a su paso por Antequera (AHF, 1868: A - 0041 - 003).

Aún así, poco a poco se fue completando la totalidad del trazado en trozos muy pequeños. El día 14 de agosto de 1869 se unieron Antequera y La Peña mediante un espacio intermedio de 7.510 metros; el 8 de noviembre de 1869 lo hizo este enclave y Archidona, de la que la separaban 11.998 metros; y el 24 de agosto de 1871 se llegó desde ahí a Salinas a través de 14.109 metros.

En ese año, se modificó el trazado entre los P. K. 64,264,14 y 69,869, ubicados entre el Molino de Poner y la estación de Loja (AHF, 1871: A - 0040 - 009) y (AHF, 1873: A - 0041 - 007); se construyó el puente con pilas de mampostería sobre el río Riofrío (AHF, 1872: A - 0041 - 004); y el de 35 metros de luz sobre el río Plines en la sección de Antequera a Loja (AHF, 1873: A - 0041 - 005).

Entretanto, el 3 de marzo de 1873, con 12.648 metros entre ambos puntos, se conectó Salinas con Riofrío; y el 17 de mayo de 1874 se completó toda la línea llegando a Loja tras un recorrido 8.195 metros. La construcción completa tuvo un total de 122.719 metros.

7.4.1. Funcionamiento de la línea

Esta vía férrea tenía su depósito en Granada y se atendía con locomotoras de las series 401-450, 461-475 y 451-455 (Afán, 1979). De las primeras, solo se encontraban allí las máquinas denominadas por los ferroviarios como "serie baja", es decir, las numeradas entre el 401 y 415, algo más cortas de longitud, ya que su tender disponía únicamente de tres ejes fijos mientras que el resto de la serie rodaba con cuatro repartidos entre dos carretones, por lo que aquellas tenían un menor peso que las restantes.

La línea intercalaba en su recorrido reservas de tracción en Archidona y Loja, ya que existen importantes pendientes de hasta un veinticinco por mil de desnivel entre Antequera y Riofrío y entre Granada y Moreda.

8.0.0. PRELIMINARES PARA CONSTRUIR LA LÍNEA DE BELMEZ

8.1.0. La subasta de la concesión

La empresa de Francisco Romá se vio en graves problemas financieros porque no pudo conseguir financiación para seguir adelante con su idea de construir la línea férrea de Córdoba a Belmez, con lo cual, se retiró del proyecto (Wais, 1974: 355). Además, los gastos producidos por las obras realizadas para el ferrocarril de sangre le habían supuesto a su principal valedor unas setecientas mil pesetas, que gastó de su peculio personal, aunque lo desembolsado había sido el doble. Sin embargo, si alguna otra compañía se interesaba por continuar con el proyecto, estaría obligada a pagar la cantidad total gastada a la que se retiraba, lo que inducía inequívocamente a que quien se hiciese cargo lo llevase hacia adelante y no muriese. Finalmente, Francisco Romá acabó perdiendo la concesión y salieron a subasta las obras de construcción y explotación del ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez.

Por ello, el 19 de febrero de 1865, la *Gaceta de Madrid* publicó un pliego de condiciones, que había sido aprobado por el Gobierno tres días antes, mediante el cual se ofrecía la concesión al mejor postor, por lo que se especificaban las tarifas de precios máximos de peaje y transporte, se hacía una relación de material libre de derechos y se divulgaba el pliego de condiciones particulares de adjudicación de la contrata de las obras de construcción de la línea redactado el 9 del corriente.

El adjudicatario debía abonar la cantidad de 5.738.710,93 reales, importe del proyecto, el veinte por ciento de este y el valor de las obras y material del que se había hecho acopio, debía dar comienzo a las obras dentro de los tres meses siguientes a la adjudicación de la concesión y terminarlas en el plazo improrrogable de tres años.

La explanación sería para una sola vía, las estaciones iban a establecerse en los puntos que se citan a continuación e iban a pertenecer a las categorías siguientes: Córdoba, de segunda; La Balanzona, apartadero; Campo Bajo, de cuarta; Campo Alto, apartadero; La Alhondiguilla, de cuarta; Espiel, de tercera; y Belmez, de tercera. El Gobierno podía obligar a cambiarlas de ubicación o bien aumentar su número si lo creía conveniente.

El material motor estaría compuesto por cuatro locomotoras de viajeros y once de mercancías y estaría construido de acuerdo a los mejores modelos existentes.

En cuanto al material móvil se prescribía que debían comprarse ocho coches mixtos de primera y segunda y doce de tercera. Debían estar dotados con freno Castellví, mientras no hubiese otro con mejores condiciones de fiabilidad, estar suspendidos sobre muelles y *tener asientos*... Los de primera estarían guarnecidos, los de segunda rellenos y unos y otros tendrían cristales en las ventanas. Los de tercera solo cortinas. Podían usarse coches de dos o más clases en un mismo vehículo, pero separadas en departamentos.

Además, debía hacer acopio de diez furgones de equipajes dotados de freno, cuatro vagones-cuadra y cuatrocientos vagones para el transporte de carbón, ochenta de los cuales debían tener también su correspondiente sistema de inmovilización.

Se debía disponer una instalación a lo largo del recorrido para el telégrafo público, por lo cual, la empresa ferroviaria tenía que ceder de manera gratuita una habitación para esa función estatal.

Por otra parte, la compañía no podría poner en servicio la totalidad o parte de la línea, ni utilizar locomotoras o carruajes, nuevos o reparados, sin que los inspectores del Gobierno hubiesen dado su aprobación sobre su idoneidad para su uso público.

Cuando estuviese terminada, la compañía estaba obligada a poner en circulación dos trenes diarios, uno de ida y otro de vuelta, a las horas que se acordase entre esta y el Ministerio de la Gobernación.

Además, se debía pagar trimestralmente trescientos reales de vellón por kilómetros en construcción y otros seiscientos por kilómetros abierto al tráfico para atender a los gastos ocasionados por las inspecciones estatales.

Finalmente, dado que el usufructo de la línea era por noventa y nueve años, la normativa autorizaba al Gobierno a tomar el quince por ciento del total líquido producido a lo largo de los últimos diez años para poder indemnizar a la empresa en caso de que se pretendiese revocar el contrato de concesión. Además, se fijaban precios de mercaderías a transportar y se disponían normas para la traslación gratuita de militares y otros funcionarios del Estado (Anónimo: 19/02/1865: *Gaceta de Madrid* Núm. 50).

Finalmente, el 30 de marzo de 1865 se celebró la subasta. El ganador resultó ser Ignacio Sabater, representante de la Compañía Internacional de Crédito, por lo cual, se creó una sociedad anónima denominada Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Espiel y Belmez para que se hiciese cargo de la construcción y explotación de la línea que nos ocupa, que iba a entrar en el momento más complicado de la historia de su conformación debido a los problemas de carácter técnicos y financieros, dado que se cernía sobre el país una crisis económica que iba a estallar en 1866 que lastraría durante tres o cuatro años más la carrera hacia la terminación definitiva.

8.2.0. Las gestiones de la Compañía Internacional de Crédito

En lo referente a la construcción, como mejor postor, la nueva empresa debía continuar la directriz marcada por el proyecto de Sandino y en lo económico debía abonar 29 millones de reales de vellón (Anónimo: 11/04/1865: *Gaceta de Madrid* Núm. 101) y recibiría a cambio una subvención de 7.250.000 pesetas para poder llevar adelante el proyecto.

Para que se le pagasen a la Sociedad Anónima del Ferrocarril de Córdoba-Espiel-Belmez las obras realizadas en los años anteriores, esta otra hizo una ampliación de capital emitiendo 7.680 acciones de 1900 reales cada una que fueron suscritas por la Compañía Internacional de Crédito, con lo cual, en vez de disolverse como empresa, la primera siguió adelante incorporando en su consejo de administración a miembros de la segunda. Resumiendo, el pago del millón y medio de pesetas a abonar por los trabajos ya acabados se hizo mediante las acciones compradas, pagando tan solo un 10 por ciento en efectivo, y el resto serían las propias obras realizadas. Así, capitalizada de nuevo, la Sociedad Anónima recibió de la Compañía el traspaso de la concesión, pero obtuvo de esta la contrata de las obras, que se valoraron en casi 24 millones de pesetas (Morilla, 1984: 91).

Posteriormente, el consejo de administración de la empresa convocó una junta general extraordinaria de accionistas para el 20 de julio con el fin de tratar de la emisión de acciones y obligaciones, de la modificación de los estatutos y para dar conocimiento

de los asuntos de carácter administrativo realizados (Anónimo: 19/06/1865: *Gaceta de Madrid* Núm. 170).

Con una aparente buena marcha de los asuntos de la empresa, el 30 de junio se reanudaron las obras en la línea. Poco después, el 4 de julio se reclamó a los accionistas la totalidad del valor nominal de las acciones que tenían suscritas y se les obligó a pagar las cantidades que adeudaban a partir el 8 de agosto de 1865 (Anónimo: 05/07/1865: *Gaceta de Madrid* Núm. 186).

8.3.0. Preliminares para la expropiación de terrenos para la construcción

El 19 de septiembre de 1865, el Gobierno Civil de Córdoba pidió a los propietarios cuyos terrenos iban a ser expropiados con el fin de construir la línea férrea de Córdoba a Belmez, que no pusiesen impedimentos a los ingenieros de la empresa constructora para que pudiesen hacer sus estudios, por lo cual, el gobernador también solicitó que se publicase su deseo en la prensa local a fin de darle la mayor difusión a esa idea (AHMC, 1857: C - 805/7).

Por su parte, el 28 de septiembre, el representante de la empresa indicó a la administración de la provincia que se había advertido mediante cartas a los propietarios de las fincas afectadas que se les iba a indemnizar por cualquier perjuicio que se le causase a sus propiedades si durante el transcurso de estas investigaciones se producían algunos desperfectos.

Así mismo, en esa fecha, el propio Ayuntamiento pidió a los propietarios que no ocasionasen problemas para que no se entorpeciese la marcha del proceso de construcción.

La compra de los terrenos para la construcción de un ferrocarril, incluyendo el recurso de la expropiación forzosa, es una práctica inherente a la implantación de todo trazado ferroviario. Como es natural, en el proceso de puesta en marcha del que se estudia se hubo de hacer acopio de las tierras necesarias por las que debía pasar el tren. Este proceso tan natural en los momentos iniciales de un ferrocarril, se prolongará en el tiempo, por lo cual, el asunto volverá a aparecer de nuevo en estas páginas cuando se haya avanzado cinco años más en nuestra historia.

8.4.0. Petición de terrenos para la estación de El Marrubial

El plan de construcción de la línea realizado por la antigua compañía de Francisco Romá ni siquiera llegó a plantear el establecimiento de estaciones, por lo cual no se dieron los pasos necesarios para prever las características de la que serviría a Córdoba. Sin embargo, ahora que el potentado formaba parte del consejo de la compañía constructora como responsable de las obras al haberse fusionado con la propietaria, al tener la posibilidad de disponer de más dinero, concibió otros planes más ambiciosos y trató de establecer la solución de una cuestión tan básica en la puesta en marcha de un ferrocarril.

Por ello, el 25 de septiembre de 1865, dirigió un escrito al Ayuntamiento de Córdoba presentándose como un *“individuo de la Junta de Gobierno de la Sociedad del Camino de Hierro de esta Ciudad á Espiel y Belmez, constructor general de la vía y encargado de la modificación de los estudios”*.

Efectivamente, como integrante de la empresa que iba a construir la línea para la Compañía Internacional de Crédito, indicaba que el proyecto de estación aprobado estaba situado en un lado de la del ferrocarril de Córdoba a Sevilla *“pero bastante inmediato a ella, resultando, que todos los caminos tienen como punto forzado de partida la citada estación, lo que a mi entender no puede convenir a esa Ciudad por la construcción á un solo punto de todas las vías, dejando sin vida el todo de la población”* (AHMC, 1857: C - 805/3). Por lo cual, Romá habló de las conveniencia de situar la estación de su línea en el ejido que existió próximo a la Puerta de Plasencia, conocido como El Marrubial, del que en su escrito pedía ocho hectáreas para poder asentar las instalaciones ferroviarias, porque así daría vida al populoso barrio de San Lorenzo, dado que sería en sus inmediaciones donde se situarían los depósitos de carbones y de minerales.

Tres días más tarde, el 28 de septiembre, se indicó en un informe interno del Ayuntamiento que la Diputación Provincial pensaba construir una prisión en dicho espacio. Sin embargo, el día 1 de octubre se emitió otro en el que se informaba de que se le podía dar al promotor el terreno pedido, poniendo como única condición que los cambios de vía estén dentro de la superficie donada para que no se entorpeciera el tránsito de personas por los caminos de la zona.

El día 2 de octubre, el arquitecto del Gobierno Civil comunicó al Ayuntamiento que podía ceder el espacio del ejido porque el proyecto de prisión correccional era de tal naturaleza que se podía trasladar a cualquier otro lugar sin modificación alguna.

El día 7 se dictaminó que se anunciara a la compañía ferroviaria que podía contar con los terrenos, por lo cual, al día siguiente, el constructor agradeció la concesión mediante una misiva. Pero, no sería la última vez que se comunicase con la corporación ya que el día 18 de ese mismo mes fue la propia empresa la que dio las gracias por la cesión de los terrenos.

El día 20 de octubre, el Gobierno Civil pidió a la sociedad que le dijese cuánto terreno deseaba obtener, pero debió ser que la aludida no respondió a la solicitud de información porque, meses más tarde, el mismo organismo público volvió a dirigirse a esta para que se le dijese si estaba interesada en lo pedido o no lo quería ya, con lo cual, de ser esto último, la administración local pensaría de nuevo en la construcción del presidio donde se había proyectado originalmente. Finalmente, en un escrito del 27 de agosto de 1866, la empresa ferroviaria indicó que *“razones facultativas nos han hecho desistir de establecer la Estación en aquel punto”*. Con ello, se cerró un asunto que si bien en aquel momento no hubiese supuesto el menor impedimento para la expansión de la ciudad, a la larga, las vías férreas la hubiesen cercenado no solo por el norte, sino que también lo hubiese hecho por el este.

Como se sabe, finalmente, la prisión se trasladó a la loma próxima a lo que hoy es la avenida de Carlos III y en el lugar donde iba a disponerse aquella se ubicó el cuartel del Cuerpo de Infantería de Lepanto.

8.5.0. Nuevas actividades burocráticas de la empresa

El 4 de enero de 1866, el consejo de administración dio orden para que se efectuase el pago de cincuenta y siete reales por acción en concepto de los intereses del segundo semestre del año anterior que podían hacerse efectivos en la caja de la Compañía Internacional de Crédito (Anónimo: 06/01/1866: *Gaceta de Madrid* Núm. 6).

El 7 de mayo de 1866, se convocó a los accionistas a una junta general ordinaria que se iba a celebrar el día 10 de junio próximo en la que se habría de leer la Memoria del Consejo, se darían cuentas del ejercicio económico y se tratarían de los asuntos que acontecieran a la marcha de la empresa (Anónimo: 10/05/1866: *Gaceta de Madrid* Núm. 130). Sin embargo, no asistió el suficiente número de socios capitalistas y se hubo de retrasar la junta hasta el 12 de julio (Anónimo: 20/06/1866: *Gaceta de Madrid* Núm. 171).

8.6.0. El proyecto de Juan Bautista de Prado

8.6.1. Características del proyecto

En 1866, se le encargó a Juan Bautista de Prado, director de las obras de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Belmez, un estudio para posibilitar una variante del trazado que años antes había diseñado Juan Sánchez Sandino. Los resultados del mismo fueron entregados el 31 de julio del citado año. Se presentaron con el título de “Proyecto de la variación del trazado por el director de la construcción Sr. D. Juan Bautista de Prado”, recogido en un grupo de seis libros de diferente formato y un número de páginas diverso que muestran documentos varios (AHF, 1866: L - 0501 - 000).

El volumen 1 contiene la memoria, el estado de alineaciones, el estado de rasantes, las longitudes de estas, el resumen de las pendientes, las curvas de diferentes radios y el plano general y el perfil general del proyecto.

La memoria contiene el informe descriptivo y la enumeración de las particularidades del trazado. En la primera, se hace una detenida exposición del porqué se varía el recorrido, de cuáles fueron las características de los proyectos anteriores de la línea y la nueva propuesta de Juan Bautista de Prado en la que expuso todo lo referente a las pendientes, las curvas, estaciones, obras de fábrica...

El volumen 2 está dedicado en su integridad a las cubicaciones del terreno.

El volumen 3 muestra los datos tenidos en cuenta para la formación de presupuestos relativos a precios elementales y medios y los que tasan las obras de fábrica y los edificios. También contiene el pliego de condiciones facultativas, en el que se especifica todo lo referente a las explanaciones, obras de fábrica, materiales de construcción y material fijo, es decir, los carriles, traviesas, escarpines, escarpías y bridas de sujeción y el balasto.

El volumen 4 abarca los planos.

El volumen 5 contiene los perfiles longitudinales.

Y el volumen 6 recoge los perfiles transversales.

8.6.2. Descripción del proyecto de la línea

Como indica su nombre, el trabajo era un estudio sobre la variación del trazado que hizo Juan Sánchez Sandino, el ingeniero que estuvo a cargo de los trabajos de construcción de la empresa en los años precedentes a 1866. Este había presentado como novedad para salvar el difícil escalón orográfico de Sierra Morena que la vía saliese en dirección hacia Sevilla y que poco a poco fuese girando ciento ochenta grados hasta

describir una gran curva que iba a alcanzar las inmediaciones de Medina Azahara, desde donde proyectaba ir ascendiendo por la falda de la sierra hasta llegar a Cerro Muriano.

De Prado, por su parte, optó por volver a la antigua idea de escalar la cordillera por el arroyo Guadalbarbo y seguir por el itinerario ya conocido hasta llegar a la venta de La Alhondiguilla donde enlazaría con el antiguo P. K. 51,000 propuesto en el plano diseñado por Sandino. No obstante, el nuevo proyecto se redujo ostensiblemente, dado que su enlace estaba en el P. K. 44,888,43, con lo cual, se acortaba la vía en 6,111,57 kilómetros.

Según lo programado ahora, el punto de partida de la línea estaría situado en la que sería la estación que se iba a disponer en las afueras de la capital cordobesa, paralela al trazado de la línea de Madrid a Cádiz que en esos momentos terminaba de construir su tramo de Manzanares a Córdoba. El emplazamiento escogido estaría justo a continuación del paso a nivel de la carretera de Almadén, situado en el P. K. 0,000, por lo que la estación estaba entre este y el P. K. 0,600, donde estaba el paso a nivel del camino de la casa de Los Ciegos.

Durante casi dos kilómetros y medio, la vía discurriría paralela a la línea citada. Una vez pasado el arroyo de Pedroches mediante un pontón que se ubicaría en el P. K. 0,790, se cruzaría la tajea que se disponía en el P. K. 1,815 y la alcantarilla del P. K. 2,290, tras lo cual, la línea giraría hacia el norte para rebasar la vía del ferrocarril de Madrid a Cádiz, que se encontraba en el P. K. 2,475. Lo haría mediante un paso superior, pero, tras ello, otra vez giraría al este para encontrar el paso a nivel del camino de explotación, que se situaba en el P. K. 1,285.

El siguiente paso a nivel era el del camino de la Campiñuela Baja, que se emplazaba en el P. K. 2,915; la alcantarilla del arroyo de este nombre se ubicaría en el P. K. 3,010; la tajea del P. K. 3,350 antecedía al paso a nivel del camino de Cabriñana, que se disponía en el P. K. 3,695; luego se pasaría por la alcantarilla del P. K. 3,850; después habría un pontón que cruzaría el arroyo de Rabanales y que se encontraba en el P. K. 4,750; la alcantarilla del arroyo de La Lancha, que se ubicaba en el P. K. 5,250 y la que se emplazaba en el P. K. 5,780; una tajea que estaba en el P. K. 6,450; una alcantarilla que servía para pasar el agua del regajo de La Víbora y que se situaba en el P. K. 6,815. Luego, se cruzaría el paso a nivel del camino de Las Pañeras, que se disponía en 6,820; la alcantarilla del P. K. 7,060, la del arroyo de Román Pérez, que se encontraba en el P. K. 7,690; la del arroyo Montoncillo, que se emplazaba en el P. K. 8,090; la del P. K. 8,860; la del barranco del Cuervo, que estaba en el P. K. 9,300; la tajea del P. K. 9,590; y la alcantarilla del barranco del Infierno, que se ubicaba en el P. K. 9,890.

Entonces, la vía entraría en la cuenca del arroyo Guadalbarbo por su margen derecha, dirigiéndose al norte para cruzar el barranco del Buitre mediante una alcantarilla que se disponía en el P. K. 10,275; el barranco de Távora, cuya tajea se hallaba en el P. K. 10,520; el de la Conejerita, que se pasaría mediante la alcantarilla que estaba en el P. K. 11,070; el de La Adelfa, que lo haría por la alcantarilla que se encontraba en el P. K. 11,015; el de Los Pañeros, cuya alcantarilla se emplazaba en el P. K. 12,450; y el de la Choza de las Vacas, que lo haría mediante la alcantarilla del P. K. 13,315.

Precisamente, aquí se pensaba disponer una estación llamada con el nombre de este topónimo, que se situaría entre el P. K. 14,465 y el P. K. 14,765. A continuación, se

pasaría la alcantarilla del barranco del Acebuche, que se dispondría en el P. K. 14,815; una tajea que se ubicaría en el P. P. 15,200; la alcantarilla del barranco de las Cabras, que estaría en el P. K. 15,720; la tajea del P. K. 16,395; la alcantarilla del barranco de la Vaca, ubicada en el P. K. 16,800; la alcantarilla del barranco del Jabalí, emplazada en el P. K. 17,460; el pontón del barranco del Gallo, que se situaría en el P. K. 17,735; una tajea de sifón que se dispondría en el P. K. 17,885; la alcantarilla del barranco de Cerro Muriano, que se encontraría en el P. K. 18,410. Más adelante se hubiese accedido al primero de los túneles, situado en el P. K. 18,990, de 255 metros de longitud, dispuesto en una curva de 350 metros de radio y con un nivel cero en cuanto a la inclinación del terreno.

Tras pasar Cerro Muriano, se encontraría la alcantarilla del barranco de Malfavoridillo, ubicada en el P. K. 19,370; se accedería al túnel número 2, denominado Malfavorido, que se hallaba entre el P. K. 19,455 a P. K. 19,559, de 104,20 metros de longitud, dispuesto en una recta y con una rampa de 0,0018,65 milésimas. Luego, se cruzarían los arroyos de Malfavorido mediante un puente de diez metros de luz, ubicada en el P. K. 19,675; la alcantarilla del barranco del Lobo, que se situaría en el P. K. 20,075; el pontón del barranco del Perro, dispuesto en el P. K. 20,200; y las tajeas que se emplazarían en el P. K. 21,120, la del P. K. 21,275 y la del P. K. 21,395.

El túnel número 3 tendría 135,27 metros de longitud, se iba a situar entre el P. K. 21,545 y el P. K. 21,680, se dispondría en una curva de 400 metros de radio y tendría una rampa de 0,0018,65 milésimas. La tajea del P. K. 21,712 precedería al túnel número 4, que se situaría en el P. K. 21,815 a P. K. 22,020. Tendría 205,60 metros de longitud, dispuesto en una recta y tendría una rampa de 0,0018,65 milésimas. Luego, estaría el pontón del barranco de Nava Redonda, que se disponía en el P. K. 22,350; la alcantarilla que se hallaba en el P. K. 22,700; y las tajeas del P. K. 23,170 y la del P. K. 23,500.

El quinto túnel se emplazaría entre el P. K. 23,698,56 a P. K. 23,778. Tendría 78,10 metros de longitud y estaría dispuesto en una recta y en un nivel cero. Más allá, estaría la alcantarilla del barranco de Los Santos, que se encontraría en el P. K. 23,865. Ambos se situarían en la cara nordeste de la sierra del mismo nombre. Después, se atravesaría el barranco de Cercadilla, situado en el P. K. 24,107; la tajea del P. K. 24,360; la alcantarilla del P. K. 24,580; la tajea del P. K. 24,735 y las alcantarillas del barranco del Ronquillo, que se hallaba en el P. K. 25,112, y la del barranco de la Zorra, que estaba en el P. K. 25,350.

En los llanos de la Nava de Campo Alto, se salvaban diversos regajos y arroyadas mediante las alcantarillas del P. K. 25,800, la del P. K. 26,095, la del P. K. 26,320, la del P. K. 26,725, la del P. K. 27,220 y las tajeas del P. K. 26,925 y la del P. K. 28,790, tras lo cual se llegaba a la Venta del Vacar, donde se iba a ubicar la Estación de Campo Alto, que estaría en el P. K. 31,750 a P. K. 32,050. Por aquí, se dispondría la alcantarilla de dos metros de luz del barranco del Pozo de Gines, que se situaría en el P. K. 31,960. Más adelante, se cruzaría la carretera de Córdoba a Almadén mediante un paso a nivel que se dispondría en el P. K. 32,455.

Entonces, la vía se hundiría en las sinuosidades del arroyo del Castillo. Los cauces de la quebrada de La Parra se salvarían mediante la alcantarilla del P. K. 33,340 y la tajea del P. K. 33,650 y los del barranco del Aguaduz mediante una alcantarilla ubicada en el P. K. 33,990. Este topónimo también daría nombre al túnel número 6, que iba a situarse entre el P. K. 33,954,32 y P. K. 34,015, de 65 metros de longitud,

dispuesto en una curva de 400 metros de radio y con una rampa de 0,0016,60 milésimas.

Tras ello, se sortearía el barranco de La Culebra con una alcantarilla que se encontraría en el P. K. 34,165 y una tajea que cruzaría el regajo de La Calera, situada en el P. K. 34,400, donde iba a estar el túnel número 7, emplazado entre el P. K. 34,685 a P. K. 34,826, de 140,80 metros de longitud, dispuesto en una recta y una curva y con un nivel cero. Algo más allá estaría la tajea del P. K. 34,985.

Descendiendo por la Solana del Sacristán, se atravesarían los pequeños cauces de la Majadilla de Cuevas mediante las alcantarillas del P. K. 35,180 y la del P. K. 35,365; el del barranco del Almendro, que estaría en el P. K. 35,555; el del barranco del Mochuelo, que se ubicaría en el P. K. 36,010; el del regajo de Juan Guijo, que se situaría en el P. K. 36,130; el del barranco de La Solana, dispuesto en el P. K. 36,595; el del barranco del Sacristán, ubicado en el P. K. 37,013; el del barranco de la Hera de las Tobas, que se hallaría en el P. K. 37,865; las tajeas del P. K. 38,455 y la del P. K. 38,590; las alcantarillas del barranco de Sancho Aguirre, emplazadas en el P. K. 38,835 y el P. K. 39,005; las tajeas del P. K. 39,125, la del P. K. 39,250, la del P. K. 39,415 y la del P. K. 39,735; las alcantarillas del barranco de El Parralejo, que se hallaban en el P. K. 39,860, el P. K. 40,455 y el P. K. 41,320; el paso a nivel de la senda de Villaviciosa a Villaharta, que se disponía en el P. K. 41,460; las alcantarillas del P. K. 41,700 y la del P. K. 42,045; la tajea del P. K. 42,900; el puente del arroyo de las Navas, ubicado en el P. K. 43,320; el paso a nivel del camino de Córdoba a Belmez, emplazado en el P. K. 44,300; y la Estación de La Alhondiguilla, que se situaría entre el P. K. 44,140 al P. K. 44,540, tras la cual se dispondría una alcantarilla en el P. K. 44,705... Algo más allá, se volvería al antiguo discurrir de la vía férrea que proyectara Juan Sánchez Sandino.

El plano no completa el trazado hasta Belmez, por lo que se desconoce el proyecto de vía previsto hasta esta población.

El total de los casi cuarenta y cinco kilómetros de la variante se componía de sesenta y cinco rectas y sesenta y cuatro curvas, que sumaban, respectivamente, 30,801,65 y 14,076,78 kilómetros.

Los radios de curvas iban desde los 300 a los 1000 metros; las rasantes oscilaban entre las 0,001,18 hasta las 0,018,95 milésimas por metro.

En cuanto a obras de fábrica, se dispusieron 27 tajeas, 54 alcantarillas, 7 pontones y 3 puentes.

Durante su construcción se tenía previsto emplazar vías provisionales y emplear vagones arrastrados por caballerías en los desmontes y terraplenes.

El proyecto sería aprobado por la administración competente el día 1 de abril de 1867.

8.7.0. Los efectos de la crisis del año 1866 en los ferrocarriles

Desde mediados de 1865, ya se previeron los efectos que iba a tener en la construcción de ferrocarriles la crisis económica que se vislumbraba. En los primeros días del año 1866, los directores y presidentes de diversas compañías ferroviarias y financieras radicadas en Cataluña firmaron un memorándum en el que informaban al Gobierno y a la opinión pública el estado en que se encontraba el sector, por lo cual, quince días después se efectuó una reunión en Madrid entre los integrantes de una

comisión de ferrocarriles, en los que figuraban los representantes de las compañías más importantes para que el Estado protegiese su labor que estaba sumida en grandes problemas de tipo financiero.

Como resultado de ello, se redactó el 1 de febrero una Exposición de las Compañías de Ferrocarriles que se publicó, entre otros órganos de la prensa, en la *Gaceta de los Caminos de Hierro* en la que se exponían, no solo las dificultades que encontraban para sacar unos rendimientos mínimos, sino incluso para financiar sus respectivos proyectos (Anónimo: 25/02/1866: *Gaceta de los Caminos de Hierro* nº 8, Año XI, Págs. 113-115) y que firmaron, entre otros muchos, el general Serrano, Gómez de la Serna, José de Salamanca, Bravo Murillo, Jorge Loring y Joaquín Miralles, responsable de la Compañía del Ferro-carril de Córdoba á Espiel y Belmez.

La acción de concienciación dio resultados positivos y, a continuación, se presentó a las Cortes una ley de protección a los ferrocarriles. Sin embargo, como indica Mateo del Peral “*la política de auxilios a los ferrocarriles siguió, en la España Liberal, un proceso sometido a constantes cambios y fue objeto de continuas revisiones*” (Mateo et al., 1978: 158) en cuya inercia se asistió a la idea de que era del todo innecesaria la aportación del Estado a la construcción, para pedir a continuación que sí era necesaria a partir de 1847, por lo cual, tres años más tarde, se promulgó una ley para regular la normativa de las subvenciones y también se recogieron variantes de las misma cuestión en la de 1855.

Así mismo, se creyó que con el capital autóctono no era posible tender líneas y se potenció la intervención del capital extranjero, para lo cual se facilitaron todo tipo de medidas y exenciones a la importación del material que no era posible fabricar aquí debido a la falta de industrialización. Si bien esta fue una medida aparente para potenciar la industria ferroviaria, en realidad, sirvió para cometer abusos de una cuantía inimaginable al importar una cantidad increíble de productos que en la mayoría de los casos difícilmente se podían calificar como objetos relacionados con la construcción de un ferrocarril, como arados, relojes, alfombras, tejidos de seda o champán (Anónimo: 18/05/1868: *Diario de Sesiones de Cotes. Congreso de los Diputados*, Pág. 1183).

En estas circunstancias, en 1861, se procedió a dar anticipos a las compañía para que pudiesen construir e incluso devolver las cantidades entregadas en concepto de fianzas, con lo que se puso algo de orden en todo este conflicto.

8.8.0. Llegada a Córdoba del primer tren procedente de Madrid

Mientras en la línea de la Sierra parecía haber una atonía en cuanto a las actividades tendentes a proseguir con rapidez el avance de las obras, los ferrocarriles españoles seguían su camino hacia adelante. Entre los que afectaban indirectamente a la que nos ocupa hubo un cambio importante: el 15 de septiembre de 1866 llegó a la capital cordobesa el primer tren procedente de Madrid.

Tras haber estado en construcción durante algo más de cuatro años, el trazado procedente de Manzanares se alargó por fin hasta Córdoba. La esperada inauguración se produjo cuando se completó el último de los cuatro tramos en que se dividió la línea y que tenía su inicio en Vilches.

8.9.0. El final de la Compañía Internacional de Crédito

8.9.1. El intento de demanda de Volney, Carrasco y Compañía

El 16 de octubre del año 1866 se publicó en la *Gaceta de Madrid* la aprobación el 7 de ese mismo mes de una Real Orden mediante la cual se denegaba la demanda que había interpuesto Fernando de Madrazo sobre la propiedad del título de concesión de la línea de ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez. El citado actuaba en nombre de Hipólito García Carrasco y Ladrón de Guevara, conde de Santa Olalla, el primero de cuantos potentados habían tenido en sus manos el permiso de construcción de la línea que se analiza.

Los hechos ocurrieron al poner el demandante una querrela presentada el 1 de julio de ese año contra las Reales Órdenes de 18 de Diciembre de 1865 y 3 de febrero de 1866, que aprobaban la realización de sendos estudios de una línea de ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez, ya que según el demandante el título de propiedad de la misma obraba en poder de la empresa del conde de Santa Olalla, con lo cual, este invalidaba las dos nuevas adjudicaciones.

El problema se inició cuando el 23 de abril de 1855 se le concedió a Próspero Volney, socio del conde de Santa Olalla, un permiso para hacer sendos estudios para construir dos ferrocarriles que fuesen desde Belmez y Espiel a enlazar con la línea de Córdoba a Sevilla y desde esos puntos de la sierra hasta Almadén. Aunque tal permiso no le daba derecho a obtener la concesión ni a percibir dinero alguno por los gastos ocasionados por el estudio, el interesado los presentó a las autoridades pertinentes y pidió el permiso de construcción en 1857.

El procedimiento se alargó hasta que el 31 de mayo de 1863 en que la Dirección General de Obras Públicas decidió suspender el proceso de concesión cuando el 24 del mismo mes el Gobierno concedió sendos permisos de construcción de dos ferrocarriles que iban desde Córdoba a Belmez y desde aquí hasta la línea de Badajoz a otros solicitantes. Los interesados protestaron por ello, así como en la ocasión en la que se subastó la línea el 30 de marzo de 1865, pidiendo que “*la indicada subasta no menoscabase los derechos que los recurrentes tenían legítimamente adquiridos*” (Anónimo: 16/10/1866: *Gaceta de Madrid* Núm. 289).

Sin embargo, las concesiones que se habían extendido mediante Reales Órdenes el 18 de diciembre de 1865 y el 3 de febrero de 1866 dejaban sin efecto lo anterior. Además, los permisos de estudios de las dos líneas concedidos en 1855 se habían dado de manera nominal a Próspero Volney; y aunque en las reclamaciones y comunicaciones oficiales posteriores se había usado el nombre de la sociedad “Volney, Carrasco y Compañía” (que supuestamente era gestionada por Hipólito García Carrasco, conde de Santa Olalla), no había en la documentación presentada prueba escrita alguna que probase la existencia de dicha sociedad.

Resumiendo, que en caso de haber existido la firma, debía de haber caducado porque Volney había muerto. Por otra parte, si tampoco existía el menor poder que diese a García Carrasco representación legal por parte del fallecido, el demandante carecía de personalidad jurídica como gestor de la misma. Con lo cual, todo quedó sin efecto.

8.9.2. La caída de la compañía

La Compañía Internacional de Crédito, de capital eminentemente nacional pese a su nombre, y la del Córdoba a Espiel y Belmez, se vieron en graves problemas económicos. La segunda, pese a los estudios que realizó para variar el trazado, no pudo llevar a cabo esas reformas precisamente por esa causa, por lo cual tampoco recibió las subvenciones estatales correspondientes a los kilómetros terminados para con ello seguir hacia adelante. Debido a todo esto, a finales de 1866, se paralizaron las obras.

El presupuesto de construcción ascendió a 24.792.985,25 pesetas (Morilla, 1984: 88). El ingeniero jefe de la División de Ferrocarriles de Sevilla adujo que, si bien lo prescrito en el informe de Sandino era adecuado, dictaminó que se debían de realizar unos estudios y elaborar otros presupuestos de construcción porque el total *“lo consideraba económicamente un despropósito”*. Reducidos los costes mediante nuevos estudios a 21.011.004 pesetas, aún no consideraba el técnico de la División que fuese viable llegar a terminar el trazado. Además, las previsiones con respecto a la producción del carbón que podía generar la cuenca eran mínimas. Así, sin dinero y sin previsiones futuras de captarlo mediante la explotación de la línea, era imposible que se pudiese llegar a terminarla.

Sin embargo, las altas esferas de la administración pública desautorizaron al técnico de la División de Ferrocarriles de Sevilla, alegando que al no intervenir el Estado en la financiación el asunto económico era una cosa exclusiva de los propietarios y dieron vía verde al estudio, pese a saber que el proyecto era inviable debido a su altísimo coste.

Entonces, se le aconsejó a la empresa constructora que se diese prisa en continuar las obras, se aprobaron las modificaciones del trazado y se dio un plazo de finalización de un año y medio que vencía el 8 de octubre de 1869. Sin embargo, todo ello constituyó una victoria pírrica porque la Compañía Internacional de Crédito quebró y cedió sus derechos a la empresa denominada Montepío Universal, a la que le debía dinero.

8.10.0. La línea de Almorchón a Belmez

8.10.1. Justificación

La línea de ferrocarril que unió Almorchón con Belmez perteneció a dos compañías ferroviarias distintas y ninguna de ellas fue la misma que la que centra nuestra atención, por lo que no tiene sentido incluir aquí un estudio minucioso relativo a aquella. Sin embargo, hay algo innegable: ambas estuvieron siempre unidas por sus respectivos kilómetros finales, motivo por el cual fueron la continuidad natural la una de otra. Ello justifica que se aluda brevemente a la línea que tuvo su comienzo en la localidad pacense.

8.10.2. Proyecto y construcción

En el año 1866, tras haber inaugurado la línea madre de Ciudad Real a Badajoz, la compañía propietaria, con capital de procedencia francesa primordialmente, inició la construcción de un ramal de sus líneas que habría de llegar desde Almorchón, un enclave situado al sur de la provincia extremeña, a la población minera de Belmez, en el

norte de la de Córdoba, con lo que la idea que perseguía la empresa ferroviaria era alcanzar los ricos yacimiento carboníferos de la zona y ampliar así su fuente de ingresos.

Ya desde el 18 de diciembre de 1860 hay noticias en la *Gaceta de Madrid* de que José Forns, el concesionario de la línea, había recibido autorización del Gobierno el día 10 para que realizase un estudio, que habría de llevar a término en el plazo de un año.

En el mismo, se contemplaba la posible construcción de un ferrocarril que “*desde la cuenca carbonífera de Espiel y Belmez empalme en Los Palacios o en el punto más conveniente de la referida línea de Badajoz*” (Anónimo: 18/12/1860: *Gaceta de Madrid* Núm. 353). Sin embargo, no fue hasta el 13 de abril de 1864 cuando Eugenio Abella obtuvo la concesión, pero no sería él quien iniciaría la construcción, sino la Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a Belmez (Avilés, 2008: 43)

Durante la construcción, se produjeron periodos de intensa actividad. Por ejemplo, “*en agosto de 1867 estaban empleados alrededor de tres mil obreros y dos mil caballerías, casi todos procedentes de Extremadura*”. También hubo otros de una menor presteza porque los obreros se volvían a su tierra “*en épocas de mayor demanda agrícola*” (Torquemada, 2011: 87).

Incluso, se llegaron a parar las obras parcialmente en agosto de 1867 debido a una serie de litigios habidos con los dueños de los terrenos que debía atravesar el tren, a lo que se debió añadir en septiembre la llegada de una epidemia de fiebre que diezmo los efectivos. Por lo cual, la presencia obrera o su carencia fue algo habitual en un momento determinado de la construcción.

8.10.3. Descripción de la línea

El kilometraje se iniciaba en Almorchón, una estación intermedia de la línea que unía las dos capitales, por lo que ahí tuvo su P. K. 0,000.

El recorrido tenía un perfil muy suave, por lo que la línea no tuvo grandes accidentes de terreno, salvo los lógicos, que fueron salvados por los adecuados tramos metálicos, puentes y pontones.

El primero de ellos se encuentra a unos dos kilómetros y medio aproximadamente de la cabecera de la línea para poder salvar el arroyo de Las Perillas.

Posteriormente, el tramo metálico de 52,50 metros de longitud, de dos partes de 28 y 17 metros cada una, sostenidos por un pilar de 7 metros de largo, cruza el arroyo Benquerencia en el P. K. 13,375.

En el P. K. 17,403 hay un largo puente de 107 metros que atraviesa el río Zújar y que se sujeta con un único pilar, un poco antes de alcanzar la estación de ese mismo nombre, que se sitúa en el P. K. 19,211, y en la que no se ha generado el menor poblamiento, salvo los inherentes a las propias instalaciones ferroviarias y un par de caseríos cercanos.

Algo más al sur, otro tramo metálico de 56 metros de largo cruza el arroyo de La Patuda en el P. K. 23,662, dividido en tres vanos de 16, 22 y 16 metros.

Siguiendo el curso de este arroyo, pero sin cruzarlo, la vía sigue adelante hasta encontrar la estación de la población de Valsequillo, ubicada en el P. K. 39,250. Las instalaciones de su estación incluyen un cargadero de ganado y un almacén cubierto.

La estación de La Granjuela, situada en el P. K. 45,907, fue levantada algunos años después de inaugurada la línea, posiblemente con la idea de permitir el cruzamiento de los trenes.

El Porvenir de la Industria es un poblado minero situado al noroeste de Peñarroya que cuenta con un cargadero de carbón. Así mismo, La Calera también es un complejo minero de carácter carbonífero que se encuentra en el P. K. 54,800.

Un poco más en dirección a su destino, se encuentra el P. K. 56,400, donde un día estuvo el cruce con la línea de vía estrecha de Fuente del Arco.

Peñarroya está situada en el P. K. 56,797. En tiempos, sirvió de confluencia para el ferrocarril de vía estrecha de Fuente del Arco, Peñarroya y Puertollano, de la línea de Almorchón a Belmez y del ramal minero que la conectaba con la estación de Cabeza de Vaca.

Allí fue donde radicó la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya, un complejo industrial que explotó las minas de la cuenca hullera que se extiende hasta Belmez y Espiel. Por ello, tuvo instalaciones como talleres industriales; otras en las que se fundió plomo; en las que se elaboraron productos químicos; y en las que se extrajeron fabricados derivados de la hulla, como pueda ser el benzol, la creosota, la naftalina y algunos otros.

En cuanto a los ferrocarriles, la SMMP, como se la conoció por sus siglas, fue propietaria de la segunda línea de vía estrecha más larga del país, la de Fuente del Arco, Peñarroya y Puertollano, que tuvo un total de 244 kilómetros. Además, explotó un ramal minero de ancho normal de unos diez kilómetros de longitud, que iba desde la estación de Cabeza de Vaca a Peñarroya.

Además de todo esto, también explotó la riqueza forestal de La Garganta, en Ciudad Real; el caudal carbonífero de Puertollano; el metalífero de San Quintín, en Almodóvar del Campo; el de Mazarrón y el de la sierra de Cartagena, ambos en Murcia; y los de Linares y La Carolina, en Jaén.

Finalmente, la estación de Belmez estuvo situada en torno al P. K. 63,516, donde a lo largo de su historia como línea hubo un depósito de máquinas.

El final del recorrido estuvo en los cambios de salida hacia Córdoba, justo donde se encontraba el enlace con las vías de la línea que unía la capital andaluza con Belmez, construida por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

8.10.4. Inauguración y primeros tiempos de la línea

El total del espacio recorrido desde la población de Almorchón fue de 63,715 kilómetros, que quedaron completados el miércoles, 1 de abril de 1868, momento en que se produjo la inauguración de la línea, cuando llegó hasta la población belmezana la primera locomotora, que fue *“probablemente, la llamada Guadiato”*, según Jerónimo López Mohedano, cronista oficial de Peñarroya-Pueblonuevo, quien comentaría en el periódico *Córdoba* cuando se cumplía el 125 aniversario de la efeméride que *“Las autoridades civiles y eclesiásticas, notables y pueblo llano se acercaron en carros y a pie hasta los andenes y edificios para contemplar el paso del convoy ferroviario engalanado para la ocasión, con sus primeros pasajeros y carga de pago”*.

Añadió, además, que los descendientes transmitieron el espanto de sus abuelas *“ante aquella mole negra y brillante que arrojaba chorros de vapor y cómo la gente fue incapaz de acercarse a varios metros de distancia, aunque algún mozalbete atrevido*

llegase a tocar la metálica superficie de la locomotora, lo que hizo que el encanto quedase roto y la gente se aproximase. Aquel dragón no hacía daño”.

El pueblo entero volvió a sus hogares preguntándose “*lo que pudiera traer consigo aquella forma de transporte y con la duda de cómo iban a cambiar sus vidas desde entonces [...] Inicialmente, se triplicó la extracción de hulla con la apertura del ramal de Belmez-Almorchón*” dado que desde aquí también se llevaría el carbón hasta las fundiciones de Linares (López Mohedano, 01/04/1998: *Diario Córdoba*, Pág. 22).

Sin embargo, pese al continuo movimiento de trenes, los gastos de construcción fueron muy cuantiosos y en el año 1871 la compañía se declaró en suspensión de pagos, debido a una situación económica muy complicada que se solventaría momentáneamente cuando la dirección estableció en noviembre del citado año un acuerdo con los acreedores para que estos le concediesen una moratoria en los plazos de los pagos. Sin embargo, los problemas no cesaron y el 1 de julio de 1880 debió integrarse en la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante.

9.0.0. EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEFINITIVO

9.1.0. El tercer estudio geológico de la cuenca de Belmez

Notice sur les mines de la province de Cordoue es otro trabajo de investigación sobre la riqueza minera de la cuenca carbonífera de la zona norte de la provincia de Córdoba. Su autor, Denis de Lagarde era un ingeniero de minas que trabajó de agregado de la embajada de Francia en Madrid. Como sus colegas predecesores También publicó el resultado de su investigación en la revista *Annales des Mines*, 6ª serie, volumen XI, en el año 1867 (Lagarde, 1867: 443-478).

La estructura del trabajo se divide en dos bloques que aluden a los yacimientos hulleros y a las minas metálicas de la comarca. En el primero se trata de las riquezas de la zona, de los tipos de carbón que había, del modo de explotación y del cálculo de los precios por tonelada extraída. En el segundo, se estudian los yacimientos de hierro de Belmez y Espiel, de Fuente Obejuna y Villafranca, y los de plomo y cobre. También se habla de los altos hornos y de las fábricas a las que daría lugar tal peculio. Como dice el propio autor "*cette notice étant purement industrial*".

Al hablar de la situación de los yacimientos hulleros dice que están en el centro de Sierra Morena, a cuarenta kilómetros al norte de Córdoba. "*A partir de ce point, ce terrain s'étend en direction à N. 40° O. sur une longueur reconnue de 50 kilomètres ; sa largeur maximum est de 4.000 a 4.500 mètres et sa largeur moyenne de 2,700 mètres, soit une superficie totale de 135 kilomètres quarrés environ*". Continúa diciendo que "*il traverse du S.-S.-E. au N.-E.-O. les communes de Villaharta, Espiel, Villanueva del Rey, Belmez et de Fuente Obejuna; il traverse sur presque toute sa longueur par le Río Guadiato, affluent du Guadalquivir*". También indica que el terreno "*se trouve limité au nord et au sud par les terrains de transition dont le soulèvement, évidemment au système de la Sierra Morena ; à l'est et à l'ouest, ces mêmes terrains de transition se sont rapprochés; il eu est résulté la disparation, presque complète en ces point, de la formation carbonifère qui ne se retrouve plus qu'en fragments isolés*" (Lagarde, 1867: 444).

El ingeniero subdivide el terreno hullero en tres grandes filones: en el extremo sur-sureste está el de Villaharta y en el extremo nor-noroeste el de Fuente Obejuna, que tienen menos importancia que el del centro, el de Espiel y Belmez del que dice que "*les houilles que l'on y a rencontrées sont maigres et anthraciteuses*".

Los estudios mineros que se habían hecho sobre la zona hasta el momento en que Lagarde hiciera su investigación, según su opinión, eran insuficientes para dar cuenta de la riqueza del subsuelo. A este respecto y en cuanto al yacimiento de la parte más rica dice que "*il est impossible de faire exactement cette evaluation*" (Lagarde, 1867: 451) del cupo de las hullas del yacimiento de Espiel y Belmez. Sin embargo, se atreve a vaticinar que "*possède au minimum 128.800.000 mètres cubes de houille, soit 155.000.000 de tonnes*", pero esa valoración no comprende las hullas que contienen "*les bassins de Villaharta et de Fuente Obejuna; et il est fort possible que l'on puis se affirmer d'ici quelques années, lorsque les travaux auront pris plus de développement, qui la richesse du bassin houiller de la province de Cordoue s'élève à plus de 300.000.000 de tonnes de houille*" (Lagarde, 1867: 452).

Además, estudió qué tipos de carbón se encontraban en cada una de las tres zonas y las medidas aproximadas del yacimiento en concreto.

También hizo una brevísima consideración histórica cuando afirmó que la existencia de la cuenca se conoce desde finales del siglo XVIII. “*De 1790 à 1799, quelques petits travaux furent exécutés sur des affleurements, et le charbon extrait fut expédié à l’établissement des mines d’Almaden: les années suivantes ces houillères ne furent utilisées que par les forgerons du pays*”. Pero, tras ocho o diez años “*ce bassin a fourni quelques millions de tonnes aux usines à plomb de Linarès, des environs de Cordoue, aux forges du Pedroso et à quelques moulin à vapeur*” (Lagarde, 1867: 455).

En sus conclusiones termina diciendo que “*de tous les bassins houillères que possède l’Espagne, celui d’Espiel et Belmez est l’un de ceux dont l’exploitation immédiate devient une nécessité absolue*” (Lagarde, 1867: 462).

9.2.0. La prensa andaluza y la construcción del ferrocarril de Belmez

El 4 de mayo, el *Diario de Córdoba* publicó en su integridad y en la primera página el artículo que el miércoles, 1 de mayo de 1867 había insertado *El Correo de Andalucía* haciendo una semblanza sobre la riqueza de la zona minera de la Sierra, a la vez que exponía la situación de extrema lentitud con la que se estaban llevando a cabo las obras del ferrocarril de Almorchón a Belmez y las de aquí a la capital cuando había tanto que ganar con la finalización de los trabajos. En realidad, este era un texto que se había escrito a tenor de otro anterior del periodista Valverde que había sido publicado por el periódico cordobés.

El cronista indicaba que dentro de poco se inundaría “*el centro de España de carbones*” para competir en precio con el carbón inglés. Ponderaba la mina Terrible, propiedad de Parent, Schaken y Compañía de París indicando que con el carbón sacado no había gasto que hacer en este concepto en la línea de Ciudad real a Badajoz, también propiedad de estos industriales. Indicaba la magnífica calidad del carbón, “*ensayado con un éxito completo por la fábrica de gas de Madrid*” y pedido por la industria harinera de Extremadura... Sin embargo, no se terminaban ninguna de las dos líneas pese a que ya habían “*inaugurado ya ocho veces en el espacio de algunos años y siempre en la sección más fácil; en la sección de Espiel donde no hay que hacer más que desmontes y terraplenes y algunas ligeras obras de fábrica*”.

La culpa se cargó en la Compañía Internacional de Crédito y en el Gobierno, que era quien debía “*apoyarla y agitarla para que lo termine*”.

El hecho de que fuese *El Correo de Andalucía* el periódico que se ocupase de remover públicamente un asunto así no fue casual. No en vano había sido fundado en 1851 por Jorge Loring y Oyarzábal, interesado como cualquier otro magnate malagueño en que llegase “*pronto el ansiado momento de oír silbar á la audaz locomotora por esa parte de la escarpada Sierra Morena*” (Anónimo, 04/05/1867: *Diario de Córdoba* Núm. 5033).

9.3.0. La concesión del Montepío Universal

1866 había terminado marcado por un estigma nefasto: la grave crisis económica que se produjo en ese año. Debido a ello, en el caso particular de la línea de Córdoba a Espiel y Belmez, se detuvieron otra vez las obras debido a la falta de aporte de capital por parte de los inversionistas. Tras quebrar finalmente, como se ha dicho, el 10 de mayo de 1867 la Compañía Internacional de Crédito transmitió sus obligaciones y derechos a

una empresa denominada Montepío Universal, a la que le debía dinero la firma desaparecida.

Esta otra corporación contrató al empresario Eduardo García Goyena para que se hiciese cargo de las obras de construcción, cuyo importe ascendía a diecisiete millones y medio de pesetas, catorce de ellos pagaderos en efectivo a partir de las subvenciones estatales, sin embargo, no llegaría a cobrar cantidad alguna, salvo la que le habría de pagar el Gobierno en concepto de subvención por kilómetro construido. A medida que fuese terminando tramos, cobraría la subvención directa y la adicional, pero, sin haber realizado absolutamente nada, subcontrató en octubre de 1867 a la compañía de Joaquín de la Gándara y Navarro para que llevase adelante las obras de explanación del tramo de Belmez a La Alhondiguilla, que cobraría directamente del Estado según fuese acabando cada kilómetro.

Si el dinero estipulado fue de 2.000.000 de pesetas, el constructor andaluz realizó el total del tramo por algo menos de 1.400.000 de pesetas, con lo que la ganancia fue enorme. En tiempos de crisis profunda, si se tenía dinero en efectivo para pagar los sueldos de los miles y miles de desempleados acuciados por el paro, se podían hacer negocios muy lucrativos y seguros con dinero público porque daban pingües beneficios (Morilla, 1984: 94).

El empresario y constructor consiguió no solo llevar a cabo la obra sino hacerse con un dinero que aportó el Estado a partir de subvenciones, con lo cual se consiguió que acudiese *“el capital extranjero, pero, también el de origen andaluz, que con una visión empresarial privada conecta a corto plazo, abandona actividades industriales y financieras de la franja costera, fundamentalmente en el área malagueña, con dificultades crecientes”* (Morilla, 1984: 91). Esto permitió que el pequeño, pero estratégicamente importante ferrocarril de Córdoba a Belmez fuera construido finalmente en un plazo breve gracias al impulso de los empresarios andaluces, concretamente, del gran grupo capitalista malagueño compuesto por los Heredia, los Larios y los Loring.

Algún tiempo después, el 14 de diciembre de 1867 se promulgó una Real Orden mediante la cual se le concedía a la compañía concesionaria del ferrocarril de Córdoba a Belmez la prórroga solicitada para retrasar en dieciocho meses la culminación de las obras. Por ello, se la emplazaba para que terminase la línea antes del 8 de octubre de 1869 (Anónimo, 20/12/1867: *Gaceta de Madrid* Núm. 354).

Por otra parte, el 25 de enero de 1868, se convocó a los accionistas a través de la *Gaceta de Madrid* a una junta general ordinaria para el día 27 de febrero. Para poder asistir era requisito inexcusable hacer el depósito de acciones antes del 12 de febrero para realizar un recuento que habría de dejar fuera de la junta a quienes no tuviesen el número mínimo exigido por los estatutos, con lo cual, solo quienes tenían una mayor cantidad de dinero invertida tenían capacidad de decisión en los entresijos de la empresa (Anónimo, 26/01/1868: *Gaceta de Madrid* Núm. 26).

Al igual que ya ocurriera antes, la falta de quórum obligó a convocar una segunda para el día 1 de mayo (Anónimo, 31/03/1868: *Gaceta de Madrid* Núm. 91).

9.4.0. Unión entre el Córdoba a Belmez y el Belmez a Almorchón

Tras obtener la concesión, Joaquín de la Gándara comenzó a realizar las primeras obras de fábrica y diversas explanaciones en algunos lugares entre Belmez y La

Alhondiguilla, pero de manera especial, procedió a cambiar algunas cosas de los proyectos anteriores perfeccionadas por Sandino que debían mejorarse. Sobre todo, acometió la variación del trazado entre el P. K. 75,810 al P. K. 77,940 de la línea que tenía a su cargo con la idea de enlazarla con la de Belmez a Almorchón, que el anterior ingeniero había pensado unir en el P. K. 79, situado al noroeste de la estación de Belmez.

Esta parada había sido construida siguiendo el diseño del ingeniero Dubreux, promotor del Belmez a Almorchón, que había tenido en cuenta el futuro enlace del Córdoba a Belmez. Pero, Sandino había propuesto para conseguir esa conexión mediante una gran curva de unos tres kilómetros de larga que se iniciaba donde se unían las estribaciones de la Sierra Palacios y el río Guadiato y que acababa en la recién inaugurada estación de Belmez, a continuación de la cual, y en una recta de 950 metros, se iba a disponer la estación del Ferro-carril de Córdoba a Espiel y Belmez, sin embargo, esta empresa acabó situándola en el punto de origen de la gran curva y la llamó Cabeza de Vaca.

En la memoria del proyecto se dice que *“hemos supuesto que la estación actualmente construida será común a las dos Compañías”* (AHF, 1868: A - 0142 - 016). La razón estribó en que *“la longitud a la estación y la disposición del terreno que se presta a la colocación de todas las vías de servicio que más tarde fuesen necesarias y a la construcción de nuevos edificios autorizan esta combinación que es de común interés de las dos Compañías”*.

Además, desde la estación se podía seguir en línea recta y por un terreno poco accidentado hasta el punto de unión con la línea que venía del sur en el lugar de confluencia del Guadiato y la Sierra Palacio. Así mismo, el proyecto de Sandino atravesaba buenas tierras de labor, haciendo por esto, y por la gran superficie requerida, que fuese necesario pagar un alto precio tras acudir al lento procedimiento jurídico de la expropiación forzosa.

Debido a que la vega del río existente entre la Sierra Palacio y Belmez se inundaba con las avenidas estacionales hasta una altura de un metro y medio, había que hacer un terraplén y protegerlo con un muro.

También se determinó en el proyecto los pasos de agua que debían ir bajo la explanación en el total del recorrido de la variante, que eran los de los arroyos de la Sierra, Aulagarejo y de las Minas, que debían salvarse con tres pontones de cuatro metros de luz y dos cauces pequeños resueltos con dos tajeas de 0,60 metros.

La variante se compuso de seis curvas y seis rectas que sumaban, respectivamente, 900,20 metros y 1175,61 metros; los radios de las mismas oscilaban entre los 350 y los 400 metros; y las rampas máximas fueron de 0,016 milésimas.

En la relación de jornales a pagar a los trabajadores se indica el total de oficios y categorías necesarios para la construcción. Así, se cita, entre otros, a los peones mayores, peones braceros, peones menores, capataz de cuadrilla, muchachos o mujeres, peones mamposteros o canteros, oficial de mampostero, oficial de cantero, oficial de carpintero, oficial de herrero, peones para trabajar en el agua y barreneros. En cuanto a los medios de transporte se citan las caballerías mayores y menores, carro de uno y de dos tiros y carro de dos y cuatro bueyes.

Conocida esta relación de trabajadores específicos, de animales y de pertrechos, que no se citan en otros documentos de legajos relativos a esta línea, por extrapolación al conjunto de la construcción es posible ver qué tipo de personal hizo falta para construir este ferrocarril.

9.5.0. El problema del agua en el ferrocarril

La relación estrecha que este medio de transporte tiene con el agua es tan importante, que en un tiempo, el tren fue un absoluto dependiente de su existencia hasta el punto de que su funcionamiento estaba sometido a ella en una perfecta simbiosis.

Efectivamente, el agua, en su estado gaseoso, fue un elemento tan importante para el funcionamiento del ferrocarril que hasta hay una denominación específica que se aplica al tipo de tracción primigenia que lo hacía posible como medio de locomoción: el vapor.

Por otra parte, el elemento acuoso era doblemente necesario para que existiese un asentamiento humano en una estación, porque sin su presencia, no podía valerse ni el hombre ni la máquina.

Pero, este elemento, siendo portador de beneficios para el ser humano, también podía suponer un problema cuando la presencia no deseada del agua de escorrentía era un hecho, por lo cual, ese contratiempo debía resolverse con ingenio y eficacia. Por ello, el agua planteará una lucha contra el deterioro que produce su fuerza ingente o contra la imperceptible oxidación, pero, de una manera u otra, en una batalla que no tiene fin.

Por lo tanto, el agua y el ferrocarril tienen tres miradas muy distintas: como problema físico, como necesidad para el consumo humano y como medio de propulsión para las locomotoras, con lo cual, van a tratarse a continuación desde sus perspectivas específicas.

9.5.1. Agua de escorrentía

El control del libre discurrir del agua de lluvia por la superficie del terreno es una de las necesidades a tener en cuenta cuando se ha de hacer cualquier asentamiento humano o tender un ferrocarril o cualquier otra vía de comunicación a fin de no obstruir su tendencia natural a consecuencia de la gravedad.

El 8 de septiembre de 1846, la Dirección General de Caminos, Canales y Puertos promulgó las *Instrucciones que deberán de observar los Ingenieros Inspectores de los ferro-carriles que se ejecuten por empresa*, en cuyo artículo 11, apartado 3, se especificaba que había que preservar los terraplenes, revestimientos, muros de sostenimiento, zanjas, alcantarillas y demás obras que fueran necesarias “*de la acción de las aguas corrientes, de la agitación que pueden tener las estancadas por acción de los vientos, y de las que se desprenden de los terrenos superiores en tiempo de lluvias, sean ejecutadas con estricta sujeción á las reglas del arte*”.

Un principio absolutamente generalizado hace que a ambos lados del lomo que conforma el balasto de la superestructura de un ferrocarril, se asienten sendos canales que conducen el agua de escorrentía hacia un declive hasta el que se deriva desde los bordes del trazado. La propia estructura de la vía: carriles sujetos a traviesas que se arrellanan sobre un empedrado que filtra el agua para evitar el pudrimiento de la madera, así lo expresan.

Por ello, el tren se adapta de la mejor manera posible a las leyes naturales desde su concepción más básica. Pero, no todo ha sido tan elemental. El ferrocarril se ha visto obligado a aceptar grandes retos arquitectónicos desde su aparición y se ha compuesto para resolverlos de manera bien distinta en cada caso, configurando un catálogo de

diferentes obras de ingeniería de las que pueda servirse este medio de transporte para salvar cualquier obstáculo presentado por el agua.

Pero, si hay una nota dominante que aúne la totalidad de las obras de fábrica o de hierro y acero que permitan al ferrocarril seguir incólume su curso frente a cualquier depresión surcada por el agua, es la ecléctica más absoluta. La arquitectura e ingeniería relativa a este campo están caracterizadas por una mixtura tal de estilos que, a veces, es difícil encontrar más de dos obras que puedan responder a un proyecto idéntico. El diseño múltiple de edificios y otros elementos que sirven al desenvolvimiento del ferrocarril, tan utilizado por los arquitectos cuando proyectan una línea a fin de abaratar costes y poder realizar los presupuestos de una manera taxativa cuando se trata de tender uno nuevo, rompe totalmente con la norma cuando se aplica a las construcciones que pretenden salvar cauces.

En la parte de esta tesis denominada “Características formales del ferrocarril de Córdoba a Belmez y de otras instalaciones ferroviarias anexas” pueden encontrarse ejemplos fotográficos y sus correspondientes descripciones textuales de algunas de estas raras combinaciones de obras de fábrica dedicadas a sortear los cauces de agua. Son únicamente un pequeño ejemplo de la infinita variedad formal que se puede encontrar en una sola línea de ferrocarril.

Para entender el porqué de esta enorme multiplicidad habría que tener en cuenta que en el siglo XIX, y durante buena parte del siguiente, aún existían muchos talleres de cantero como reflejo de una sociedad basada en la artesanía que iba desapareciendo con los nuevos vientos de cambio que traía la producción en serie de la etapa industrial. Estos maestros y sus cuadrillas se desplazaban desde el lugar de residencia hasta el lugar del tajo en que debían realizar su obra.

Eso es algo inherente al propio oficio y lo que explica, por ejemplo, que se encuentren realizaciones hechas por las mismas manos en conjuntos arquitectónicos erigidos en lugares tan distantes como la Roma Clásica y *Colonia Patricia*, nombre con el que fue conocida desde los tiempos del emperador Augusto la vieja *Corduba* íbera¹³, o los que labraron en la Edad Media los pórticos románicos en las iglesias construidas desde Cluny a Santiago de Compostela.

Entonces, existían talleres de cantería dedicados a la labra estatuaria de iglesias y catedrales, que se desplazaban desde Francia a lo largo de todo el Camino de Santiago. Tal particularidad sirvió para homogeneizar y dar una impronta coherente al Románico, y no solo en los templos en los que intervinieron estos artesanos, sino también, con su influjo, en el resto de los edificios religiosos construidos posteriormente en la zona donde

¹³ Hace años, unas investigaciones realizadas por el Doctor en Arqueología Márquez Moreno trataron de confirmar que el desaparecido conjunto escultórico de Eneas, Ascanio y Anquises que figuraba en el Foro de Augusto, fue otra vez reproducido por los mismos artífices en un *foro adjectum* que se anexionó al republicano existente desde la fundación de *Corduba*, ocurrida en torno al año 169 a. C., tal vez como un regalo del Emperador a la ingente cantidad de licenciados de las legiones enviados desde Roma para establecerse en la ciudad junto a sus familias cuando se producía el cambio de era. La tesis no solo radica en la coincidencia del tema reproducido, ya que la copia de estatuas era algo muy común, sino también en el estilo inconfundible del labrado del mármol de Carrara-Luni que se advierte en los restos encontrados en ambos emplazamientos, lo que indica que fueron hechos por las mismas manos, o al menos, con las directrices de los maestros venidos desde la capital del Imperio.

se edificaba uno de estos santuarios. Salvando las distancias estilísticas y temporales, en esencia, todos tenían el mismo espíritu y misión: dotar de belleza a sus construcciones.

Puede que el siglo XIX no aportase originalidad arquitectónica, salvo al inicio y al final, pero, sí que dejó una impronta imborrable de perfección en la utilización de estilos historicistas anteriores. Las catedrales góticas de Burgos, León, Barcelona o Notre Dame, aunque se habían comenzado a construir en el Medioevo se acabaron en este espacio temporal, con lo cual, la fisonomía con que las conocemos hoy, la completaron los modestos artesanos que labraron sus adornos.

Efectivamente, *“en España, raras veces fueron los arquitectos los que construyeron los edificios industriales. En los proyectos importantes, la dirección era asumida por los ingenieros industriales y los proyectos menores quedaban en manos de maestros de obras de gran experiencia”* (Sobrinó, 2008: 852). Por ello, si sus artífices fueron casi contemporáneos nuestros, sus colegas fueron quienes nos legaron las humildes y orgullosas construcciones ferroviarias por las que pasó el agua de un lado a otro de la vía o por las que saltó esta por encima, de lo cual se va a hablar en el siguiente epígrafe.

9.5.2. Los pasos de agua: designación y clasificación

A lo largo de este trabajo se ha de hablar mucho sobre las distintas modalidades de pasos de agua que debía disponer el ferrocarril en su trazado para sortear los cauces de los arroyos y ríos o los sencillos cangilones de escorrentía. Por ello, se va a proceder en un principio a concretar las características que definen a los tramos metálicos, los puentes, los pontones, las alcantarillas, las tajeas y los caños, dado que de manera inadecuada o generalizada se usan indistintamente para designar a unas y otras obras de fábrica.

Fernando Fernández Sanz observa que en muchos lugares hay un puente metálico que todo el mundo de la zona denomina “puente de hierro”. *“A él se refieren, sin mayores precisiones, las gentes de los pueblos donde se da esta circunstancia, en la misma forma que hablan de la iglesia, la plaza o la alameda, lugares comunes y genéricos que en cada lugar tienen su propia personalidad”* (1971: 18 y ss.).

De manera genérica, se llama puente a toda construcción destinada a salvar un curso de agua, sin embargo, no todas estas edificaciones se designan con el mismo nombre. El ser humano, en su afán de catalogación, ha debido establecer diversos tipos, ya que las diferencias, aunque todos sirvan para lo mismo, así se lo han exigido.

El citado especialista indica en un texto dedicado a los puentes y a otros artilugios de fábrica para sortear cursos de agua las designaciones y descripciones que les otorga el *Diccionario razonado legislativo y práctico de los ferrocarriles españoles bajo el aspecto legal, técnico, administrativo y comercial de los mismos por D. Benito Vicente Garcés, con la colaboración de D. José González Álvarez, un manual publicado en 1869 por la Imprenta Indicador de los Caminos de Hierro, que se reeditó también en 1878 y que clasificaba estas obras de fábrica.*

Parafraseando el texto, dice el autor que *“ante todo, conviene advertir que en términos ferroviarios, cuando se habla de puente de hierro o de acero hay que decir tramo metálico, definición evidentemente menos sugerente y expresiva que la primera, pero más acorde con la realidad técnica”*. En el léxico del ferrocarril *“se incluye, dentro*

del concepto de tramo metálico, a todas las obra de fábrica de estas características sobre la que se apoya la vía para salvar un vano”.

Los puentes de hierro son uno de los elementos más espectaculares de la ingeniería ferroviaria. Es el primer material noble, junto al cristal, que se utiliza como definitorio de un tipo de construcción durante la Revolución Industrial, y sin duda que la caracteriza. Su construcción se inició en la segunda mitad del siglo XIX debido a lo económico y a la facilidad de construcción que aportaba el material

Es conocido que el hormigón, en sus formas de *opus caementicium* y *opus signinum*, es un elemento empleado por primera vez en la Roma Clásica y que luego no volvió a utilizarse apenas a pesar de sus ventajas. Marco Vitruvio Polión en su tratado *Los doce libros de la Arquitectura* habla de su composición, de sus excelencias constructivas y de su adecuación a los distintos tipos de obra a que pueda aplicarse. Sin embargo, cuando aparece de nuevo a fines del siglo XIX, el menor coste y la mayor resistencia de este material hizo que fuesen sustituidos al generalizarse su empleo tras los sorprendentes resultados conseguidos en el levantamiento de los grandes edificios construidos por los arquitectos de la *Escuela de Chicago*, creadores potenciales de los rascacielos (Fernández, 1971: 20).

Por otra parte, puente es cualquier elemento de fábrica levantado *“sobre un río canal o arroyo u otra corriente de agua siempre que sus arcos tengan más de ocho metros de anchura”* (Fernández, 1971: 18), aunque más recientemente ha derivado esta clasificación *“y cuando se habla de puentes se suele incluir sólo a los tramos de diez metros o más metros de luz, manteniendo las restantes denominaciones para los tramos menores”* (Fernández, 1971: 19).

Aunque a menudo se aplica un uso generalizado de esta denominación para designar a cualquier tramo metálico, un viaducto es toda construcción que *“se tiende sobre un camino, carretera o terreno seco”* (Fernández, 1971: 18), ya sea de hierro o acero o bien de obra de fábrica.

En cuanto al pontón, es *“un pequeño puente, generalmente de un sólo arco o vano, cuya luz puede variar entre los tres y ocho metros”* (Fernández, 1971: 18).

La alcantarilla es toda obra cuyas dimensiones se encuadran entre las medidas menores de tres metros y ochenta centímetros (Fernández, 1971: 19).

La tajea es toda construcción cuya *“luz no excede”* los ochenta centímetros *“ni es menor de cuarenta”* (Fernández, 1971: 19).

Un caño es un vano más pequeño de cuarenta centímetros (Fernández, 1971: 19). Debido a sus ínfimas medidas, a veces su existencia no presupone la intervención de obra alguna. Hay innumerables casos en los que el paso del agua se resuelve en los trazados dejando sin balasto el espacio existente entre dos traviesas consecutivas y en los terrenos de una instalación ferroviaria con un nivel de inclinación cercano a cero, simplemente con la realización de una reguera.

Entre la extraordinaria versatilidad del ferrocarril y su perfecta adaptación al medio, aparecen otros tipos de cruces elevados que escapan a estas denominaciones y que podían ser una hibridación de algunas de estas clasificaciones.

9.5.3. Tipos de pasos de agua a disponer en la línea

El 25 de marzo de 1868, se presentó un proyecto en el que se mostraban los pasos de agua que se iban a construir en la línea de Córdoba a Belmez porque se iba a proceder

a *“dar principio a las obras que quedan por hacer en los 32 primeros kilómetros partiendo de Belmez; y entre las cuales está comprendida la construcción de cuasi todas las obras de arte”* (AHF, 1868: A - 0020 - 011). Hasta ese momento solo se habían hecho unas doce o quince alcantarillas de 0,60, de 1,00 y de 1,50 metros, por lo cual, Joaquín de la Gándara y Castaneda, el ingeniero representante del constructor, propuso la adopción para la línea de Córdoba a Belmez de *“los tipos que han servido en la línea construida de Belmez á Almorchón que han dado un resultado satisfactorio”*.

Al encontrarse gran parte de la línea y los 32 kilómetros a los que se alude en el legajo en el valle del Guadiato, el régimen de los ríos y arroyos y la naturaleza de los materiales y canteras y el suelo de la fundación son de la misma naturaleza. Con respecto a la diferencia *“que hay entre los tipos que solicitamos y los presentados por el Sr. Sandino en el proyecto aprobado”* se trata de *“que los pontones de este último están proyectados con muros rectos y los de los tipos de Belmez Norte con aletas, construcción que la experiencia ha consagrado”* como más adecuada. Obsérvese que se llama así a la recién construida línea de Almorchón a Belmez, que se dirigía hacia el norte de esta población, para diferenciarla de la que se estaba construyendo en dirección al sur desde aquí hasta Córdoba. De todas maneras, *“también en los tipos de Belmez hay algunas disposiciones que facilitan más el paso de las aguas en la entrada de las obras”*.

De la Gándara pidió la aprobación debido al corto plazo que se le había concedido a la constructora para que terminase la línea, dado que la mayor sencillez del diseño de las construcciones facilitaba la terminación; porque los encachados y bóvedas daban una robustez más grande; porque *“la costumbre adquirida por los constructores de detalle de las obras de Belmez Norte que se ocuparán en su mayor parte en las de esta línea”* les hará terminar antes; y porque *“la armonía en las obras de las dos líneas que tienen el mismo objeto y el mismo servicio, son razones que en nuestra opinión justifican y hacen necesaria la adopción de unos tipos que además han merecido ya la aprobación superior”*.

Los planos que se presentaron, que posiblemente fuera los que realizara Sandino o bien eran los mismos que sirvieron para la construcción de estas obras en la línea de Almorchón a Belmez, muestran los tipos de muros de mampostería sujetos con mezcla para la defensa de los terraplenes y de los taludes, los de mampostería en seco para el sostenimiento de terraplenes, las reformas aplicadas a las antiguas y a las nuevas alcantarillas y los pasos de agua de uno, uno y medio, dos, tres y cuatro metros de luz, contruidos con bóveda de medio punto, y el pontón de cuatro metros y el puente de seis.

El proyecto fue aprobado por Real Orden de 15 de abril de 1868, que fue expedida por la Dirección General de Obras Públicas.

9.5.4. Agua en estado líquido

La orografía ha condicionado de tal modo al hombre y su historia en nuestro país o en cualquier otro, que la conformación de sus distintas regiones y nacionalidades, con sus caracteres y lenguas propias, están regidas por el aislamiento natural que han supuesto las cadenas montañosas y los ríos.

La Península Ibérica es un entorno extraordinariamente montañoso si se compara con cualquier otro del resto de Europa. Su condición eminentemente mesetaria y la disposición de sus cadenas montañosas en oposición a los vientos y lluvias que llegan del Atlántico, hacen que estas se conviertan en verdaderas barreras naturales

para que la lluvia caiga de una manera uniforme por todo el territorio. Esa es la causa de la descompensación de saturación y carencia acuosa entre las regiones húmedas y secas, algo que no ocurre, por ejemplo, con Francia, un territorio conformado por una gran planicie circunvalada por Los Pirineos y los Alpes y solo rota por el Gran Macizo Central, a la que llegan las lluvias atlánticas sin que nada impida la caída constante sobre su superficie.

Esta insuficiencia es un problema en un país donde no existe un holgado índice pluviométrico que surta las corrientes subterráneas o de superficie. El aposentamiento de una estación debía efectuarse en un lugar donde existiese un aprovisionamiento suficiente, hasta el punto de que hay cientos de ejemplos en la geografía de la España Seca, prácticamente las tres cuartas partes del total del territorio, en los que una parada está muy lejos de la población que le da nombre.

Y no solo el agua. Si la orografía condiciona al individuo, como se ha dicho, también el tren ha debido plegarse a ella hasta el punto de que sus trazados han seguido los pasos naturales que desde siempre las han puesto en conexión, posibilitando el alejamiento de un lugar habitado y su estación correspondiente, por ello, son muy numerosas las vías férreas que dibujan una línea paralela a un río por dos motivos esenciales: facilitar el paso del ferrocarril por el valle de este y servirse de su caudal para abastecer las máquinas de vapor.

De todas formas, hubo casos en los que los asentamientos debían hacerse de manera forzosa en lugares donde era imposible disponer de agua abundante para algo más que el consumo humano. La esencia fluida de lo transportado ha sido casi tan diversa como todo lo que necesita el ser humano en estado líquido, por lo cual, si hacía falta agua en algún lugar determinado, se recurría al reparto desde un vagón cisterna que se enganchaba a algún mercancías desde los que se trasvasaba el líquido hasta los depósitos y así se paliaba un problema tan acuciente.

La existencia de vehículos ferroviarios destinados al transporte de líquidos habría que decir que está constatada desde el primer establecimiento del ferrocarril y su morfología apenas si ha sufrido variabilidad, ya que su estructura se diseñó con un grado de efectividad para que no hiciese falta modificar nada de manera sustancial en ella desde aquel ya lejano origen.

9.5.5. Agua en estado gaseoso

Como es evidente, la captación de este líquido para el consumo humano estuvo condicionada por la salubridad, sin embargo, este requisito careció de sentido cuando se trató de hacer acopio de agua para alimentar las locomotoras. Por ello, si no existía un embalse en las proximidades desde la que traerla hasta la depuradora para ser distribuida luego por toda la estación, debía tomarse de ríos, arroyos, pozos y otros acuíferos que dispusiesen de un caudal suficiente para garantizar el abastecimiento.

Los sistemas de captación realizados en un cauce hacían que el agua debiera ser llevada desde este a la estación, que podía estar más o menos alejada, por lo que la infraestructura para ello podía ser compleja, o bien, sencilla. Si la cota donde se encontraba el acuífero estaba más baja que el surtidor junto a la vía, una bomba impulsaría y elevaría el agua a través de tubos de hierro o cemento hasta los depósitos donde sería almacenada. Pero, otras dependencias más simples construyeron un aljibe

junto al pequeño río o arroyo de caudal estacional, y por lo tanto, intermitente, donde se acumularía el agua de escorrentía que sería llevada por su pie hasta el punto de toma.

Dentro de las instalaciones, el agua seguía un camino marcado por la fuerza de la gravedad, ya que desde un recipiente general situado en alto era derivado a través de cañerías hasta los puntos de distribución directa. Los depósitos podían ser simples albercas o piscinas abiertas al aire libre o estar ubicadas bajo la superficie desde donde se llevaba a los castillos de agua.

Estos dispositivos eran unas estructuras metálicas de forma cilíndrica, cúbicas, paralelepípedas o elipsoides que se situaban en cotas elevadas sobre una base de sillares de piedra o ladrillo, que era adecuada para soportar el peso de algunas toneladas del depósito con su capacidad al máximo. Normalmente, disponían de una puerta de entrada al interior para permitir la manipulación de las llaves de paso con el fin de cortar o activar la libre circulación del flujo.

Otras veces, estos recipientes eran sostenidos por un entramado de vigas de hierro o acero que le elevaban del suelo lo suficiente como para que el agua saliese con la presión necesaria para permitir el llenado del tanque de la locomotora en el menor tiempo posible. A esta modalidad de tanque se la denominaba depósitos o cubatos.

El último escalón para que el agua llegase a su destino lo constituyeron las grúas de agua, un dispositivo simple en su concepción, pero técnicamente muy efectivo, estaba constituida por un cuerpo sustentante sobre el que giraba otro sustentado en perpendicular que permitía ser movido en la dirección en que se encontraba el depósito de la máquina o el vagón cisterna que había de ser llenado.

Para contrarrestar el peso del agua que salía a través de la pluma, algunas veces solían tener un contrapeso en el extremo opuesto, e indefectiblemente, disponían de las correspondientes llaves de paso, de la cadena para mover a derecha e izquierda el brazo de la grúa y de un recipiente cavado en el suelo en el que se evacuaba el agua sobrante o de filtración, que finalmente se eliminaba a través de un desagüe. Todos estos eran elementos frecuentes e imprescindibles para su funcionamiento.

Cuando se disponían entre dos vías, su apéndice movedizo dirigido hacia una u otra, podía acelerar el proceso de llenado casi simultáneo para dos locomotoras, o bien, permitir esta operación en una vía, si la otra estaba ocupada.

Si los castillos de agua estaban situados junto a la vía de una estación, también solía proveérseles de un tubo de salida móvil que se movía con una cadena que colgaba del extremo del tubo de salida para que fuese conducido hasta la embocadura del tanque de la máquina.

También es muy común en territorios de carencia prolongada del líquido elemento la implantación de dos o más depósitos conectados entre sí por el efecto de los vasos comunicantes para que el almacenamiento fuese lo suficientemente cuantioso como para no quedar sin agua para el abastecimiento necesario de la instalación ferroviaria.

Aunque fue algo muy atípico, se han visto casos en los que estos depósitos se situaban en un tramo interestacional para facilitar el repostado en pleno trazado, si es que los puntos de toma no estaban próximos o no disponían del suficiente caudal, por lo que se aprovechaba otro que había sido hallado en un paraje intermedio entre dos estaciones adyacentes.

Las propias estaciones condicionaban su importancia y su ubicación a la cantidad de agua que podían aportar los acuíferos que manaban o discurrían próximos.

9.6.0. Contexto histórico

En los momentos en los que se estaban realizando las obras de construcción de tramo de la línea entre Belmez y La Alhondiguilla, la situación del país había promovido que se levantase la sociedad en un movimiento de insurrección que se dio en llamar la Revolución de 1868, ocurrido entre el 17 y el 29 de septiembre de 1868, con lo cual, la reina Isabel II dejó el trono y se exilió en Francia.

Ante el vacío de poder, el general Serrano debió tomar la regencia del reino y constituyó un gobierno provisional, junto a otros generales, que presidió el militar. Convocadas las Cortes Constituyentes, se redactó una nueva constitución en 1869 que establecía la monarquía como forma de gobierno para la nación. Por lo tanto, a partir de ese momento, todas las fuerzas políticas se afanaron en la labor de buscar un rey, una tarea nada fácil si se tienen en cuenta los gravísimos problemas de carácter político, social y económico que sacudían en ese momento al país.

Sin embargo, pese a los problemas, los responsables del ferrocarril de Córdoba a Belmez seguían intentando su continuación.

9.7.0. Variante entre Córdoba y La Alhondiguilla

Una vez que la línea se estaba construyendo por su zona alta entre Belmez y La Alhondiguilla, el principal problema que se presentaba para acometer el resto de la construcción radicaba en el fuerte desnivel del escalón mesetario, que se levanta en los primeros kilómetros del trazado impidiendo un tendido fácil de la vía, lo que sin duda iba a encarecer la construcción. El 27 de mayo de 1868, se publicó en la *Gaceta de Madrid* una ley mediante la cual se autorizaba a modificar el trazado aprobado anteriormente entre La Alhondiguilla y Córdoba por razones económicas, adoptando a tal efecto los límites que la Ciencia prescribe para la construcción de un trazado ferroviario. La alteración, que debía acortar o aumentar el recorrido, no iba a disminuir la subvención estatal que se le había concedido en pública subasta (Anónimo, 29/05/1868: *Gaceta de Madrid* Núm. 150).

Nicolás Francisco Dupuy, el ingeniero jefe de las obras, realizó un nuevo proyecto (AHF, 1868: A - 0120 - 004) que se presentó el día 30 de septiembre de 1868 y que se refería al trazado desde la estación de Córdoba hasta el P. K. 41,695, que se encontraba en las inmediaciones de donde tiempo después se estableciera la última estación citada, y que conectaba lo que quería construirse con la parte que ya estaba realizándose.

La envergadura de la nueva obra hizo que la documentación generada por el proyecto fuese muy cuantiosa, dado que se compone de cuatro volúmenes distintos.

El primero contiene una memoria descriptiva de toda la ingente obra; el pliego de condiciones facultativas; un plano general representando el espacio que hay entre Córdoba y Belmez a escala 1:50.000; un perfil longitudinal del proyecto; estado de rasantes; lista de alineaciones; y una serie de documentos que tienen relación indirecta con la memoria como los perfiles longitudinales a escala 1:50.000 del proyecto de Juan Bautista del Prado; los estudios del trazado tendido sobre el Guadalbarbo y sobre el

Guadiato; el de la utilización del sistema Fell, que no figura en el legajo; una memoria sobre los ferrocarriles económicos redactada por Plainemaison, que tampoco forma parte de este; el perfil de la línea de ferrocarril de Murat a Vic-Sur-Cère, el correspondiente a la de Luxemburgo a Spa y Verviers y el que representa a la de Semmering.

Con respecto a los perfiles de las dos primeras líneas que se insertan en el proyecto pero que no tienen relación alguna con la línea que se trataba de construir aquí, posiblemente fueron incluidos con una intención que se nos escapa y que no es posible conocer debido a que la memoria descriptiva del proyecto no existe.

En cuanto a la última citada, se debe decir que está situado en el sur de Austria. Se extiende a lo largo de cuarenta y un kilómetros desde Gloggnitz hasta Mürzzuschlag siguiendo el curso del río Semmering. Fue inaugurada en 1854. Su construcción se consideró como una de las mayores obras de ingeniería que se había realizado hasta ese momento en el campo de las comunicaciones. En 1998, fue declarada Patrimonio de la Humanidad, con lo que pasó a engrosar la exigua lista de obras humanas encuadradas en el campo de la Arqueología Industrial recogidas en este galardón.

Ante la falta de datos, se puede aventurar tan solo que los perfiles longitudinales se mostraron para que sirviesen de ejemplo o de contraste con lo que había de hacerse aquí.

El segundo volumen indica la cubicación de las tierras a remover; el tercero se dedica a desglosar la lista de las obras de fábrica que se habían de hacer y a exponer los costes de construcción; y el cuarto tomo se destinaría a presentar el plano y el perfil longitudinal del proyecto sometido a aprobación, que fueron confeccionados, respectivamente, a escala 1:50.000 y 1:10.000.

Entre esta documentación citada no se encuentra la necesaria memoria descriptiva que explicita y explica las características generales del proyecto, con lo que hay que intuir qué se pretendió al hacer dicho trazado observando los diversos planos y escasos textos que se aportaron, como por ejemplo el pliego de condiciones facultativas, cuyos artículos se referían a la explanación, a las obras de fábrica, a los túneles, a las estaciones, a los talleres, a la vía y al balasto.

En cuanto a la manera de realizar la explanación, se establecieron unos criterios constructivos que indicaban que:

Las rasantes se muestran en el perfil longitudinal y *“se señalarán en el terreno, con fuertes piquetes clavados á distancias convenientes, y grandes balizas en los ángulos para que puedan comprobarse por la inspección”*, según se indica en el *Pliego de Condiciones Facultativas* (Artículo 1) (AHF, 1868: A - 0120 - 004).

Las plataformas debían tener una anchura de 5,5 metros en los terraplenes y 6,26 en los desmontes, en cuya medida debían estar incluidas las cunetas.

“Los taludes tendrán para los terraplenes 1 metro y medio de base por 1 metro de altura, y para los desmontes se aplicará el que convenga, según la naturaleza del terreno” (Artículo 2).

La tierra para la construcción de terraplenes se tomará de ambos lados de la vía, siempre que no haya disponible de la que se ha hecho acopio en los desmontes.

Las cunetas de los taludes y desmontes se tomarán paralelas a la vía y distarán por lo menos un metro del talud. La profundidad y pendiente de las mismas se determinará según cada espacio *“á fin de dar la salida posible á las aguas y evitar los estancamientos”* (Artículo 3).

“Los refuerzos o saneamientos de los taludes también deberán hacerse a tenor de lo expresado, dado que se deben evitar desprendimientos” (Artículo 5).

Las obras de fábrica se debían construir para vía única y se aplicarían los mejores materiales (Artículo 8).

Los cimientos se abrirían sobre el terreno natural y se harían con hormigón o mampostería (Artículo 10).

Las bóvedas se confeccionarían de mampostería o de ladrillos si eran de hasta dos metros de luz. Si eran más grandes, se haría de sillarejos. Sobre la misma, se debía extender una capa de siete centímetros de espesor que sería recubierta con mortero hidráulico bien alisado. Los muros se harían de mampostería y se enlucirían con un relleno de mampostería ordinaria (Artículo 11).

El proyecto del tramo metálico de Pedroches no se había desarrollado aún porque requería un estudio muy complejo de elaborar (Artículo 14).

Los túneles se debían de construir para una sola vía dando una luz entre los pies derechos de 4,30 metros y la altura entre la clave y el plano de los raíles sería de 5,50 metros. Los revestimientos debían tener el espesor de un ladrillo y *“las bóvedas, en todos los casos, se construirán con rosca de ladrillos, y los pies derechos de mampostería ordinaria”* (Artículo 15).

Las estaciones debían situarse donde se había especificado en los planos, aunque quedaba la posibilidad de poder cambiarlas de lugar justificando el motivo del desplazamiento (*Pliego de Condiciones Facultativas* Artículo 1) (AHF, 1868: A - 0120 - 004). Además, con respecto a su aspecto y estructura se decía que *“en su construcción, se ajustarán á los modelos aprobados y ejecutados en la línea de Almorchón a Belmez”* (Artículo 17).

La sociedad capitalista había sido autorizada a servirse de los talleres para la conservación y reparación del material y de los edificios de las estaciones pertenecientes a los ferrocarriles de Almorchón a Belmez y de Córdoba a Sevilla, sin embargo, si no se llegaba a un acuerdo con estas empresas para ejercer en las dependencias citadas el uso común de las actividades respectivas, se debía presentar un proyecto para construir las (Artículos 18 y 19).

En cuanto al balasto, las dimensiones adecuadas serían de 4,36 metros de ancho de planta, 2,96 metros en la zona superior y 0,40 metros de espesor en el eje de la vía. La empresa propietaria tenía proyectado utilizar traviesas metálicas, pero, si era así en último extremo, ya presentaría el sistema que sus responsables juzgasen más adecuado (Artículo 20).

Como quiera que el plano de planta del proyecto no existe, se puede intuir a través del perfil longitudinal de la línea que uno de los estudios de trazados contemplados por la constructora fue el que realizara Juan Bautista de Prado, que tan solo prescribía la implantación de una estación denominada Chozas de Vaca, situada en las inmediaciones de Cerro Muriano, y la de Campo Alto, en El Vacar.

El segundo estudio presentado sitúa el inicio de la vía a seis kilómetros y medio de la estación de Córdoba, en la línea de Manzanares. Discurría por el Guadalbarbo cruzando los arroyos de La Conejerita, Triguero y de la Huerta del Gallo, entre otros, y debía de pasar un par de túneles de 425 y 125 metros situados entre los P. K. 7,000 y 8,000.

La estación de La Agustinita se iba a instalar en el P. K. 14,500, tras lo cual, se debían de salvar dos túneles de 265 y 110 metros, salvar el arroyo de Malfavoridillo,

otros dos túneles de 125 y 350 metros, el barranco de Los Caracoles, otros cuatro túneles de 60, 100, 110 y 60 metros y el arroyo de Cercadilla, antes de encarar los llanos de El Vacar, donde enlazaría en el P. K. 33,000 del proyecto de Juan Bautista de Prado.

Técnicamente, se prescribieron pendientes de treinta milésimas y radios de 200 metros.

El tercer estudio llevaba la línea por el río Guadiato siguiendo una ruta no similar a otras ya trazadas, dado que partía de Córdoba por la vía del ferrocarril de Málaga y al llegar al P. K. 2,300 cruzaba la de Sevilla y se dirigía hacia el arroyo de Valdepuentes, tras lo cual, cruzaba un pontón de cuatro metros y otro de cien, medida que también tenían los pasos elevados del arroyo de Los Cinco Pilares, el barranco de Arroyo Hondo y otro más.

Tras cruzar los arroyos de los Perros, del Laurel y del Rosal se llegaba a la estación de Trassierra, ubicada en el P. K. 19,000. Más adelante, se pasaban los arroyos de Las Viejas y el de Martinete y otros cursos de agua mediante un pontón de 4 metros, un puente de 100, un túnel de 250 y un puente de 100 antes de llegar al arroyo Barrancón situado casi en el P. K. 26,000.

Otro puente de 100 metros más y se llegaba a otro de igual longitud que cruzaba el Guadalupe. Algo más allá, se pasaba el Guadiato mediante otro puente de 100 metros, un túnel de 280 y otro puente que sorteaba el mismo río de una manera contigua.

Ya casi en el P. K. 30,000 se arribaba a Mollejones y después a un túnel de 217 metros situado un kilómetro más allá. Tras un terreno poco complicado, se entraba al túnel de 175 metros del P. K. 43,500, se sorteaba el arroyo del Puerto del Búfalo y se arribaba a la estación de La Alhondiguilla, ubicada en el P. K. 50,000, que se situaba a unos dos kilómetros al sur de donde en realidad se dispuso finalmente, antes incluso de cruzar el puente de 15 metros de luz del arroyo de Las Navas del Molero.

Las rampas máximas planeadas fueron de 17 milésimas.

El cuarto y último estudio fue un proyecto pensado para que partiese desde la línea de Manzanares, en el P. K. 4,600 tras la salida de la estación de Córdoba. Luego, tomaba el camino hacia la Sierra y tras cruzar un arroyo por un pontón de tres metros de luz en el P. K. 8,950 se llegaba hasta el túnel del Barquillero, de 425 de longitud, situado en el P. K. 10,900 donde estaba la cota de 515,30 metros sobre el nivel del mar, la gran subida del escalón mesetario. En el P. K. 12,300 se quiso ubicar la estación de Las Minas, un topónimo que alude sin duda a las prospecciones metalíferas de Cerro Muriano.

A partir de aquí, el terreno era algo menos abrupto, hasta que en la bajada hacia el valle del Guadiato, tras coronar la altura de 581 metros sobre el nivel del mar, ya en El Vacar, se accedía al túnel del Castillo, de 450 metros de longitud. Una vez terminada la fuerte depresión, en pleno valle del Guadiato, se instalaría la estación de La Alhondiguilla, ubicada en el P. K. 34,900, que como el proyectado anteriormente, la situaba a unos dos kilómetros más al sur que donde luego se ubicó.

Este proyecto se caracterizó por introducir la posibilidad de emplear el sistema Fell, un mecanismo de tracción creado por el ingeniero inglés John Barraclough Fell y ensayado por el francés Desbrières en la línea de ferrocarril de Saint Michel y Sussa que consistía en disponer en el eje de la vía un carril central algo elevado sobre las traviesas que servía de guía para unas ruedas horizontales que se movían bajo el chasis de la

máquina y que ayudaban al impulso motriz y a la adherencia de las convencionales que discurrían por los dos carriles usuales. El sistema se ensayó también con las ruedas horizontales y las normales acopladas para potenciar la potencia y el agarre, pero no dio resultado el experimento y hubo que independizarlas.

Se empleó en líneas empinadas de hasta ochenta milésimas de desnivel y sinuosas de hasta cuarenta metros de radio. El primer ensayo se realizó en 1863 y más tarde se implantó el sistema en una línea de Nueva Zelanda, en la del Monte de Ceniso entre Italia y Francia, en Clermont-Ferrand, en Francia, y también en el ferrocarril de Cantagallo, en Brasil, una línea dedicada básicamente al transporte de café en la que había curvas de cuarenta metros de radio y en cuyo recorrido se salvaba un desnivel de 1080 metros en tan solo doce kilómetros. Pese a esta dispersión en su implantación, el sistema debió dar problemas mecánicos que no llegaron a solventarse y su uso no se adoptó casi en las líneas de perfiles difíciles. En la de Córdoba a Belmez, ni tan siquiera se llegó a ensayar.

También figura en el índice de documentos de esta parte del proyecto un plano de una locomotora que, presumiblemente, iba a ser la elegida para que inaugurase la tracción de la línea, pero no se conserva, sin embargo, por la indicación que se da del contenido del mismo se trata de una "*locomotora con tender motor (Este de Francia)*" con lo que queda claro que los artífices del trazado eran conscientes de su dificultad y por ello no solo querían utilizar un sistema como el creado por Fell o bien considerar otro más convencional, pero potente, como el de las máquinas con tracción en la propia locomotora y hasta en el tender, un sistema que no se desechó y que acabó por hacerse realidad cuando se inauguró la línea.

En el documento relativo a las rasantes puede verse que entre el P. K. 8,850 y el 18,140 se concebía una pendiente continua de treinta milésimas, aunque no fueron raros los gradientes de veinticinco milésimas en otros puntos, como en la bajada de La Solana, más allá de El Vacar.

En la lista de alineaciones puede verse que las curvas no bajaban de los 200 metros de radio, aunque la realidad demostró años después que se trazarían curvas de menos radio aún.

En la relación de obras de fábrica se especificaba que en el trazado parcial se iban a disponer hasta trece pasos a nivel.

Se iban a sortear ciento trece cursos de agua cuya importancia debía ser diversa. Por ejemplo, había que utilizar 43 tajeas de 0,50, 39 de 0,80 y 14 de 1 metro de luz; 2 alcantarillas de 1,50 metros, 9 de dos metros y 3 de 3 metros de luz; 2 pontones de 4 metros; y 1 puente de 150 metros de luz, dividido en 4 tramos con vigas y pilas metálicas, que se iba a tender sobre el arroyo Pedroches, la obra más importante en este campo de la ingeniería de la línea y quizás la más difícil de construir de todo el proyecto.

En cuanto a los túneles, se proyectaron hasta diez, que se situaron en Los Pradillos, Las Albarizas, La Balanzona, San Cebrián, La Almenta, La Mocha 1, La Mocha 2, La Solana, Las Cuevas y Las Parras. Finalmente, solo se construyeron ocho, lo que implicó el añadido del túnel número 1 o del Cerro de don Pedro y el del 5 o de Las Malagueñas, y la eliminación de los de San Cebrián, La Almenta, La Mocha 1 y La Mocha 2.

Las estaciones proyectadas fueron la de Córdoba, situada entre los P. K. 0,000 y 0,400 en terrenos de la Huerta de Cercadilla; Cerro Muriano, situada entre los P. K.

19,340 y 19,640, próxima a esta población y al Suroeste de donde se encuentran hoy las instalaciones militares de Obejo; y la del Castillo del Vacar, situada entre los P. K. 29,590 y 29, 890, siendo la primera de segunda categoría y de cuarta las otras dos.

Viendo el plano de planta de la línea, se comprueba que por primera vez el trazado se dirigió por los lugares por donde finalmente acabó discurriendo, dado que ya no se volvió a considerar más la idea de llevarla por el arroyo Guadalbarbo, sino hendiendo de norte a sur el escalón mesetario de Sierra Morena de la manera más recta posible, por lo cual, las pendientes pronunciadas fueron el problema principal que tuvo el trazado, lo que hará que durante toda su existencia se arrastrase una cadena de accidentes y desastres que segaron la vida de muchas personas y que provocó la destrucción de un sinnúmero de bienes materiales, como se comprobará de manera manifiesta en este estudio.

La única diferencia notable con respecto al proyecto primigenio de Dupuy estribaba en que en ese trayecto la vía cruzaba la carretera de Almadén nada más acabar la estación de El Vacar y sorteaba el castillo de Mano de Hierro por su flanco nordeste para volver luego a cruzar la ruta citada y tomar el valle del Guadiato para dirigirse a la búsqueda de La Alhondiguilla serpenteando por La Solana del Sacristán, con lo que retomaba en un par de kilómetros al trazado definitivo. Sin embargo, tiempo después, se presentó la corrección de la vía definitiva, que partía del P. K. 29,811,40 ubicado en la estación de El Vacar, y se dirigía hacia el Valle del Guadiato por el lado suroeste del castillo, con lo cual, se evitó cruzar dos veces la carretera de Almadén y quitarle algunos metros de altura a la cuesta de La Solana, con lo que la dura explotación de ese tramo fue algo menos onerosa.

Los presupuestos asignados a las obras de fábrica se distribuyeron así:

Núm.	Tipo	Metros luz	Tipo de arco	Precio unidad	Precio parcial
45	tajeas	0,50	medio punto	2.900 r. v.	124.700 r. v.
39	"	0,80	medio punto	7.600 r. v.	296.400 r. v.
14	"	1	medio punto	11.250 r. v.	157.500 r. v.
2	alcantarillas	1,50	medio punto	23.200 r. v.	46.400 r. v.
9	"	2,50	medio punto	35.000 r. v.	315.000 r. v.
3	"	3,50	medio punto	90.000 r. v.	270.000 r. v.
2	pontones	4	medio punto	85.000 r. v.	170.000 r. v.
1	paso inferior			64.000 r. v.	64.000 r. v.
1	paso superior			76.000 r. v.	76.000 r. v.
1	puente	150		1.680.000 r. v.	1.680.000 r. v.
				Total	3.200.000 r. v.

Cuadro 1 Fuente: elaboración propia sobre datos del legajo A - 0120 - 004.

Los presupuestos asignados a los túneles se distribuyeron así:

Núm.	Nombre	Longitud	P. K.	Precio parcial
1	Los Pradillos	80 metros	8,700	280.000 r. v.
2	Las Albarizas	80 metros	10,700	280.000 r. v.
3	La Balanzona	285 metros	12,300	1.140.000 r. v.

4	San Cebrían	150 metros	14,350	600.000 r. v.
5	La Almenta	160 metros	15,460	720.000 r. v.
6	La Mocha 1	65 metros	16,035	260.000 r. v.
7	La Mocha 2	145 metros	16,140	580.000 r. v.
8	La Solana	210 metros	31,890	735.000 r. v.
9	Las Cuevas	40 metros	32,990	140.000 r. v.
10	Las Parras	70 metros	33,290	245.000 r. v.
			Total	4.980.000 r. v.

Cuadro 2 Fuente: elaboración propia sobre datos del legajo A - 0120 - 004.

Los presupuestos asignados al material motor y móvil que se pretendía acaparar se distribuyeron así:

Núm.	Vehículo	Tipo	Precio unidad	Precio parcial
9	locomotoras	ténder motor	440.000 r. v.	3.960.000 r. v.
4	coches mixtos	primera y segunda clase	45.000 r. v.	180.000 r. v.
6	coches	tercera clase con freno	30.000 r. v.	180.000 r. v.
6	furgones	equipajes con freno	25.000 r. v.	150.000 r. v.
2	vagones	cuadras	20.000 r. v.	40.000 r. v.
180	vagones	para transporte de carbón	15.000 r. v.	2.700.000 r. v.
1000	cajas	de báscula para Id.	1.500 r. v.	1.500.000 r. v.
		Imprevistos para repuestos		490.000 r. v.
			Total	9.200.000 r. v.

Cuadro 3 Fuente: elaboración propia sobre datos del legajo A - 0120 - 004.

Además, se presupuestaron 1.500.500 reales de vellón destinados a las expropiaciones de 10 hectáreas de terreno de huertas; 40 de tierras de labor; 25 hectáreas de tierras de monte bajo; 30 hectáreas de tierras de encinas y pinos; y otras 25 de olivos, además de destinar 260.000 reales de vellón para ocupaciones transitorias, daños y perjuicios.

Así mismo, se destinaron 16.900.000 reales de vellón para el trabajo de realización de las explanaciones.

Las desviaciones, los pasos a nivel, el saneamiento y el sostenimiento totalizarían 1.820.000 reales de vellón.

Los gastos de administración, vigilancia, etc., ascenderían a 1.400.000 reales de vellón.

Con todo ello, el coste del total de la construcción del tramo entre Córdoba y La Alhondiguilla costaría 39.000.000 reales de vellón.

Todos los documentos de este proyecto se aprobaron por parte de la División de Ferrocarriles de Sevilla el 19 de febrero de 1870.

9.8.0. Junta general ordinaria

El 20 de abril de 1869, se convocó a los accionistas a una junta general ordinaria que se iba a celebrar el día 22 de mayo para tratar del decreto del 28 de octubre de 1868

y otros asuntos de interés (Anónimo, 18/05/1869: *Gaceta de Madrid* Núm. 138), pero el anuncio se insertó a través de la *Gaceta de Madrid* con tan solo cuatro días de antelación por lo cual, hubo que hacer un nuevo llamamiento para el 23 de junio que esta vez sí se publicó un mes antes (Anónimo, 23/05/1869: *Gaceta de Madrid* Núm. 143).

9.9.0. Nuevo avance de las Sociedades Heredia, Larios y Loring

El 31 de julio de 1869, las Sociedades Heredia, Larios y Loring, una coalición integrada por las tres familias cuyo potencial financiero les permitió que se hiciesen con el control de algunas empresas que la crisis económica de 1866 había arruinado, le arrendaron por veinte años a la Sociedad Carbonera Española de Belmez y Espiel las explotaciones mineras que tenía la firma en ese momento en la cuenca y en el contrato se indicaba la posibilidad de adquirirla. La organización, con sede en Madrid, recibía capital francés de una manera mayoritaria a partir del año 1868. Llegó a tener un caudal cercano a los treinta millones de reales dividido en quince mil acciones de dos mil reales cada una.

9.10.0. Nuevo contrato de construcción

Por otro lado, también se llegó a un acuerdo con el Montepío Universal y con la Sociedad del Ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez, ambas en serios problemas de solvencia económica, para que la primera construyese la línea del ferrocarril.

El 14 de agosto de 1869 se formalizó una escritura ante el notario Mariano García Sánchez entre la Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Espiel y Belmez y la Compañía de Seguros Monte-Pío Universal, constructora de la misma línea en representación de las empresas de Heredia, Larios y Loring mediante la cual estos se comprometían, entre otras cosas, a acabar las obras ya iniciadas entre Belmez y La Alhondiguilla y a terminar las que quedaban desde este punto hasta Córdoba en el plazo de tres años y medio.

En el contrato se especificaba que en el caso de que el Gobierno no aprobase el mismo en los siguientes veinte días quedaría sin efecto. Además, se presentó un nuevo proyecto de trazado, se hizo referencia al material móvil y motor y se comprometió también a hacerlo todo por un total de 14.250.000 pesetas (Morilla, 1984: 93).

Entonces, sin que se hubiese avanzado prácticamente en nada, unos meses después, Loring, el Montepío y la empresa ferroviaria hicieron otro documento que se formalizó ante el notario Mariano García Sánchez el 12 de febrero de 1870, mediante el cual Jorge Loring y Oyarzábal se obligaba a la terminación de las obras.

9.11.0. Comunicados de la Compañía

El Consejo de Administración de la compañía avisó el 20 de diciembre a sus accionistas de que el cupón de 28,50 reales, equivalentes a 7,50 francos, que vencía el 31 de diciembre, se iba a abonar el 2 de enero de 1870 en las oficinas citadas en el Paseo de Recoletos número 9, segundo piso. También se indicaba que se podía cobrar en la Sociedad de Crédito Mobiliario Francés, radicada en el bulevar Haussmann, número 73, de París, y en la casa de Mr. Brugman, en Bruselas.

Un día más tarde, se comunicó también a los obligacionistas que el sorteo de las obligaciones que debían amortizarse el 1 de enero próximo se iba a verificar el día 27 en una sesión pública a la que iba a asistir un delegado del Gobierno.

Ese mismo 21 de diciembre, la *Gaceta de Madrid* dio a conocer que el consejo de administración de la compañía había dimitido y que el 21 de enero de 1870 se iba a celebrar una junta general de accionistas a fin de elegir los nuevos cargos (Anónimo, 22/12/1869: *Gaceta de Madrid* Núm. 356).

9.12.0. Más comunicados de la empresa

El 15 de febrero de 1870 se publicó en la *Gaceta de Madrid* una noticia referente a que el 20 de Agosto de 1869 la empresa había pedido una prórroga de tres años y medio para terminar las obras, por lo que el director general de Obras Públicas respondía a la petición indicando que debido a las causas fundadas de la petición; a que Jorge Loring iba a hacerse cargo de la construcción; a los informes presentados por el ingeniero inspector de la línea; a los que hicieron los responsables de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos; a los de la Sección de Gobernación y Fomento del Consejo de Estado y a los de la Dirección General de Obras Públicas, Agricultura, Industria y Comercio; y a que según el Decreto Ley de 29 de diciembre de 1865, que concedía hasta cuatro años de prórroga, de los cuales se había usado solo año y medio, se le concedía a la empresa los dos años y medio más que aún restaban, pero con la condición de que fuese Jorge Loring quien firmase el contrato de construcción (Anónimo, 18/02/1870: *Gaceta de Madrid* Núm. 49).

10.0.0. EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA DE VÍA

10.1.0. Loring se hace cargo de las obras de construcción

Una vez firmado el contrato de construcción, Loring se puso al frente de la empresa constructora y comenzaron las obras del ferrocarril de Córdoba a Belmez en febrero de 1870. Como quiera que el ahorro en los gastos de material o en la construcción no mermara la cantidad que se había de percibir en concepto de subvención del Estado, la compañía intentó reducir en lo posible los desembolsos acortando el trazado. Así, se economizó colocando en el asiento de la vía traviesas de madera de pino en vez de roble y en menor número que el previsto en el proyecto inicial; los pilares del puente del arroyo de Pedroches se construyeron de mampostería y no de hierro; la superficie de las casas de guarda y su cantidad se redujeron; se acortó el número de vías y la longitud de los andenes de las estaciones; el cupo de máquinas se quedó en la mitad de lo previsto; también el de vagones; y los coches vieron mermadas sus dimensiones.

9.2.0. Compra de varios terrenos

Como es habitual en toda obra que persigue un fin destinado al beneficio público puede que en el proceso de su confección o finalización esta acabe afectando a propiedades privadas que hay que expropiar a sus dueños, por lo cual, las leyes optan por primar el desarrollo de la cosa pública, pero no descuida los derechos de los propietarios. En la construcción de un ferrocarril siempre hay terrenos privados por los que debe discurrir la vía, por lo cual, es necesario proceder a aplicar la Ley de Expropiación Forzosa, en la que priman los intereses comunes sobre los particulares, para poder completar el trazado.

Con referencia a este asunto, el 6 de abril de 1870, el gobernador civil de la provincia de Córdoba dio a conocer a los dueños de los terrenos por los cuales había de pasar la vía de Belmez que debían someter su propiedad a un proceso de expropiación parcial. También les indicó el número, situación y superficie de las parcelas, tras lo cual tenían que notificar a la citada administración que se daban por enterados. Sin embargo, según se indica en un informe emitido por esta el 11 de mayo de ese año, algunos no lo hicieron, otros adujeron algunas observaciones y otros hasta protestaron, lo cual no afectaba a los gestores públicos.

Aunque imprescindible desde el punto de vista constructivo, la adquisición de tierras es un procedimiento menor dentro de la construcción de un ferrocarril si se compara con el conjunto de la puesta en marcha de una explotación ferroviaria, por lo cual, no es muy conocida esta faceta dentro de la primigenia historia del ferrocarril, debido a lo cual, se exponen aquí algunos casos que se produjeron en parajes cercanos a la capital cordobesa.

Los vendedores y terrenos cedidos, todos ellos ubicados en el término municipal de Córdoba, fueron:

Juan Manuel Lozano Verdejo; propietario del cortijuelo de Mata-Mala, conocido como La Gallega, situado en el P. K. 1,670 al P. K. 2,138, cuyo número total de metros cuadrados vendidos fue de 468, por los cuales se le abonaron 4.149,66 pesetas el día 1 de marzo de 1870.

Fernando Pérez de Guzmán; propietario de la finca Hacienda de San Cebrián Bajo, situada en el P. K. 10,890 al P. K. 11,428, cuyo número total de metros cuadrados vendidos fue de 538, por los cuales se le abonaron 966,21 pesetas el día 22 de julio de 1870. Además, se hace escritura de la siguiente compra efectuada a este mismo propietario de la finca Hacienda de San Cebrián Alto, situada en el P. K. 13,181 al P. K. 13,600, cuyo número total de metros cuadrados vendidos fue de 490, por los cuales se le abonaron 783,30 pesetas el día 22 de julio de 1870. Estas expropiaciones se ampliaron además con la compra de los terrenos que se sitúan a los dos costados de la vía, cuyas superficies no se indican, por los cuales se le abonaron 290,92 pesetas el día 2 de septiembre de 1871. También se escrituraron los terrenos comprados posteriormente a este propietario en la finca Hacienda de San Cebrián Alto, situada en el P. K. 13,600 al P. K. 14,552, cuyo número total de metros cuadrados vendidos fue de 952, por los cuales se le abonaron 1.480,62 pesetas el día 14 de junio de 1871.

José Sánchez Peña; propietario de la Hacienda de Mirabueno, situada en el P. K. 4,342 al P. K. 4,373, cuyo número total de metros cuadrados vendidos fue de 531, por los cuales se le abonaron 1.726,75 pesetas el día 7 de agosto de 1870. Esta expropiación se amplió con la compra de otros terrenos en la misma finca, cuyo número total de metros cuadrados vendidos no se indica, por los cuales se abonó un precio total de 558,77 pesetas. Así mismo, se vendieron tierras de la finca Haza Mesa de Góngora, situada en un P. K. no indicado, cuyo número total de metros cuadrados vendidos tampoco se indica, por los cuales se le abonaron 15,96 pesetas. Finalmente, se expropiaron terrenos de la finca Haza del Aulagar, situada en el P. K. 3,517 al P. K. 3,777, cuyo número total de metros cuadrados vendidos fue de 260, por los cuales se le abonaron 1.054,29 pesetas. También estas tres compras se pagaron a su dueño el día 7 de agosto de 1870.

José Ramón de Hoces y González de Corrales, Duque de Hornachuelos; propietario de la finca Haza de La Hormiguita, situada en un P. K. no indicado, cuyo número total de metros cuadrados vendidos fue de 13, por los cuales se le abonaron 31,85 pesetas el día 27 de agosto de 1870. Esta expropiación se amplió posteriormente con la compra de otro terreno situado en la misma finca, cuya superficie no se indica, por el cual se le abonaron 21,14 pesetas el día 20 de abril de 1872.

Rafael Domínguez Rivera; propietario de la finca Hacienda de Mesa de la Marquesa, arroyo de Pedroche, situada en el P. K. 4,965 al P. K. 5,268, cuyo número total de metros cuadrados vendidos fue de 303, por los cuales se le abonaron 358,52 pesetas el día 12 de septiembre de 1870.

José y Concepción Heredia y Ordóñez; propietarios de la finca Hacienda de la Concepción, situada en el P. K. 8,313,50 a 8,464, cuyo número total de metros cuadrados vendidos fue de 150, por los cuales se le abonaron 566,7 y $\frac{1}{2}$ pesetas el día 18 de octubre de 1870.

José de Illescas y Cárdenas; propietario de la finca Hacienda de Trecepiés, situada en un P. K. no indicado, cuyo número total de metros cuadrados vendidos tampoco se indica, por los cuales se le abonaron 1.535,18 y $\frac{3}{4}$ pesetas el día 11 de noviembre de 1870.

Francisco de Paula Alonso y Barrero; propietario de la finca Hacienda Albariza Alta, situada en el P. K. 10,567 al P. K. 10,848,23, cuyo número total de metros

cuadrados vendidos fue de 281,23, por los cuales se le abonaron 533,41 pesetas el día 15 de diciembre de 1870.

Rafael del Valle y Góngora; propietario de la finca Haza Carne-Fiambre, situada en un P. K. no indicado, cuyo número total de metros cuadrados vendidos fue de 74 y 92, por los cuales se le abonaron 1.017,47 pesetas el día 28 de abril de 1873. Se trató de la compra de un terreno de forma triangular, cercano al arroyo del Moro en el que confluían dos vías de la línea. El vendedor no estaba de acuerdo con ninguna de las tres mediciones que se realizaron y llevó a juicio la decisión para que el juez dictaminase cual era la correcta.

Por todo ello, el total de pesetas pagadas a los propietarios fue de 16.932, 45 pesetas. En este importe se incluyó no solo el valor del suelo, sino también el arbolado arrancado, la indemnización por labores malogradas, siembras destruidas y toda clase de daños y perjuicios con un aumento del tres por ciento en cada una de las compras, según la normativa de la Ley de Expropiación. El dinero para el pago de lo acordado lo entregó a los propietarios de los terrenos en la fecha indicada en cada caso el propio director de las obras de construcción Nicolás Francisco Dupuy.

Como quiera que existe un expediente depositado en el Archivo Provincial de Córdoba (APC, 1870: 739-787) alusiva a este tema, nos ha permitido conocer, en líneas generales, cómo se efectuaban estas prácticas, al menos en el ámbito del ferrocarril que nos ocupa. El documento referido es un acta notarial que fue certificada por Juan Manuel del Villar y Rodríguez de León, notario del Ilustre Colegio de la Audiencia Territorial de Sevilla. Se realizó el 17 de Abril de 1880, ante el que comparecieron, de una parte, los diez terratenientes que realizaron la venta de algunos terrenos entre marzo de 1870 y junio de 1871, y, de otra, Pedro Baquera y Sancha, apoderado de Jorge Loring y Oyarzábal, propietario del ferrocarril, al que el industrial malagueño le había concedido un poder ante Miguel Cano de las Casas, notario de la ciudad de Málaga, el día 28 de octubre de 1878. Mediante este, el industrial le autorizó a que realizase en su nombre las compras de cualquier tipo de bienes o propiedades y otros asuntos que se desarrollasen dentro de la provincia de Córdoba.

Al final de la escritura notarial de venta se señala que para que el convenio entre las partes surtiese efecto legal se debía de inscribir *“en el Registro de la Propiedad de este partido a favor del Exmo. Señor D. Jorge Loring para que este trasmita al dominio a la Sociedad de Ferrocarriles Andaluza”*, una designación que se refiere, lógicamente, a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

10.3.0. Carriles, traviesas, balasto y postes de telégrafo

10.3.1. Prolegómenos

Si en 1830 una máquina móvil de vapor hizo posible que en Inglaterra se produjese el milagro de que pudiese correr entre dos carriles de hierro paralelos, arrastrando tras de sí otros vehículos inertes, fue gracias, entre otras cosas, a la prodigalidad con la que el subsuelo inglés daba al ser humano la piedra, el hierro y el carbón para fundirlo y a la generosidad con la que la madera se podía encontrar en aquel tiempo.

Y es que el elevado peso de esos vehículos mecánicos hizo necesario para que pudieran moverse que se habilitase un camino especial que hubo de ser depositado sobre

traviesas de madera que a su vez descansaban sobre un lecho de balasto de dura piedra. Por lo tanto, hierro, madera y piedra fueron los elementos que hicieron posible su funcionamiento. Sin estas materias primas tan baratas los costes para construir una plataforma de desplazamiento adecuada para que circulase el tren hubiesen sido prohibitivos y tal vez el nuevo invento no se hubiese consolidado nunca. Y es que los avances del ser humano están íntimamente relacionados con la economía y las posibilidades de crecimiento racionales puestos a su alcance.

Aunque no se ha citado aún, también fueron de madera los postes del telégrafo o del teléfono que se dispusieron obligatoriamente entre estaciones para que a lo largo del primer siglo de existencia del ferrocarril sus operarios se pudiesen en comunicación a fin de que pudiese funcionar.

Entonces, raíles, traviesas, balasto y postes de teléfono fueron los elementos de la vía, entre otros complementarios, que surgieron para que circularan los trenes de todo el mundo, por lo cual se va a analizar cómo fueron los rasgos generales de estos y se concretarán las alusivas a la línea que nos ocupa.

10.3.2. Los carriles y el sistema de vía

Cuando se estaba trabajando en la finalización del tramo de Belmez a La Alhondiguilla y se avanzaba en las obras de explanación desde la citada parada a la estación de Córdoba, el 3 de mayo de 1870 la empresa presentó un proyecto de innovación del modo en que habrían de colocarse los carriles para que fuese aprobado algo tan importante como el sistema de vía (AHF, 1870: A - 0019 - 015).

Previamente, el 20 de agosto de 1869 se había propuesto el plan de modificación del trazado que fue aprobado el 15 de febrero de 1870 por el Regente del Reino mediante un Decreto en cuya prescripción cuarta se decía que *“se presentará á su debido tiempo el proyecto del sistema de vía”*. En el plan originario se propuso una vía adecuada al peso en vacío de las locomotoras Engerth de 45 toneladas, por lo que resultaba suficiente utilizar el carril de seis metros de longitud y 37 kilos de peso por metro lineal apoyado sobre ocho traviesas de madera. Sin embargo, el servicio de tracción se haría en condiciones más económicas *“sirviéndose de las máquinas con tender motor, construidas según el sistema de las locomotoras de mercancías empleadas en las líneas de la compañía de Alicante, de las de Córdoba a Málaga, de Ciudad Real a Badajoz y sobre casi todas las líneas de España”*. El peso de dichas máquinas era de treinta toneladas vacías y de treinta y cinco cargadas, por lo cual, un carril de treinta y cinco kilos de peso era suficiente, el mismo que tenían las líneas de Málaga y de Almorchón, por lo cual *“proponemos el mismo rail y sistema de vía que el de las líneas mencionadas”*.

En cuanto a las indicaciones para la colocación se especificaba que el rail empleado era del tipo Vignole cuya altura era de 12,50 centímetros, la anchura de la base era de 10 centímetros y la de la cabeza 6 centímetros. Debía ponerse con una inclinación dirigida hacia el eje longitudinal de 1/20.

La separación reglamentaria era de 1,732 metros de eje a eje de los raíles, o sea, 1,672 metros de distancia entre los bordes interiores. Este ancho de vía correspondía al normal que se había designado para todos los ferrocarriles que se tendiesen en suelo hispano. Era el que había indicado como válido el Informe Subercase, pero en la práctica

se había adaptado ligeramente a esa medida. Un siglo más tarde, a partir del año 1955, volvió a estrecharse unos milímetros, como ya se verá.

Esta galga era invariable en las rectas y en las curvas de radio superiores a 500 metros. Sin embargo, en las curvas de radios inferiores a esta cifra se debía ensanchar según la siguiente relación:

Radios de 500 a 400 metros: 1,680 metros.

Radios de 400 a 300 metros: 1,684 metros.

Radios de 300 a 200 metros: 1,686 metros.

En el origen de la curva la vía debía tener su ancho reglamentario. El ensanchado se ejecutaba a lo largo de los dos primeros carriles para las curvas de 500 y 400 metros de radio y sobre los tres primeros de las curvas más cerradas. Los raíles de la parte exterior de las curvas debían conservar su posición regular. Eran los interiores los que debían asumir el ensanche. El ancho interior de 1,672 metros se aplicaría en las agujas y cruzamientos en la parte recta, pero en la curva se debía aplicar el ensanche a partir de los dos o tres primeros carriles.

Las longitudes regulares de los carriles eran de 6, 5,96, 5 y 4,96 metros. Los más largos se debían emplear en la vía general; los siguientes se emplearían en el interior de las curvas en combinación con los anteriores; los restantes estaban destinados a las estaciones.

En la medida de lo posible, debía evitarse *“el empleo de rails excepcionales cortados al tiempo de su colocación”*. Cuando dos talleres trabajaban en la colocación de vía y se encontraban cercanos en sus respectivas labores, los operarios debían combinar el empleo de carriles de longitud regular de 6 y de 5 metros para no tener que proceder al corte de ninguna vía, operación que solo podía hacerse con la autorización del ingeniero. En ningún caso podían emplearse en la vía principal un rail cortado menor de 2,50 metros de largo.

Una línea de la dificultad de esta, con rampas de 30 milésimas y curvas de radio de 200 metros, debía limitar la velocidad de su tracción a menos de 12 o 15 kilómetros por hora tanto en las bajadas como en las subidas, sin embargo, el error humano o bien mecánico que podía no limitarse a las citadas velocidades, hizo que se preparase la vía para una velocidad de 50 kilómetros por hora disponiendo una serie de desniveles tipo que iban en función del radio de las curvas, siendo menor cuanto mayor era el radio de estas y mayor cuanto menor era el radio de las mismas.

El desnivel se ejecutaría elevando el rail exterior y bajando el interior de la curva. En las estaciones podía reducirse o suprimirse el peralte y no debían existir nunca en la parte recta de los cambios.

Como quiera que los carriles debían estar inclinados 1/20 hacia adentro de la vía las traviesas debían tallarse para que esta tuviese esta inclinación. A fin de que se unificasen todas las entalladuras, sobre cada traviesa tenía que aplicarse una plantilla mediante la cual se guiaban los obreros para hacer las tallas completamente planas. Una vez hecho el ajuste, debían quedar como mínimo 12 centímetros por debajo para que los graponos no horadasen la traviesa de parte a parte. En las traviesas que debían colocarse en los tramos intermedios de los carriles y que tuviesen la cara algo curvada, las entalladuras debían tener por lo menos 11 centímetros de superficie plana para que se asentase la parte baja del carril de manera correcta. Para las traviesas que iban a ser colocadas en los extremos, se debía disponer al menos 13 centímetros de superficie plana.

La colocación de la estructura de la vía debía hacerse provisionalmente sobre la explanación o definitivamente sobre la primera capa de balasto. En ambos casos, se tenía que hacer el reparto de traviesas y raíles a pie de obra teniendo en cuenta las curvas y empalmes forzados, es decir, colocando en su sitio los raíles de 6 metros y de 5,96 metros.

A continuación, se colocaban las eclisas de unión entre un carril y el contiguo. Los tornillos se ajustarían sin realizar esfuerzo excesivo que pudieran deteriorar las aristas de las cabezas. Los grapones no se clavarían hasta que no hubiese sido puesto el balasto de manera adecuada bajo las traviesas.

También se concertaron los milímetros que debían quedar en la separación entre un carril y otro. Dependiendo del mes del año, y hasta de a qué hora del día se estuviese plantando la vía, se debía atender a unos criterios establecidos porque no se concertó una distancia uniforme de cesura para toda la línea con el fin de que una vez acabada esta y toda la vía se contrajese con el frío o se expandiese con el calor, quedase cada carril en su medida máxima y no hubiese problemas de deformaciones. Por ejemplo, en noviembre, diciembre, enero y febrero había que dejar una separación de 6 milímetros por la mañana y por la tarde, mientras que a mediodía solo eran 4 milímetros. Otro ejemplo referido a meses extremos como junio, julio y agosto indicaba que por la mañana y por la tarde había que dejar una separación de 4 milímetros, mientras que a mediodía había que dejar tan solo 1 milímetro.

En las curvas de radio inferior a 300 metros había que encorvar el rail Vignole hasta darle una serie de golpes de martillo sobre uno de los lados del patín hasta transformarlo en convexo, pero había que hacerlo antes de colocarlo en su lugar. En las curvas de mayor radio, bastaba con forzar el carril con palancas al hacer la rectificación de la vía.

Los contracarriles de los pasos a nivel debían ser colocados directamente sobre las traviesas. La separación entre los bordes interiores del carril y el contracarril debía ser de 65 milímetros en las alineaciones rectas y en las curvas de radio superior a 400 metros, mientras que en las de ese radio sería de 70 milímetros, en las de 300 metros sería de 75 milímetros y en las de doscientos sería de 80 milímetros.

10.3.3. Las traviesas

Desde el origen del ferrocarril el uso de las traviesas de madera se había generalizado para que sirviesen de amortiguación al paso de los trenes, sin que apareciesen sustitutos más adecuados a lo largo de los años. Su función fue tan necesaria para el desarrollo del transporte y de la industria que hasta los propios estados publicaron unas disposiciones para normalizar su uso. Sin embargo, estos pesados leños tenían una serie de inconvenientes que había que tener en cuenta con el fin de alargar su corta vida a causa del pudrimiento. Por ello, la revisión y sustitución de las piezas deterioradas con el uso y el tiempo debía ser constante en cualquier explotación ferroviaria, con lo que los gastos de mantenimiento de la vía ocasionados a la entidad propietaria de cada trazado en concepto de sueldos de personal y material para el arreglo y mejora eran altos.

La respuesta para que no se tomase una decisión que paliase un problema iterativo y constante radica en que hasta mediados del pasado siglo, la mano de obra no

era un capítulo de gastos importante, mientras que la materia prima sí que lo era, pero, no tanto como para hacer inversiones en sistemas que significasen un cambio integral en la estructura viaria.

Únicamente, cuando se invirtieron los términos durante la segunda mitad de la pasada centuria se comenzaron a utilizar los nuevos avances desarrollados para ser empleados en la superestructura de la vía, pero, hasta entonces, la madera representará un problema y una solución y cuyo vértice estribaba en el aprovisionamiento adecuado y en la conservación.

En cuanto a la morfología correcta que debían presentar las traviesas se ha de decir que el ángulo de desviación y las irregularidades debían ser mínimas, ya que si no, los puntos de apoyo del raíl impedirían su distribución regular y, por lo tanto, el efecto de amortiguación y sostén sería anulado parcialmente. La cara inferior sí que debía ser completamente plana para que procurase un buen asiento, por lo tanto, al menos esta superficie, debía de haber sido cortada a sierra, aunque los otros tres lados se hubiesen desbastado con el hacha. Los extremos tenían que estar cortados de manera perpendicular al eje y las aristas debían ser levemente achaflanadas para aminorar la absorción de humedad del suelo (Novoa, 1924: 261).

Las compañías existentes durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera del XX fijaron en unos diez o doce centímetros el radio mínimo de curvatura admisible en la cara superior, por lo que la sección transversal perfecta debía ser la rectangular, aunque también eran admisibles cualquier algunas otras con ligeras imperfecciones variantes de esta figura geométrica.

La Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante, por ejemplo, prescribía que al menos un treinta por ciento de las traviesas compradas debían tener una sección perfectamente rectangular, el cincuenta y cinco por ciento serían de sección semicircular admitiendo únicamente el quince por ciento restante para las que tuviesen una sección levemente irregular en algunas de sus aristas o de sus lados. La Compañía del Norte condicionaba sus compras a las mismas exigencias, aunque, si se trataba de madera de roble, excluía las formas de sección semicircular y de lados redondeados (Novoa, 1924: 261).

Con respecto a sus dimensiones, el largo total, debía estar comprendido entre 280 y 260 centímetros, el espesor estaría entre 13 y 18 centímetros, mientras que el ancho sería de 20 a 28 centímetros. Por exceso, como en el caso de MZA, se toleraba el sobredimensionado en 10, 1 y 2 centímetros, respectivamente, aunque no se admitía una compra superior a un veinticinco por ciento del total con medidas que excediesen a las normalizadas por la propia compañía. Por defecto, únicamente se admitía un diez por ciento del total comprado con medidas inferiores a las convencionales, por lo que los mínimos se ajustaban a doscientos sesenta y cinco centímetros para el largo, once centímetros de espesor, veinticuatro y veintidós de ancho para cualquier otra forma ya descrita. En caso de acuerdo con el proveedor, esta madera no reglada era comprada con un descuento de un veinticinco por ciento sobre el precio marcado para el resto.

Norte exigía unas medidas de doscientos sesenta a doscientos sesenta y cinco centímetros de largo, mientras que el espesor y el ancho eran de quince y veintiséis o veintiocho centímetros, respectivamente, estableciendo

los mínimos limitados al ancho de unos veintidós o veintitrés centímetros, no pudiendo ser la compra de esta anomalía superior a un diez por ciento del total en cuanto a la madera de pino y haya, mientras que se admitía un aumento de hasta el quince por ciento para las traviesas de roble. Sin embargo, los excesos eran admitidos en cualquiera de las tres dimensiones (Novoa, 1924: 261).

La manera de disponer la vía y la colocación de las traviesas en el ferrocarril de Córdoba a Belmez no fue muy diferente a como se instaló en otras líneas, quizás, porque sus directrices tuvieron que ver con la normativa promulgada el 8 de septiembre de 1846 por la Dirección General de Caminos, Canales y Puertos en las *Instrucciones que deberán de observar los Ingenieros Inspectores de los ferro-carriles que se ejecuten por empresa*, en las que se daban las indicaciones necesarias para instalar la superestructura viaria por la que debían rodar los trenes de una línea férrea (AHF, 1870: A - 0019 - 015).

Estas instrucciones se emitieron en un momento tan temprano en la historia de nuestro ferrocarril que aún faltaba dos años para instalar el primer camino de hierro en territorio español. En dicha normativa se decía que el ingeniero inspector de la construcción de un nuevo trazado *“reconocerá las traviesas de madera antes de su colocación para asegurarse de que son de la especie de madera que se ha estipulado, sanas y de buena calidad, sin raspaduras ni grietas, principalmente hacia las extremidades, y sin nudos cerca de las aristas”*. Además, debía ser conocedor de que *“su sección transversal sea la que corresponde al sistema de construcción que se hubiese aprobado, y de que tienen las dimensiones convenidas en anchura, grueso y longitud, debiendo exceder ocho ó nueve pulgadas por cada extremo al asiento que han de ocupar en ellas los cojinetes”* (Artículo 16).

En la línea de Córdoba a Belmez, las traviesas debían guardar una separación de 90 centímetros de eje a eje entre una y otra, excepto en la confluencia de dos carriles, en la que se colocaba una para servir de asiento común a los extremos de ambos. Entre esta y sus contiguas solo había una distancia de 75 centímetros. La que iba en las juntas de dos raíles no debía ser especial, pero sí que debía ser escogida entre todas las más anchas y de formas más regulares.

10.3.4. Las traviesas metálicas

En los lugares de la línea de Córdoba a Belmez de perfiles más suaves, como los espacios entre los P. K. 0,000 al 3,000, entre los P. K. 18,000 y el 30,000 y desde el P. K. 35,000 al final, *“proponemos el empleo de la traviesa de madera de pino sin preparar”*. Sin embargo, en el resto, donde las pendientes superaban las 16 milésimas por metros y los radios de las curvas eran de hasta 200 metros, era necesario *“el empleo de la traviesa metálica para evitar la separación de los rails en la vía, causa de la generalidad de los descarrilamientos”* (AHF, 1870: A - 0019 - 015).

Este elemento, denominado *“Fombuena”*, había sido experimentado en la línea de Alicante durante dos años y había dado el resultado previsto al no mostrar el menor signo de apertura de los carriles. Tenía una parte plana de diecisiete centímetros donde reposaba y se fijaba al carril y por ambos bordes, hasta alcanzar los veinticuatro centímetros de su ancho total, se encorbaba para darle fuerza. El leve repunte hacia arriba de los dos extremos de la traviesa hacía que los raíles se combasen hacia el eje de

la vía, por lo cual, el desventramiento de ambos era más difícil. Sin embargo, pese a la bondad del sistema, la compañía constructora aludió a que si durante el tiempo en que se iba a tardar en establecer la vía se encontraba un sistema más adecuado, se tendría en cuenta y se cambiaría.

Normalmente, una traviesa convencional alcanzaba 2,80 metros de longitud, por lo que sobraba más de medio metros por cada lado desde donde se situaban los carriles, con lo cual había un empleo de madera excesivo. Esto se debía a que en el clavado de los graponos los leños se rajaban y por ello, al tener más longitud impedía que la hendidura llegase a los extremos. Si era así, se abría y se aceleraba su deterioro.

Por su parte, la traviesa metálica tenía 2,30 metros, por lo que al no ser necesaria tanta longitud, la anchura de la estructura de la vía podía estrecharse también en medio metro, con lo que la cantidad de balasto que debía situarse debajo se reducía en muchas toneladas en el total de los setenta y dos kilómetros que se le prescribían al trazado en aquel momento, con lo que si por un lado la traviesa de hierro era más cara que la de madera, por otro, se economizaba en cuanto a la cantidad de piedra que había que transportar y verter en la explanación.

Según los presupuestos por kilómetro para vía ordinaria y para vía metálica, la diferencia entre el precio de la primera y la segunda era de 17,617 reales de vellón, por lo cual, la metálica era un 13% más cara, lo que subía bastante el presupuesto global en los setenta y dos kilómetros. Quizás por ello no se instaló en la línea como bien se indica con la palabra “desechada” escrita en la portada de la carpeta que recoge el plano relativo a este elemento de la vía.

El presupuesto por kilómetro de vía metálica era de 149.896 reales de vellón, en cuyo coste total estaban incluidos los raíles, las traviesas de hierro, las bridas de enlace, los tacos de hierro fundido, los tornillos, las cuñas, el flete de los elementos el tanto por ciento de pérdidas de estos, el balasto y la colocación y asiento de la vía, que, como se ha dicho, no llegó a establecerse.

El presupuesto por kilómetro de vía ordinaria fue de 132.279 reales de vellón en cuyo importe total se incluían los raíles, las bridas de enlace, los tornillos, los graponos, las traviesas de madera, el balasto, las pérdidas de elementos durante la colocación, el flete de estos, el seguro, las cargas, descargas, el transporte, las comisiones, los suministros en fábrica y el depósito de material y la colocación y el asiento de la vía.

Como quiera que el proyecto incluía 50 kilómetros de vía ordinaria mezclada con otros 20 kilómetros de vía metálica en ciertas zonas más complicadas, el importe total del tipo normal era de 6.639.500 reales de vellón y de 2.997.920 reales de vellón, respectivamente. Además, se destinaron otros cinco kilómetros para las vías del servicio de las estaciones, que supusieron otros 661.295 reales de vellón. Con todo, el coste total presupuestado de la línea fue de 10.298.815 reales de vellón.

10.3.5. El balasto

El balasto se define como *“las piedras partidas, de diferentes tamaños, situadas bajo las vías y entre las traviesas formando una capa sobre la plataforma de tierra o explanación”* (Ordóñez, 1988: 29). Sirve para ofrecer al paso y al peso de los trenes una almohadilla firme para que la plataforma por donde discurren no sufra las deformaciones que generan las fuerzas verticales, horizontales y transversales que

soporta debido al tráfico. Además, se usa para mantener secas las traviesas dado que a través de los huecos que se forman entre las piedras irregulares el agua puede evacuarse rápidamente hacia los lados de la vía.

Los tipos de roca requeridos respondían a dos composiciones geológicas: la piedra silíceo y la piedra calcárea, que debían ponerse de manera separada, dado que la primera es más dura que la segunda y deshace a esta, con lo que los elementos más pequeños traban la banqueta y le hacen perder elasticidad (Ordóñez, 1988: 31). La mejor de ambas es la piedra de sílice que carece de poros y es muy dura.

Tras fragmentar la roca mediante machaqueo se la somete a un cribado que elimina las lajas, las aciculares y las que tienen menos de veinte milímetros de diámetro. Tampoco deben ser superiores a ochenta milímetros de diámetro y tienen que presentar aristas variadas para que no se produzca el desplazamiento de la banqueta.

En circunstancias normales, el balasto debe ser bateado, es decir, apilado, de nuevo cada cierto tiempo y tiene que ser renovado cada diez o quince años. Para ello, se tiene que retirar por completo y cribarlo para dejar en la vía el aprovechable, teniendo que aportar además la cantidad que permita la nivelación pertinente de lo que se ha perdido mediante la erosión.

En las citadas *Instrucciones que deberán de observar los Ingenieros Inspectores de los ferro-carriles que se ejecuten por empresa*, se decía que el ingeniero inspector cuidará “de que la capa permeable de arena ó piedra machacada, que ha de servir de base de abrigo a las diferentes partes que constituyen el ferro-carril, tenga el grueso convenido, que generalmente es de unos dos pies poco más o menos” (Artículo 13).

Además, esta normativa disponía que el encargado de revisar las obras cuide “de que el piso que ha de recibir esta capa de arena tenga el bombeo central de elevación de 1/50 ó 1/60 de la anchura total del camino para que despida hacia las zanjas o taludes las aguas que se filtran a través de dicha capa, y de que esta se halle contenida ó encajonada entre dos muros de piedra seca de su misma altura ó de otro modo que produzca igual efecto” (Artículo 14).

El bateo del balasto del trazado que nos ocupa debió hacerse en el momento de su implantación sobre la explanación de tierra de manera muy consistente por debajo de los extremos de las traviesas, que era donde iban a concentrarse el peso y las fuerzas del tráfico ferroviario, al contrario que en su zona central, que debía dejarse más flojo para que el drenado del agua de lluvia fuese mucho más rápido.

En aquella primera etapa de la línea, se consideró adecuado que el balasto quedase tan solo 3 centímetros por debajo del nivel de la cara superior del rail y por su parte exterior, mientras que por el interior debía quedar a 6 centímetros por debajo de la cara superior del rail, desde cuya altura comenzaría un abombado del espacio interior de la vía que llegaba a alcanzar en la zona central 3 centímetros por encima del nivel de la cara superior de los carriles (AHF, 1870: A - 0019 - 015). Es decir, que los carriles quedaron casi ocultos por la piedra, algo bastante inusual debido a que el movimiento involuntario, pero lógico, provocado por el paso de los trenes, lo que podía hacer que se moviese la piedra y provocase posibles descarrilos de las ruedas de los vehículos.

Normalmente, el balasto había que extraerlo de canteras cercanas al lugar donde era necesario depositarlo, por ello, en la construcción de la línea debió de planificarse una red de aprovisionamiento que nos es desconocida, pero que no debió quedar muy lejos de donde pasaba el ferrocarril dado los terrenos graníticos o de calcitas azules

cercanos a Cerro Muriano y a Obejo o a Espiel, donde se estuvo extrayendo piedra en La Estrella a lo largo de muchas décadas.

10.3.6. Los postes del telégrafo

Los postes provistos de los correspondientes hilos se instalaron para poder conectar a los responsables del tráfico de la línea que estaban destinados en las distintas estaciones mediante el telégrafo y luego con el más evolucionado teléfono, con lo cual, podían autorizar las salidas de los trenes hacia la siguiente parada, si estaba comprobado que la vía estaba libre, o bien indicar que ya estaba en su jurisdicción el convoy que se le hubiese enviado desde una estación inmediata. Además, se comunicaba con este artificio qué tipo de tren era el que estaba circulando y cualquier incidencia que pudiese ocurrir.

Las especies arbóreas empleadas en España para este uso fueron *“los pinos silvestre y salgareño, el castaño y el roble como maderas de primera calidad; los abetos y ciertas variedades del pino (negral, piñonero, etc.) como maderas inferiores bajo el aspecto resistente y por su duración”* (Novoa, 1924: 259).

Los troncos debían ser rectos y cilíndricos o ligeramente cónicos, aunque a veces podían aceptarse defectos de forma poco acentuados, como por ejemplo los que presentasen *“una curva uniforme en toda la pieza, siempre que su flecha no exceda del 2 por 100 de la longitud de la misma”* y los que en determinados casos tuviesen forma de S cuyas partes curvas no excediesen de ese 2 por 100 citado en el caso anterior (Novoa, 1924: 260); tenían una sección circular algo homogénea a lo largo de casi todo su recorrido cuyo diámetro alcanzaba unos 16 o 18 centímetros, por lo cual, su perímetro total era de unos 50 centímetros; su cúspide se tallaba en una tosca punta para que el agua de lluvia o el rocío no quedasen retenidos provocando su pudrimiento.

Los postes telegráficos de esta línea se introducían en un hoyo cuya profundidad alcanzaba un metro sobre el nivel del suelo. La parte que sobresalía llegaba a tener una altura de seis metros, por lo cual, la medida total era de siete metros; en su último metro y medio, a cuatro o cinco del suelo, se situaban las tacillas aislantes, hechas de cristal o de cerámica, ubicadas en la punta de un hierro en forma de hoz cuya parte recta tenía una rosca para madera con la que se clavaba en el poste, quedando la tacilla a unos centímetros de la superficie de este, en la que se liaba el cable en un rebaje hecho para ello.

La cantidad de tacillas que se instalaban en cada poste conformaba un número variable que dependía de los hilos que se necesitasen. Por ejemplo, se ha observado que los postes que estaban más próximos a Córdoba llevaban ocho hilos, los de La Balanzona tenían seis, al igual que en los kilómetros siguientes hasta Villanueva del Rey. En las inmediaciones de Belmez se han visto solo cuatro, con lo cual hay que colegir que iban disminuyendo a medida que se iba avanzando hacia su final. Con respecto a esta afirmación, hay que tener en cuenta que cuando se comenzó a hacer el estudio de la línea durante la década de los años noventa del pasado siglo, su superestructura había sido despojada de muchos de los elementos esenciales para su funcionamiento, por lo cual no pueden aseverarse esos datos de manera categórica.

Debido a lo variable de la composición geológica del terreno, los postes no siempre se mantuvieron enhiestos por lo que debido al viento y a la porosidad de la tierra o a la acción erosiva del agua se ladeaban perdiendo la perpendicularidad al suelo, por lo

cual, los operarios debían corregir esta anomalía clavando a una altura de unos tres o cuatro metros del suelo un poste desechado u otro de una sección más delgada cuyo extremo contrario se cimentaba en el suelo conformando un triángulo rectángulo. A partir de los años de posguerra se comenzó a atirantarlos para corregir la inclinación con un cable de acero de hilos múltiples.

Cuando estaban clavados en zonas de tierra donde el agua quedaba más retenida en el subsuelo que de costumbre, su pudrimiento era más acentuado, por lo cual, se podían venir abajo con la fuerza del viento. Entonces, se clavaba un carril en el terreno, dejándolo sobresalir un metro, al que se aplicaban dos abrazaderas, separadas unos cuarenta centímetros, en la que se introducía el poste deteriorado o uno nuevo dejándolo elevado a treinta centímetros del suelo, con lo que su posibilidad de pudrimiento se anulaba por completo.

Los postes estuvieron situados a lo largo de toda la línea presentando una separación máxima y mínima entre el inmediato y el siguiente de entre sesenta y setenta metros aproximadamente.

También hubo postes que dispusieron en la cúspide de un travesaño horizontal al suelo, con el que conformaba una letra T, en cuya longitud se situaban las tacillas en las que se colocaban los cables. Su presencia fue continua en lugares muy localizados como en los kilómetros iniciales y en los finales de la línea y en algunos puntos intermedios, sin embargo, la inmanencia de los postes verticales primó sobre estas variantes ocasionales.

Así mismo, para el paso de los hilos de acero por los túneles, puentes, pontones u otros puntos se diseñaron unos dispositivos adosados a los muros en los que se agrupaban las tacillas.

Todo ello, conformó un sistema de comunicación rudimentario si se quiere, pero tremendamente efectivo que contribuyó a aumentar la seguridad de los bienes y personas que usaban el ferrocarril.

Con los años, los postes de madera del telégrafo o del teléfono fueron cada vez más infrecuentes en las instalaciones ferroviarias, ya que su misión loable a través del tiempo llegó a su final debido al inevitable ostracismo técnico a que fueron sometidos estos sistemas por otros más evolucionados que tienen que ver con la telefonía móvil o con la informática, por lo que hoy, aquellos, son una reliquia del pasado, unos elementos que necesitan de un análisis desde el punto de vista de la Arqueología Industrial para entender cuál fue su cometido.

Curiosamente, por la zona de los llanos de Campo Alto, cerca de El Vacar, las zonas superiores de su arboladura se veían muy agujereadas por los pájaros carpinteros que construyeron en ellos sus nidos.

10.4.0. Caminos y servidumbres afectadas por la construcción de la vía

Como se conoce, en todas las obras de implantación de un ferrocarril destinado a prestar un servicio público siempre hay caminos particulares o públicos que se cruzan en la ruta que debe seguir el trazado, por lo cual, para poder completarlo se deben confiscar estos de acuerdo a lo marcado por las normas de expropiación aunque se compense a sus dueños con un justiprecio adecuado al valor de la desposesión.

En la construcción de la vía de ferrocarril de Córdoba a Belmez también hubo que sortear caminos que salían al paso de la ruta del tren. Lógicamente, esto ocurrió a lo largo de todo el recorrido, sin embargo, no se conserva ningún documento sobre caminos o servidumbres afectadas por el trazado que nos ocupa, salvo alguno referido a los más próximos a la capital cordobesa que se insertaban entre los P. K. 2,158 y 7, 757 (AHMC, 1857: C - 805/5).

Todo este asunto se comenzó a fraguar en la mitad del mes de junio de 1870 y continuó su curso a lo largo del verano. El perito agrónomo Benito de Mora fue quien lo llevó a cabo desde el punto de vista profesional. Su informe, realizado el 31 de julio, es donde figuró la relación de caminos y servidumbres que iba a cortar la línea férrea entre los dos puntos citados.

En ese espacio se encontraba el camino que va a la Sierra desde La Campiñuela pasando por La Barca; el de La Redonda de Córdoba pasando por los Santos Pintados y la Cruz de Juárez; el de La Arruzafa y otras partes; el de La Asomadilla que conduce a las haciendas de la Sierra; El camino viejo de Córdoba a Extremadura, antes de la construcción de la carretera de Ciudad Real; el que desde la Cruz de Juárez se dirigía a Las Canteras del San Pedro pasando por la Piedra de Buenavista; el camino de carretas que sigue la margen derecha del arroyo de Las Piedras al pasar por la huerta del Naranja y que se unía con el del Extremadura en el Molinillo; el que está en la loma que hay tras pasar el arroyo de Las Piedras y que conduce a la Huerta de Don Marcos; más adelante está el de la cuesta segunda de Don Marcos, que conduce hasta el molino harinero del arroyo Pedroches y a las haciendas de la Mesa de la Marquesa y El Majano; el del arroyo de Pedroches que pasa por la cuesta primera de la Huerta de Don Marcos; pasado el arroyo citado está la cuesta segunda de Don Marcos que conduce a la Huerta de la Marquesa; más adelante está el que conduce desde la carretera al caserío de la hacienda de Trecepiés; antes de llegar a la casilla de peones camineros de la carretera, se cruza el camino que de la cuesta primera de Don Marcos iba a unirse al camino de Los Pradillos, denominada carretera de Ciudad Real; y por último, en el P. K. 7,473 cruza la citada carretera en terrenos de la Hacienda Quintana.

Estos pasos a nivel eran de carácter público o particular, según se especificó en las actas de expropiación certificadas por dos peritos y ratificadas por los propietarios.

Como consecuencia de este corte, algunos caminos se desplazaron unos metros para poder cruzar la vía por un paso a nivel en el que se hubiesen fundido dos caminos, sin que por ello se debiera indemnizar a ningún usuario del mismo. Por otra parte, *“pasado el arroyo de Las Piedras hay una fuentezuela en la linde de la traza del ferrocarril en el lugar denominado El Prado y en los terrenos de mister Duncan Shaw, la cual ya hace algunos años que fue encañada y trayda á unirla con la alcubilla que hay en dicho arroyo”*. Como quiera que el *“manantial y el agüeducto”* debían quedar debajo del terraplén que se estaba construyendo para elevar la vía en ese punto, se le debía exigir a la empresa constructora que tras acabar las obras quedase todo dispuesto convenientemente para poder ser usado de nuevo por el vecindario en general.

La Comisión de Fomento decidió el 19 de agosto que se le pidiese al ingeniero de las obras de la empresa un plano de planta y otro del perfil longitudinal de los terrenos objeto de las expropiaciones para examinarlos detenidamente para conocer los pormenores de las alineaciones proyectadas en los caminos y servidumbres públicas.

Las obras del ferrocarril seguían avanzando hacia su finalización. Entretanto, el Ayuntamiento estaba ojo avizor para que no hubiese perjuicio alguno para los

propietarios del municipio. Por ello, el 24 de agosto se envió a José Felipe Salcedo que informó que en el arroyo de las Piedras, en terrenos de Duncan Shaw, se había “*cortado é interceptado el camino que conduce a la Huerta de Don Marcos y fincas de aquel pago*”. El alcalde ordenó a su empleado que se paralicen las obras inmediatamente hasta que no se restableciesen las comunicaciones en los caminos. Al día siguiente, Salcedo se presentó en el lugar y contactó con José Avela, el constructor del tramo, y le transmitió la orden del alcalde de suspender los trabajos en la trinchera de la izquierda del arroyo por haber cortado el camino que conducía a la Huerta de Don Marcos y otros puntos y que no arrancasen de ningún modo los de la trinchera de la derecha más allá del camino de la Huerta del Naranjo.

El maestro de obras no puso inconveniente, pero pidió que se dejase trabajar a los obreros hasta mediodía para no causarles un perjuicio en la faena. Luego, se dejó un guardia municipal vigilando para que se cumpliera con lo prescrito.

10.5.0. Las casas de guardas

El 14 de junio de 1870, se presentó a la aprobación de la Dirección General de Obras Públicas un proyecto relativo a las casas de guarda en el que se especificaba que se había atendido a este particular debido a que había “*llegado el momento de principiar la construcción de estas casas entre La Alhondiguilla y Belmez*”, dado que la explanación de este tramo estaba ya en su fase final y pronto se iba a proceder al asiento de la vía (AHF, 1870: A - 0019 - 016).

En la memoria de construcción de la parte de la línea entre Córdoba y La Alhondiguilla, aprobado por decreto el 15 de febrero de ese año, se indicaba que las casas de guarda de la línea estaban pensadas para que fuesen habitadas por un solo agente. Pero, en vista de que la línea no pasaba por ninguna población, ni siquiera pequeña, y las que quedaban cerca del trazado, como Espiel y Villaharta, estaban demasiado lejos como para considerar que los habitantes de las casas que se instalarían próximas iban a tener un contacto fluido con estos doblamientos, se pensó en hacer viviendas dobles contenidas en un mismo edificio “*a fin de que puedan también habitar en ellas los operarios de la conversación de la vía y no dejar aislados á aquellos*”.

El tipo propuesto era muy similar al que ya funcionaba en la línea de Belmez a Almorchón a excepción de la disposición de algunas ventanas y a la chimenea. Las medidas fueron de 8,90 metros de largo, 6,90 metros de ancho y 3,35 metros de altura desde el suelo hasta la zona inferior de la cornisa. A la fachada se abrían dos puertas para dar entrada a cada una de las dos viviendas. La planta estaba dividida en dos partes iguales por una citara. Cada vivienda disponía de 24 metros cuadrados en la que se ubicaban dos habitaciones de igual superficie comunicadas por una puerta. En la primera se instaló una chimenea justo en el muro de separación, cuyo tiro servía a las dos viviendas, dado que se dividía por su mitad. Ahí se podía cocinar y calentar la casa. En los dos hastiales se dispusieron sendas ventanas, con lo cual, la habitación dedicada a cocina y a comedor y en la que se ubicaba el dormitorio podían iluminarse suficientemente. En la parte trasera no hubo vanos.

Con respecto a la construcción se barajaron dos opciones: levantarla de mampostería o bien de ladrillos “*según lo permitan la naturaleza de los materiales que se encuentren en las proximidades*”. De todas maneras, si se optaba por lo primero, los ángulos del edificio, el zócalo, las mochetas y los capitalizados de los vanos se harían de

ladrillos cubiertos de un enlucido liso, salvo que la calidad de este elemento constructivo permitiera dejarlo visto. Los muros exteriores se harían de enlucido tiroliano y las cornisas se conformarían con obra de mortero.

Las cubiertas se resolverían con bóvedas de panderete, hechas con ladrillo de canto tomados con yeso, y el tejado, dispuesto a dos aguas separadas por un caballete, reposaría sobre una armadura de vigas de madera.

Se proyectaron veinticuatro casas. El plano que se realizó para indicar sus respectivos emplazamientos no existe. El diseño en serie de algunas obras de fábrica y elementos ferroviarios fue una práctica muy habitual y necesaria cuando se proyectaba un ferrocarril, dado que posibilitaba la labor de presupuestado del mismo y la facilidad de construcción mediante la repetición del modelo. En el caso de las construidas en la línea que nos ocupa, el presupuesto de cada una fue de unos 18.000 reales de vellón, por lo que el total de edificios levantados iban a suponer 432.000 reales de vellón.

La Dirección General de Obras Públicas aprobó el proyecto el 11 de agosto de 1870.

10.6.0. Junta general ordinaria

El 15 de junio de 1870 se convocó a los accionistas a través de un anuncio insertado en la *Gaceta de Madrid* a una junta general que se celebraría el 17 de julio (Anónimo, 18/02/1870: *Gaceta de Madrid* Núm. 169).

10.7.0. Dificultades en la construcción

Los trabajos de construcción avanzaban muy lentamente debido a lo intrincado del terreno que se había de atravesar, sobre todo entre Córdoba y Cerro Muriano. Precisamente, esta era la principal característica de la línea, ese fuerte desnivel existente entre su P. K. 0,000, ubicado en la estación de Cercadilla a 117,8 metros sobre el nivel del mar, y el P. K. 17,000, situado en La Mocha a 532 metros sobre el nivel del mar, cerca de la segunda población citada, por lo que en ese corto trayecto salva un desnivel de 411,70 metros lo que supone un gradiente medio de 0,024 milímetros por metro, lo que propicia que en esa distancia no existiese ni una sola cuesta descendente.

El perfil es extremadamente duro, como corresponde a un terreno de sierra, pero, el deseo de la compañía constructora de abaratar los costes de instalación hizo que el trazado se ajustase en demasía a las fuertes peculiaridades orográficas. Esto ocasionó que la línea se convirtiera en el más complicado de los trazados andaluces, y el primero de la nación con más gradiente, un puesto que únicamente le sería arrebatado en 1922 cuando se inaugurase la línea de Ripoll a Puigcerdá, implantada en plenos Pirineos, quedándose la de Belmez para siempre con ese segundo puesto.

No en vano, España es el segundo país más montañoso de Europa, tras Suiza, por lo cual, la orografía jugó siempre en contra de una implantación adecuada de las líneas de ferrocarril, por lo cual en no pocas ocasiones se debió forzar los desniveles de las rampas, constreñir el radio de las curvas y horadar montañas para abrir túneles, lo que encareció y dificultó las construcciones y las explotaciones.

Sin embargo, las condiciones geológicas del terreno aportaron algo bueno, dado que su composición granítica permitió que la infraestructura de la vía fuese muy estable, lo que hizo que a lo largo de su historia los corrimientos de tierras fuesen infrecuentes,

salvo en los taludes, como es natural. Aún así, no hubo muchos problemas al respecto. En los únicos lugares donde se debió tener más cuidado fue en el tramo entre Espiel y Villanueva del Rey y entre Belmez y Peñarroya.

En concreto, esta línea debió recurrir a construir pendientes muy inclinadas, por lo cual hubo tramos, los correspondientes a La Balanzona y sus inmediaciones, que tuvieron gradientes continuos de 30 milésimas por metro y en puntos determinados de hasta 33 milésimas por metro en un tramo de 350 metros ubicado en el P. K. 13,000.

Además, para ceñirse al terreno, los radios de curvas de este tramo fueron muy cerrados, dado que la media oscila en torno a los doscientos metros, siendo en muchos casos de hasta ciento ochenta metros, como ocurre en el túnel número 1. En cambio, pese a esta orografía tan adversa, tan solo existieron ocho túneles en la integridad del recorrido, sumando todos ellos una longitud total de 1.091 metros, lo que implica una buena media desde el punto de vista de la destreza constructiva que debieron desplegar los ingenieros que la construyeron, dado lo intrincado y difícil de la línea.

10.8.0. Variación de los emplazamientos de Espiel y La Alhondiguilla

En un principio, la empresa concesionaria pensaba que la afluencia de viajeros a las estaciones de Espiel y de La Alhondiguilla iba a ser "*de escasa importancia*" (AHF, 1870: A - 0020 - 010), por lo cual, ambas paradas se destinaban a posibilitar el cruzamiento de los trenes. Debido a ello, los edificios de viajeros que se tenía pensado diseñar se basaban en el aspecto físico y la estructura de los ya vistos en la línea de Belmez a Almorchón, como ya ocurriera con las casas de guarda, las obras de fábrica y otros elementos constructivos ya citados.

Dichos edificios se diseñaron de forma rectangular y responde a unas medidas de 12 metros de fachada, 8 de ancho y 4,25 desde el suelo a la zona superior del alero. La planta se divide en tres partes iguales en sentido perpendicular a la vía mediante dos tabiques. Cada porción dispone de 26 metros de superficie. La de en medio sirve de vestíbulo y de paso para desplazarse desde la zona delantera a las vías. Las laterales, la de la derecha, contienen una oficina y el despacho de billetes, que miraba a la vía. La de la izquierda está destinada a vivienda del jefe de estación. La habitación de la fachada de la vía se destinaba a dormitorio y la de la fachada principal estaba dedicada a cocina y comedor. Tanto esta como la del despacho de billetes tenían sendas chimeneas adosadas a los muros laterales.

Ambas fachadas son idénticas. Sus únicos vanos son dos ventanas que dan luz a las habitaciones y dependencias, una a cada lado de una puerta de hoja doble con un montante de medio punto de cristales. Los hastiales tienen un frontón perforado mediante un óculo abierto para que se ventile la armadura y la zona de la cubierta.

Como en el caso de las casas de guarda, los edificios se iban a construir de mampostería ordinaria a excepción del zócalo, los ángulos del edificio, las mochetas y capialzados de las puertas y ventanas se hicieron de ladrillo cubierto de enlucido liso, y si el elemento constructivo citado era de buena calidad, se procedería a dejarlo visto. Los entrepaños de las puertas de entrada y las fajas de las fachadas se iban a confeccionar de enlucido ordinario y los fondos se revestirían de enlucido tiroliano. Las cornisas se harían de ladrillo revestidas de mortero y la solería de baldosas de barro cocido. Las

habitaciones se cubrirían de bóvedas de panderete formadas con ladrillos de canto tomadas con yeso. El tejado descansaría sobre una armadura de caballetes.

El resto del proyecto de la estación de Espiel se compuso de un edificio de retretes, dos andenes de viajeros de 40 metros de largo, un muelle descubierto de mercancías de 50 metros de largo por 8 metros de ancho, una longitud de vía entre agujas de 300 metros y una vía para mercancías de 160 metros de larga.

El resto del proyecto de la estación de La Alhondiguilla se componía de un edificio de retretes, dos andenes de viajeros de 40 metros de largo, un muelle descubierto de mercancías de 25 metros de largo por 18 de ancho, una longitud de vía entre agujas de 300 metros y una vía para mercancías de 140 metros.

El proyecto se presentó para su aprobación el día 15 de septiembre de 1870, pero no se aprobó hasta el 24 de noviembre de ese año con algunas prescripciones, lo que indica que si el primer tramo de la línea se inauguró cuatro días más tarde, las estaciones debían de estar en un estado muy precario en general, aunque, con toda seguridad, los edificios de viajeros aún no se habían construido.

Como curiosidad habría que decir que según el plano de 1870 de La Alhondiguilla que se incluyó en este proyecto, la aguja del lado Córdoba se iba a ubicar en el P. K. 50,200. En el de Espiel, se indica que la correspondiente iba a situarse en el P. K. 38,866, lo que a todas luces es un error, dado que según esto la primera estación estaría situada más al norte que la segunda y no es así. Sin embargo, si se toman esos datos como intercambiados equivocadamente por el delineante que hizo los diseños, esos puntos corresponderían a las inmediaciones del puente de la carretera de la central térmica, en el caso de La Alhondiguilla, y al lugar donde se instaló el semáforo de distancia del lado Córdoba de Espiel, lo que indicaría que originalmente los asientos de estas paradas fueron muy distintos, como ya ocurriera en el caso de la de Obejo y la de Villanueva del Rey, pero fueron trasladados a otra ubicación más conveniente, según los ingenieros.

10.9.0. Empalme del ramal de las minas de Cabeza de Vaca

Según indicó José Antonio Torquemada, en 1843, se le otorgaron varias concesiones mineras a *“Manuel Rodríguez de Cabeza de Vaca. De él tomaron el nombre las minas y la estación, aunque ambas distaban un kilómetro entre sí”* (Torquemada, 2016: 26).

La Unión Ferro-Carbón fue *“la primera que propuso la construcción de altos hornos en la Vega del Fresno, junto al río Guadiato y dos kilómetros al sur de Belmez. La Fusión Carbonífera y Metalífera de Belmez y Espiel continuó este proyecto en 1858”*. Dos años más tarde, se construyó la fundición de plomo en el espacio citado, pero la falta de transporte hizo inviable su rendimiento económico y en 1868 fue absorbida por la Sociedad Carbonera de Belmez y Espiel y poco después pasó al sindicato malagueño presidido por los Heredia, los Larios y los Loring (Torquemada, 2016: 15-16).

Aprovechando la próxima inauguración de la línea de ferrocarril de Córdoba a Belmez, la empresa propietaria, que también poseía las minas de Cabeza de Vaca, Santa Rosa y Santa Elisa y otras muchas de la cuenca carbonífera del Guadiato, estaba construyendo en septiembre de 1870 un ramal para poder dar salida al carbón que extraía. Deseaba que partiese desde el trazado y que llegase hasta sus dependencias, por lo cual, la compañía ferroviaria solicitó autorización para intercalar una aguja para

conectar ambos trazados en el P. K. 76,300 de la antigua kilometración. *“El servicio de la misma estará encomendado á la citada corporación que deberá destinar a un guarda para que esté permanentemente al cuidado de la misma”* (AHF, 1870: A - 0019 - 017). Se dispuso que estuviese siempre cerrada con un candado a excepción de aquellos momentos en los que los trenes debían entrar o salir del ramal.

El punto de empalme se posibilitó en una curva de 350 metros de radio en una horizontal de 716,30 metros de longitud y sobre un terraplén de 2,66 metros de altura que levanta la vía sobre el nivel del cercano Guadiato.

La petición del permiso de obra se le hizo a la División de Ferrocarriles de Sevilla el 15 de septiembre de 1870 y lo concedió el ingeniero jefe Eduardo Saavedra el 2 de diciembre de ese mismo año, aunque se prescribió que además de situar en la aguja un guarda permanente y que estuviera siempre cerrada con un candado, se indicó que *“se colocarán dos aparatos de disco completos, uno para cada lado, cuyas palancas de maniobra estén junto á la de la aguja, y que puedan cubrir el tren mientras este se vea obligado a parar en la vía general para dejar o tomar los vagones del ramal”*. Además, se obligó a disponer una caseta o una garita que sirviese de refugio al guardagujas.

Algo tan humilde como esta instalación ferroviaria es lo que dio lugar a que a lo largo del tiempo fuese adquiriendo una mayor complejidad hasta que acabó constituyéndose en una estación propiamente dicha que fue el cierre de la línea, por lo que, al estar en esta intersección, lógicamente, se llamó Cabeza de Vaca.

10.10.0. Pontones de cuatro metros de luz entre Alhondiguilla y Belmez

El 21 de septiembre de 1870, Nicolás Francisco Dupuys, director de las obras, presentó a aprobación ante Arturo Clemente, ingeniero inspector del ferrocarril de Córdoba a Belmez para aprobar el proyecto de pontón de cuatro metros de luz que había que colocar entre La Alhondiguilla y Belmez (AHF, 1870: A - 0020 - 009). La estructura se componía de un entramado de vigas de cinco metros de largo cuyos extremos descansaban sobre los estribos del pontón, con lo cual, solo cuatro metros salvaban el salto de un lado a otro. Los raíles descansaban sobre sendos maderos que permanecían embutidos en un armazón de hierro. Paralelos a estos, se disponían cuatro tabloneros que servían de pasarelas laterales.

Ese mismo diseño sirvió para el pontón de 5,80 metros de luz del P. K. 8,044 que cruzaba la carretera de Almadén cerca de Los Pradillos y el pontón de 4 metros de luz del P. K. 42,245,20, en la bajada hacia el tramo metálico del arroyo de las Navas del Molero.

En realidad, solo se construyeron cinco pontones en dicho tramo cuando la línea estuvo terminada, pero, al parecer, solo debieron plantearse un par de ellos situados en los dos últimos kilómetros del trazado, dado que el situado en la estación de Espiel y los dos que hubo en Cabeza de Vaca no se construyeron hasta más tarde.

10.11.0. Variante de La Balanzona a Cerro Muriano

Debido a la táctica de reducir el kilometraje mientras se estaba construyendo la línea, en el otoño de 1870 le toco el turno de retocar el trazado del tramo comprendido entre los P. K. 13,420 y 18,218. La denominada por la empresa constructora *“variante de Cerro Muriano”* se presentó a aprobación el 10 de octubre de ese año, una vez que el

15 de febrero de 1870 se había decretado por parte del Gobierno que se debían “*estudiar ciertas modificaciones de detalles*” y entre ellas se encontraba la que se indica entre los puntos ya citados (AHF, 1870: A - 0019 - 014).

La empresa había hecho estudios para ahorrar camino, pero, entre el arroyo de Pedroches y el túnel de La Balanzona no había sido posible cambiar la rasante, por ello, la modificación se llevó a cabo a partir del P. K. 13,420 ya citado.

Desde ahí, el nuevo trazado escapaba en una curva muy cerrada desde donde partía una recta de 395 metros que discurría por el cortijo de San Cebrián. Entonces, torcía hacia el Noroeste, en dirección hacia la carretera de Almadén hasta encontrarse con ella.

Tras pasar el arroyo Fontanares, situado en el P. K., 15,590, la vía seguía describiendo una gran curva que llevaba el trazado hacia la zona de La Almenta y hasta las cumbres de La Mocha, para descender luego hasta las casas de Cerro Muriano, donde volvía a conectar con el trazado primitivo en el P. K. 18,218, pero, con algo más de un kilómetro añadido, dado que la gran curva del cortijo de San Cebrián y La Balanzona había aumentado el recorrido con la idea de hacer más fácil la escalada de un trazado de por sí muy gravoso para las locomotoras, por lo cual, la nueva variante se incorporaba al nuevo recorrido aprobado en el P. K. 19,351. Aunque más dilatado en metros, este itinerario posibilitaba que se eliminasen más de doscientos metros de curvas de radios reducidos.

En cuanto a los pasos a nivel, tan solo se establecerían dos, correspondientes a los P. K. 16,640 en el camino de La Almenta, y en el P. K. 18,920, en el camino de las Minas, ya en Cerro Muriano. Hubo que disponer 19 pasos de agua, de los cuales uno tan solo fue una alcantarilla de 2 metros de luz para el paso del arroyo Fontanares. Los restantes fueron 9 tajeas de 0,50 metros de luz, 6 de 0,80 metros de luz y 3 alcantarillas de 1 metros de luz. En cuanto a las obras especiales, tan solo hubo que proyectar dos túneles de 95 y de 30 metros, ubicados respectivamente en el P. K. 15,435 a 15,530 y 17,110 a 17,140. Esta fue otra de las ventajas de la variante, dado que la antigua ampliaba su número a cuatro. Sin embargo, cuando se realizó el trabajo de explanación, aún se redujo su número a uno solo, que se conocería como el túnel número 5, de Las Malagueñas o de Los Piñoneros.

Las expropiaciones de tierras de monte bajo, plantaciones de pinos y encinas, las ocupaciones transitorias y los daños y perjuicios ascendieron a 210.000 reales de vellón; el valor de los desmontes fue de 4.789.434 reales de vellón; el valor del movimiento de tierras supusieron 912.433 reales de vellón; las obras de fábrica relativas a la construcción de tajeas y las alcantarillas sumaron 140.450 reales de vellón; los dos túneles 500.00 reales de vellón; las desviaciones, los pasos a nivel, los saneamientos y sostenimientos 250.000 reales de vellón; y otros gastos de administración, vigilancia, etc., fueron de 317.683. Por lo cual, el total del coste de la variante fue de 7.120.000 reales de vellón.

El proyecto fue aprobado finalmente por la Dirección General de Obras Públicas y por el ingeniero jefe de la División de Ferrocarriles de Sevilla el día 26 de enero de 1871.

10.12.0. Permiso de explotación del tramo de Alhondiguilla a Belmez

Como quiera que la orografía del tramo entre La Alhondiguilla y Belmez era poco complicada, lógicamente, se acabó de construir antes que la del resto de la línea. Por ello, aunque aún se trabajaba en el espacio que quedaba hasta Córdoba, una vez que se hubo terminado al que se ha aludido, se pensó en ponerlo en explotación. Esta práctica de ir abriendo trayectos al tráfico según se iban concluyendo era habitual en la historia de la implantación del Ferrocarril dado que una parte finiquitada de una línea incompleta puede empezar a general riqueza para sus propietarios, con lo cual se ayuda a terminarla.

Por ello, Joaquín Alonso, el director gerente del ferrocarril de Córdoba Belmez, se dirigió el 19 de octubre de 1870 al ingeniero jefe de la División de Ferro-carriles de Madrid para que le autorizase a comenzar a explotar lo terminado porque *“conviene mucho a los intereses públicos y singularmente á los de las sociedades mineras de la cuenca de Belmez y Espiel, que se ponga inmediatamente en explotación, toda vez que atravesando el ferrocarril toda la zona carbonífera, pueden sacarse los carbones por la línea de Ciudad Real á Badajoz, ínterin se termina la de Córdoba á Belmez”* (AHF, 1870: A - 0206 - 019).

Sin embargo, como quiera que en ese momento no le convenía a la empresa proveerse de material móvil y de tracción para tan corto trayecto, se decidió empezar *“provisionalmente con el material de la Comp^a de Ciudad Real á Badajoz”*, para lo cual combino con esta empresa que le facilitase el que tenía, con lo cual se podía llegar con sus trenes desde Almorchón a La Alhondiguilla. Por todo lo expuesto, también se pidió permiso al Ministerio de Fomento.

Al parecer, la empresa del Ciudad a Badajoz tenía un número total de 200 vagones de los que únicamente se empleaban veintidós al día en los trenes ordinarios *“y con la circunstancia además de que teniendo la mayor parte de estos su recorrido diario insignificante pueden permanecer mucho tiempo en circulación, lo que disminuye el número de los que necesita dicha compañía para su servicio y quedándole por lo tanto un exceso no solo para la circulación actual sino para un aumento considerable”*. Por todo ello, se creyó que podía ser factible la apertura y se autorizó a comenzar los trámites para conseguirlo.

Así mismo, Joaquín Alonso se dirigió también al ingeniero jefe de la División de Ferro-carriles de Madrid el 3 de noviembre de 1870 para comunicar la misma circunstancia a fin de que el ingeniero encargado de la misma procediese a reconocer detenidamente el trozo para poder realizar el acta de apertura (AHF, 1871: A - 0206 - 020). El designado fue Arturo Clemente, ingeniero primero del Cuerpo Nacional de Caminos, Canales y Puertos, quien el día 6 de noviembre escribió desde Ciudad Real un comunicado al citado organismo para indicar que *“después de haber efectuado un detenido reconocimiento de las obras”* concluyó que *“el cierre del camino no se ha construido, que la explanación se halla casi terminada, estándolo totalmente las obras de fábrica habiéndose hecho el asiento de la vía en buenas condiciones y terminado su balastage¹⁴”*. También indicó que estaban terminadas las dos estaciones que comprendía el trozo, así como las diez casas de guarda y los necesarios pasos a nivel de caminos y servidumbres, por lo cual, se pronunció a favor de la apertura en el menor plazo posible.

A continuación, se informó mediante las misivas oportunas al gobernador civil de la provincia de Córdoba, al director general de Obras Públicas y al director gerente de

¹⁴ Puede que la palabra sea un galicismo referido a la colocación del balasto.

la Compañía de Ferro-carril de Córdoba á Espiel y Belmez de que podía abrirse a la explotación la parte de la línea que ya estaba terminada. Posteriormente, el Ministerio de Fomento dio el comunicado oficial al gobernador civil de la provincia el día 19 de noviembre de 1870, con lo cual quedó autorizada la empresa de una manera definitiva.

Por fin, el 28 de noviembre de 1870 se abrió al tráfico el primer tramo de 27.816 metros que separan Belmez de La Alhondiguilla.

La explotación se inició con un tren diario que partía de Belmez a la 18:15 horas y con otro que lo salía desde La Alhondiguilla a las 6:40 horas. Los viajeros que llegaban hasta este punto podían continuar su viaje hacia Córdoba con un servicio de diligencias que llegaban hasta la calle del Ayuntamiento número 12, sede de la empresa de los Hermanos Viguera, mientras que los que partían desde aquí a las once de la noche llegaban a su destino y podían seguir por las vías de la línea hasta Belmez y desde allí a Almorchón y dirigirse hacia Extremadura y Portugal o hacia La Meseta (Anónimo, 24/07/1873: *Diario de Córdoba* Núm. 6878).

11.0.0. INAUGURACIÓN DE LA LÍNEA

11.1.0. Las primeras locomotoras de la línea de Córdoba a Belmez

Las primeras locomotoras de vapor que circularon por la línea no fueron las que previamente había dispuesto la empresa y aprobado posteriormente la administración, sino que fueron alquiladas al Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz debido a que, por una prescripción fallida sobre las necesidades de esta línea, se habían comprado más unidades de las necesarias, razón por la cual fueron ofrecidas a la Compañía del Córdoba a Espiel y Belmez en régimen de alquileres y se le cedieron diez locomotoras de rodaje 040 fabricadas por Cail y Schneider-Creusot.

11.2.0. Contexto histórico

Mientras se ponían en marcha los primeros trenes para hacer sus servicios entre Belmez y La Alhondiguilla, el general Serrano seguía a la cabeza del gobierno provisional de la nación, que se regía mediante los dictados de las Cortes Constituyentes y la Constitución en 1869.

Como quiera que su máximo empeño hubiera estado en restablecer la monarquía, finalmente se consiguió que Amadeo Fernando María de Saboya aceptase ocupar el trono vacante, un hecho que se produjo en 16 de noviembre de 1870, aunque no llegó a España hasta el 30 de diciembre de 1870.

Durante su reinado, se estuvieron dando los últimos pasos para terminar la línea que nos ocupa, sin embargo, aunque hasta su finalización no pasaron nada más que un año, Amadeo abdicó antes (Bahamonde et al, 1982: Tomo 10, 26-28).

11.3.0. Tramo metálico del arroyo de Pedroches

El tramo metálico que había de cruzar el gran barranco del arroyo Pedroches es sin duda la obra más ambiciosa y espectacular de una línea férrea que, una vez acabada, fue durante décadas la más intrincada de toda España y fue una de las más osadas desde el punto de vista de la Ingeniería; porque, no solo fue una obra cara, sino que supuso también un desafío constructivo importante. Por ello, se dejó correr el tiempo y se acometió en los primeros meses de 1872, es decir, un año y medio antes de inaugurada una línea que necesitó muchos años para ser completada.

Curiosamente, el arroyo que debía salvar el puente se hubiese salvado con una alcantarilla de 3 metros de luz, *“pero, el terraplén necesario para atravesar el barranco hubiera sido enorme, puesto que su cubo pasaría los 200.000 metros cúbicos y”* sería *“de una ejecución casi imposible, atendida la naturaleza de los terrenos inéditos compuestos exclusivamente de rocas”* (AHF, 1871: A - 0020 - 012).

El especialista Fernando Fernández Sanz dijo acertadamente que en los ferrocarriles españoles *“no ha habido obras de fábrica excepcionales, especialmente durante el siglo XIX y principios del XX. Primero porque en nuestro país los ríos no tienen caudal excesivo y su paso no exigió obras de envergadura, salvo algunas excepciones como el puente del Ebro en Tortosa, en la línea de Valencia a Tarragona”* (Fernández, 1971: 20).

Por otra parte, comentó también que *“los tendidos se proyectaron con el criterio de ahorrar en lo posible los gastos de primer establecimiento y de esta manera se prefirió ceñir los trazados al terreno mejor que acortar distancias o reducir rampas con la construcción de puentes y túneles”*. Sin embargo, esta inercia cambió en la etapa de la dictadura de Primo de Rivera cuando el Estado gestionó directamente la construcción de nuevas líneas.

Las compañías privadas *“que construyeron en su casi totalidad los tramos metálicos de la red ferroviaria tenían, no obstante, criterios distintos en relación con este tipo de obras”*. Por ejemplo, en Cataluña, Levante, Murcia y Andalucía Occidental se emplearon *“con mayor intensidad los tramos metálicos, tal vez porque el clima seco de estas zonas evitaba los mayores gastos de conservación que exigen estos puentes cuando están en zonas de lluvias abundantes”* (Fernández, 1971: 20). Por lo tanto, MZA y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces utilizó esta forma de salvar cauces más asiduamente que la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, con lo cual, la construcción del puente de Pedroches se debió a una inercia constructiva que tuvo que ver tangencialmente, entre otras cosas, con la climatología.

Según se ha dicho en el proyecto de la variante aprobada el 15 de febrero de 1870, la empresa propuso que se construyese un puente dividido en cuatro tramos y con pilas metálicas, sin embargo, la existencia de las canteras de calcarenita de la zona, moderadamente distantes del punto de obra, hizo que la empresa reconsiderase la decisión y dispuso que esta se sustentase en tan solo dos pilas de mampostería hechas con estos materiales del Terciario y del Mioceno en concreto (MGM 923, Hoja Córdoba, 1973).

Por ello, el 18 de febrero de 1871 se presentó ante la Dirección General de Obras Públicas el proyecto que se deseaba aprobar, una obra cuya longitud total fue de 157,28 metros y la distancia entre los dos estribos de 152,10, la luz de los tramos laterales fue de 47,71 metros, medidos entre los paramentos de las pilas y los estribos, y el central de 58 metros entre los ejes de las pilas y 55 entre los paramentos interiores de estas (AHF, 1871: A - 0020 - 012).

Las barras de celosía estaban reforzadas por montantes verticales espaciados dos metros entre sus ejes. Para asegurar la rigidez del conjunto, se habían añadido cuatro sobre ambos estribos y cinco en las pilas.

El rail se situó a 4,23 metros sobre el nivel de la mampostería de estribos y pilas. Descansaba sobre un cúmulo de largueros de madera de 30 centímetros de ancho y 16 de espesor, encastrados y atornillado a dos escuadras de hierro. Esa estructura reposaría sobre viguetas transversales que se sujetaban a las vigas principales.

Para minimizar el efecto de la dilatación y contracción del metal, el tablero descansaría en un estribo y en una pila sobre un juego de rulos móviles y en la otra pila y en el otro estribo se desplazaría sobre placas de fricción

Los estribos se debían de confeccionar con muros rectos vueltos en ángulo y revestidos con un talud de tierra que conformaron un cono de 45 grados de inclinación. Los dos estribos estarían dispuestos sobre rocas situadas a alturas diferentes debido a la conformación del terreno.

Cada una de las pilas la integrarían tres cuerpos con forma de pirámides rectangulares truncadas con una inclinación del 4%, dejando un resalte de 0,30 metros entre cada uno y con ángulos cortados en chaflán. Las dimensiones del coronamiento de la pila serían de 3 por 6,80 metros. El cuerpo superior tendría 11 metros de altura, el

intermedio 10 metros y el inferior, dependiendo del enrase de los cimientos, tendría 5,60 metros el de la pila occidental y 9,50 el de la pila oriental. Cada cuerpo se separaría del siguiente por un cordón de sillería de 0,50 metros de altura. El interior de las pilas se construiría con mampostería ordinaria, así como los cimientos, que se asentarían sobre el firme de roca natural.

La piedra para los estribos y las pilas se extraería de las canteras cercanas de Peña Tejada, del Molinillo y de la Palomera. Su dureza se comprobó previamente extrayendo numerosos cubos de 10 centímetros de lado y sometidos a un esfuerzo de presión de 60 kilogramos por centímetros cuadrado, lo que indicaba a los constructores *“que esta piedra se halla en excelentes condiciones de resistencia”*.

En cuanto al presupuesto, la parte de mampostería tuvo un coste total producido por las excavaciones de los cimientos, la mampostería ordinaria, la sillería, la mampostería de paramentos, el andamiaje para la construcción de las pilas y los imprevistos de 690,700 reales de vellón. Debido a lo alto de las pilas, la subida de materiales hasta el lugar donde debían ser colocados originó un coste adicional que fue incluido como un gasto extra, por ello, el total citado se incrementó ligeramente por este concepto. Por otra parte, en lo relativo a la estructura metálica, el coste total de los tramos, su colocación, el andamiaje, la pintura y los imprevistos subieron a 1.019.300 reales de vellón. Por lo cual, ambos montos ascendieron a 1.710.000 reales de vellón.

El proyecto fue aprobado el 13 de junio de 1871 mediante una Real Orden con el consenso de la División de Ferro-carriles de Sevilla y la Dirección General de Obras Públicas, pero con unas prescripciones a las que la compañía debió atender meses más tarde.

Una de ellas era que se aumentase el espesor de las bridas, a las que se había dado 50 milésimas en el punto de apoyo de las pilas, 30 en el punto de mayor flexión del tramo central y 32 en el de los tramos laterales, sin embargo, se debió dar 40 y 42 milésimas para sustituir lo proyectado en los dos últimos casos.

También se indicó que se supliesen las viguetas transversales por otras que por sí solas y sin el auxilio de las tornapuntas resistieran el paso de un par de ruedas motrices.

Por otra parte, la rasante del 10 por ciento de la tabla del puente se terminó por dejarla en *“una horizontal de 230,50 metros, dejando de este modo satisfechas todas las prescripciones que imponía la Real Orden de 13 de junio de 1871”*.

Entonces, tras haber resuelto todas las anomalías del proyecto, el 21 de marzo de 1872, se presentó de nuevo a examen después de introducidas las modificaciones señaladas por el Gobierno, por lo cual, el 22 de abril se dio permiso para seguir con la obra.

Las pruebas sobre la resistencia idónea de la estructura metálica y de obra se verificaron, posiblemente, durante agosto de 1873 haciendo circular un tren de cuatro locomotoras de cincuenta toneladas cada una. Con ello, el tramo central *“ha dado una flecha de 0,034 metros con la carga en reposo y de 0,035 con la misma carga en movimiento, siendo proporcionalmente iguales el resultado en los tramos laterales”* (AHF, 1873: A - 0206 - 021).

11.4.0. Continuación de las obras

Mientras, continuaban las obras en todo el resto de la línea perforándose los túneles, construyéndose los puentes y estaciones y levantando edificios varios, pero su

finalización aún se iba a retrasar por espacio de dos años y medio, tiempo en el que se procedería a hacer acopio del material móvil necesario.

Según opina Morilla Critz, debido al tiempo dilatado que transcurrió entre el primer esquema y la construcción definitiva de la línea *“los sucesivos proyectos de mejora del trazado acababan quedando obsoletos y siempre susceptibles de mejora, ante la evolución tecnológica de la industria ferroviaria y el abaratamiento continuado de los carbones de importación para la franja costera andaluza”* (1984: 86).

11.5.0. Sorteo de amortización de obligaciones

El 12 de abril de 1871 se comunicó que el día 30 de ese mismo mes se iba a sortear la amortización de las 21 obligaciones hipotecarias que no se realizó en diciembre pasado, por lo cual, el 6 de mayo se publicó el número de las obligaciones afortunadas en la *Gaceta de Madrid* (Anónimo, 06/05/1871: *Gaceta de Madrid* Núm. 126). Así mismo, se convocó a los accionistas a una junta general para el 31 de mayo (Anónimo, 14/04/1871: *Gaceta de Madrid* Núm. 104).

11.6.0. Extracción de 200 metros cúbicos de grava

El 7 de noviembre de 1871, la dirección de Dupuy y Cía., empresa General del Ferro-carril de Córdoba a Belmez, se dirigió a Agustín Fuentes Horcas, alcalde de Córdoba en el bienio 1870 a 1872, para pedir que se le concediese permiso para sacar 200 metros cúbicos de grava de una cantera situada en el camino próximo al cementerio de La Salud, ya que hacía falta para las obras del ferrocarril de Belmez (AHMC, 1857: C - 805/4).

Inmediatamente, se dio orden a Juan Morán Labandera, alcalde primero popular de Córdoba, para que se inspeccionase el terreno y el día 9 se dictaminó que no había inconveniente *“siempre que la extracción se efectúe según mi juicio obedeciendo a un plan determinado, para evitar poner más en relieve las deformidades que el terreno presenta por operaciones análogas”*. Por ello, se recomendó que se hiciesen las remociones del terreno conformando *“una planicie uniforme que facilite sin rodeos el más cómodo y fácil acceso al cementerio, desapareciendo las deformidades é irregularidades que en la actualidad existen nada favorables al tránsito público”*, con lo que se iba a conseguir *“hermosear notablemente con el tiempo toda esta parte de los extramuros”*.

El 8 de enero de 1872, se le comunicó a Dupuy que su compañía podía proceder a la extracción, pero respetando lo que se le había pedido.

11.7.0. Nuevo sorteo de amortización de obligaciones

El 1 de diciembre de 1871 se comunicó que el día 31 de ese mismo mes se iban a sortear la amortización de 22 obligaciones hipotecarias (Anónimo, 01/12/1871: *Gaceta de Madrid* Núm. 335), por lo cual, el 8 de enero de 1872 se publicaron los números de las obligaciones afortunadas en la *Gaceta de Madrid* (Anónimo, 12/01/1872: *Gaceta de Madrid* Núm. 12).

11.8.0. Subasta pública para la conducción del correo

En 1871, la *Gaceta de Madrid* publicó un informe de la Dirección General de Comunicaciones fechado el 10 de junio de ese año sobre las condiciones en las que iba a sacarse a pública subasta para conducir diariamente el correo desde Córdoba a la estación de La Alhondiguilla. El servicio debía hacerse en el carruaje que el licitador habilitase para ello desde dicho punto hasta la capital de la provincia en tanto se terminaba la línea (Anónimo, 18/06/1871: *Gaceta de Madrid* Núm. 169).

Posteriormente, el 15 de octubre de 1873, se hizo una proclama en la que se anunciaba la subasta pública para la licitación de la conducción diaria del correo y los periódicos, cuantas veces sea necesario, desde la Administración de Correos de Córdoba hasta la estación de Belmez, que es como se la nombraba en el documento publicado tres días después en la *Gaceta de Madrid* (Anónimo, 18/10/1873: *Gaceta de Madrid* Núm. 291).

Como en el caso anterior, también se exigía al ganador de la subasta que se atuviese escrupulosamente a los horarios fijados, debiendo pagar una multa de 10 pesetas por cada ocho minutos de retraso, pudiendo rescindirse el contrato si esta situación ocurría durante más de tres ocasiones. Además de conducir desde un punto al otro y viceversa, debía ayudar a la carga y descarga de lo transportado. El carruaje de transporte debía disponer de un receptáculo para los paquetes y demás envíos y hasta podía recoger viajeros si disponía de un espacio para ello y siempre que este trabajo añadido no le retuviese lo más mínimo en el transporte.

La subasta se fijó para el día 25 de noviembre, pero no debió de concretarse en nada porque muy pocos días después, el 10 de diciembre, se volvió a publicar un nuevo anuncio en la *Gaceta de Madrid* en el que se volvían a indicar las condiciones que ya antes se habían dado a los posibles interesados y se les emplazaba para el 5 de enero de 1874 (Anónimo, 13/12/1873: *Gaceta de Madrid* Núm. 347).

11.9.0. Junta general de accionistas

El 23 de enero de 1872 se convocó a los accionistas a una junta general a través de un anuncio insertado en la *Gaceta de Madrid* para el 28 de febrero en la que se dio cuenta del balance de la sociedad y se leyó la memoria anual (Anónimo, 25/01/1872: *Gaceta de Madrid* Núm. 25). Sin embargo, como no se pudo constituir legalmente por falta de representación de la mitad más una de las acciones emitidas, se convocó la siguiente para el día 20 de marzo (Anónimo, 29/02/1872: *Gaceta de Madrid* Núm. 60).

11.10.0. Contexto histórico

Mientras el reinado de Amadeo de Saboya se desarrollaba de una manera convulsa debido a la inestabilidad política y a los constantes problemas de carácter social, militar, político, etc., el 21 de abril de 1872 se inició la Tercera Guerra Carlista, que sería la última.

Aunque casi todas las operaciones se desarrollaron en las Provincias Vascongadas y en Navarra, posteriormente se extendería el conflicto hasta Cataluña y Aragón y hasta algunos puntos localizados de Andalucía.

11.11.0. Robos en los trabajos de construcción de la línea

A mediados de mayo de 1872, alguien se llevó dinero, ropas y bienes diversos que había en una de las casetas que servían a los trabajos del ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez (Anónimo, 11/05/1872: *Diario de Córdoba* Núm. 6520).

Así mismo, en los días finales del mes de mayo de 1872 le robaron a Francisco Herrera Pastrana unas caballerías con las que realizaba los trabajos de construcción del ferrocarril de Córdoba a Belmez (Anónimo, 27/05/1871: *Diario de Córdoba* Núm. 6238).

11.12.0. La estación provisional de Córdoba

El 4 de junio de 1872, la empresa presentó a la División de Ferrocarriles de Sevilla un proyecto de emplazamiento de la estación de Córdoba de la línea de Córdoba a Belmez de cuya presencia no queda rastro en el Archivo Histórico Ferroviario, por lo que su existencia se conoce a través del legajo referenciado con la Signatura A - 0019 - 003.

Para poder aprobarlo, se presentaron serias dificultades porque la Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Sevilla interpuso diferentes reclamaciones, por lo cual, el Gobierno reunió el 9 de abril de 1873 a los directivos de esta y de la de Córdoba a Belmez a celebrar una reunión, a la que también asistieron los representantes de la de Córdoba a Málaga y los de la de Córdoba a Manzanares, sin embargo, no se llegó al menor acuerdo (AHF, 1873: A - 0019 - 003).

11.13.0. Nuevas expropiaciones de terrenos

Cuando el 15 de febrero de 1870 el Regente del Reino aprobó el proyecto de la variante de la línea de Córdoba a Belmez fue necesario hacer expropiaciones de terrenos a fin de poder implantar el trazado. Entre los que afectaron a los primeros kilómetros se encontraban las propiedades de cinco propietarios y una entidad industrial que tenían sus tierras entre los P. K. 0,706 y 2,138, por lo cual, el 25 de junio de 1872, el Gobierno Civil le remitió al alcalde de Córdoba la lista de dueños de fincas a las que se iba a expropiar parte del terreno para la ejecución de la variante del trazado del ferrocarril, para que en caso de no estar de acuerdo con la decisión hiciesen las reclamaciones oportunas (AHMC, 1857: C - 805/5).

Las personas afectadas, las superficies decomisadas, el tipo de terreno y los P. K. del trazado fueron Rafael Valle, 0,21 áreas y 34 centiáreas, terreno de labor, 0,706 al 0,770; la Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Sevilla, 0,25 áreas y 86 centiáreas, 0,791 al 0,865; el marqués de Campo Real, 1 hectárea, 17 áreas y 0,7 centiáreas, terreno de labor, 0,987 al 1,509; el conde de las Quemadas, 0,5 áreas y 50 centiáreas, terreno de labor y olivar en la finca de La Matriz, 1,509 al 1,529; Salvadora Basaben, 0,33 áreas y 72 centiáreas, terreno de labor y olivar, 1,529 al 1,670; Manuel Lozano, 1 hectárea, 0,5 áreas y 12 centiáreas, cortijo de La Gallega, 1,670 al 2,138 (Anónimo, 29/06/1872: *Diario de Córdoba* Núm. 6559).

El 27 de junio, el alcalde dispuso que se anunciase al público por medio de los periódicos locales para que llegase a conocimiento de los interesados y pudieran reclamar lo que estimasen oportuno. Por ello, el día 29 de junio se publicó en la prensa local cordobesa, tras lo cual, transcurridos los diez días reglamentarios, no se presentó

reclamación alguna en el Gobierno Civil, pero sí que se llevó una al Ayuntamiento que remitió este organismo; no se conserva el documento.

11.14.0. El cruce de Cercadilla

Cuando el 15 de febrero de 1870 el Regente del reino firmó el Decreto mediante el cual se le daba a la empresa propietaria de la línea el permiso necesario para realizar la variante que la constructora de la Compañía del Ferro-carril de Córdoba á Belmez quería establecer entre la capital y La Alhondiguilla, se indicó en el párrafo 5º del mismo *“que se hiciese un nuevo estudio para situar la Estación de Córdoba á fin de evitar el cruce á nivel con la línea de Sevilla”* (AHF, 1872: A - 0019 - 012).

Si desde un principio la estación de Córdoba a Belmez se había proyectado implantarla al sur de la línea de Córdoba a Sevilla y de la de Córdoba a Málaga, al tener que cruzar ambas forzosamente el tren de la Sierra, se iba a producir un problema continuo, dado que la marcha de unos trenes y otros se iba a ver dificultada debido al tránsito de los servicios de cada una de las tres empresas. Además, existía la posibilidad de que se produjeran accidentes; sin embargo, la compañía de Belmez defendió una vez más la idoneidad de la ubicación de su cabeza de línea diciendo que se habían *“practicado diferentes estudios y todos ellos han demostrado la imposibilidad de modificar dicho cruce á nivel”*.

El terreno tampoco permitía pasar ni por debajo ni por encima de las líneas. Se podía, eso sí, situar en el lado de la Huerta del Recuero, el lugar donde se ubicó con el tiempo el barrio obrero de Las Margaritas. Sin embargo, al haber dos líneas férreas de por medio, la estación quedaría aislada y solo se podría llegar a ella a través del paso a nivel de la carretera de Trassierra, con lo cual, las personas y los carruajes que debían ir hasta allí se expondrían al posible peligro y al inconveniente de ese cruce de vías y carretera.

Además, había otra razón de peso y era que el ferrocarril de Córdoba a Málaga, aunque aún no tenía una estación propia, sí que tenía sus vías en terrenos de su propiedad cuyos dueños eran los mismos que los que construían el de Córdoba a Belmez. Por lo cual, si la misma empresa tenía un par de sedes distintas entre las que debían hacer maniobras para llevar sus convoyes de carbón hasta el puerto de la ciudad mediterránea, le iba a suponer unas dificultades muy grandes, más aún que las que suponía pasar por el cruce que se pretendía eliminar del proyecto.

Además, algo más allá de la Huerta del Recuero había ya una fábrica de jabón servida por un ramal que partía de la línea de Sevilla, con lo cual, el espacio para instalar una estación a partir de la carretera de Trassierra en dirección Oeste era insuficiente a todas luces, so pena de que la playa de vías se estableciera entre la del citado ramal y la vía, con lo que aumentaba el problema.

En el legajo no existe un plano relativo a lo que se trata de explicar en la memoria del proyecto, pero, eso no indica que un día no hubiese uno que formara parte de este corpus documental. Algo posterior en el tiempo, hubo un legajo que figura con la signatura A - 0019 - 013 y que se refiere a la presentación de planos de edificios y del trazado de vías de la estación de Cercadilla en su nuevo emplazamiento. Entre sus gráficos figura uno que puede ser el plano que falta en el que se analiza, dado que corresponde exactamente a las indicaciones sobre el trazado que se hacen en la memoria

de este primero. No es rara la práctica de usar planos y documentos ya incluidos en anteriores proyectos a fin de ahorrar trabajo y gastos de realización.

La memoria del legajo que se estudia indica que la estación debía situarse entre la carretera de Trassierra y el camino de Almodóvar. Su plano informa que las vías A y B eran las destinadas al servicio de viajeros y se comunicaban por sus extremos. En la entrevista se disponía un andén de 100 metros de longitud, al igual que el principal situado frente al edificio principal de la estación. Tenían unida una vía muerta de servicio para facilitar la formación de los trenes que se dirigía hacia el Oeste y llegaba hasta el muelle de mercancías. Incluso, se contemplaba la posibilidad de añadir una vía más a su izquierda.

El edificio de viajeros distaba de la vía más cercana 15 metros, una medida algo más amplia de lo habitual, por si un día se necesitaba colocar otra vía más en dicho espacio.

Dos placas y una vía transversal ponían en comunicación las vías de viajeros y las que se diversificaban desde la línea de Málaga y un cocherón para ocho vehículos que serían desplazados mediante un carretón móvil.

Las mercancías se recibirían en la vía F, E y D, que se iba a cubrir en parte por el alero del muelle cubierto. También estas vías se comunicaban entre sí con tres placas y una vía transversal. Su acceso a la zona de viajeros se podía efectuar por la vía G y a la de carbones se podía acceder a través de la vía H.

Las vías K, L y M se destinaban a los trenes de carbón. Se situaban a unos 70 metros del cruce de la vía de Sevilla. La de en medio se reservaba a los movimientos que debía efectuar la grúa para intercambiar las cajas de carbón de los vagones.

Las vías H y O permitían los movimientos de comunicación sin pasar por las vías ocupadas por los trenes de carbón.

Otra vía conducía en dirección Este a la placa de las locomotoras y la vía R a la alimentación de agua y combustible.

La S se había diseñado como una vía provisional, con lo que podía construirse a posteriori por si era necesario estacionar una máquina de reserva.

La vía de Málaga se podía desviar unos metros en dirección a la de Sevilla y aún se proyectó en unirla un poco más a la citada para aprovechar el espacio con vías destinadas al estacionamiento y formación de trenes.

Finalmente, se indicaba que la empresa presentaría los proyectos del edificio de viajeros, el depósito de locomotoras, el de coches y el del muelle de mercancías.

11.15.0. Modificación de la ubicación de la estación de Cerro Muriano

Cuando se sometió a aprobación el proyecto del trazado, ratificado por Real Decreto de 15 de febrero de 1870, se indicó que la estación de Cerro Muriano no se iba a situar en el P. K. 20,300 como se había dispuesto originalmente, es decir, a continuación del segundo paso a nivel que tenía la carretera de Almadén tras salir de la población de origen minero.

La utilidad de dicha estación radicaba en la necesidad de que los trenes se pudiesen cruzar, por lo cual, el número de las vías de su playa se limitaba a la general y a una de servicio, más otra muerta para que sirviese de apartadero (AHF, 1872: A - 0019 - 010).

Así mismo, se pretendía además que las locomotoras pudiesen repostar agua, sin embargo, la carestía de veneros de caudal abundante que existe en la zona hizo que no se pudiese establecer allí esa parada. Solo cuando se buscó en las inmediaciones del P. K. 22,000 se pudo hallar un flujo acorde con las exigencias de la explotación. Por ello, el 9 de octubre de 1872, la empresa propuso modificar el emplazamiento trasbordando al P. K. 21,590, situado en una horizontal, a partir del cual se prolongaría una vía de 343,29 metros, en lugar de los 250 que estaban proyectados en el primer plano sometido a aprobación.

El asentamiento ferroviario se componía de muy pocas obras de fábrica. Tan solo se proyectó ubicar el edificio de viajeros, un retrete, una casilla de guarda, una alcantarilla y una tajea de un metro y de 0,50 metros de luz, respectivamente, y un depósito de agua de 5 por 5 metros de lado desde el que se iba a alimentar un castillo o un depósito de agua.

Muy cerca, se encuentra la carretera de Almadén desde la que partiría un corto carril que ponía en comunicación ambos caminos: el empedrado y el de hierro.

Finalmente, el proyecto se aprobó con prescripciones mediante una Real Orden de 11 de diciembre de 1872.

Posteriormente, la instalación ferroviaria sería conocida como la Estación de Obejo.

11.16.0. Vía para rasantes de 16 milésimas y curvas de 300 metros

El 17 de octubre de 1872 se presentó un proyecto a aprobación del sistema de vía para las partes de la línea donde las rasantes no excediesen de 16 milésimas y los radios de las curvas no fuesen inferiores a 300 metros (AHF, 1872: A - 0019 - 011).

Unas semanas antes, el 9 de agosto, se había aprobado mediante una Real Orden el sistema de vía que la empresa quería colocar en los tramos más difíciles. Por ejemplo, se pensó en buscar traviesas de roble, pero fue imposible hallarlas, por lo cual, se hizo inyectar con sulfato de cobre las que pudieron encontrarse de maderas más corrientes. Para remediar el defecto, se pensó en sujetar el carril con anillas Desbrieres, muy empleadas en muchos ferrocarriles de todo el mundo.

Por ejemplo, un carril sujeto a una traviesa de pino mediante un clavo normal sometida a la acción de una prensa de fijar ruedas aplastó las fibras de la madera a una presión de 1566 kilogramos. En una traviesa de roble, el clavo resistió a una presión de 2356 kilogramos. Sin embargo, en una traviesa de pino en la que se clavó un clavo provisto de anillas Desbrieres fue necesaria una presión de hasta 3327 kilogramos para que se produjese el aplastamiento.

Otra de las prescripciones de la Real Orden citada consistía en que se debían colocar tirantas de hierro espaciadas convenientemente cada dos traviesas o así y atornilladas por sus extremos a la garganta del raíl mediante tuercas interiores o exteriores. De esta forma, se conseguía mantener el ancho de vía, pero, a la vez, era la causa de algunos accidentes frecuentes en las líneas en las que se había adoptado el sistema, ya que podían ser arrancadas por el gancho de la cadena de enganche de un vagón que se arrastrase por la vía tras haberse soltado fortuitamente del que le precedía o le sucedía en la composición de un convoy en movimiento. Este accidente también podía producirse al enganchar las tirantas de las agujas.

Sin embargo, ante la necesidad de asegurar el ancho en las curvas de radios cortos, se propuso que las tirantas se realizasen con una pletina de hierro de 8 milímetros de ancho y 45 milímetros de grueso, que se embutiría en una ranura practicada en la traviesa y que pasase por debajo del patín del rail, tras lo cual se debían clavar los clavos correspondientes para fijar todo el conjunto del dispositivo.

En las curvas de 300 metros de radio se debían emplear carriles de 6 metros que se asentarían sobre siete traviesas, sobre dos de las cuales se montarían dos tirantas.

En las curvas de 250 metros de radio se utilizarían carriles de 6 metros que se situarían sobre siete traviesas, sobre tres de las cuales se dispondrían tres tirantas.

En las curvas de 200 metros de radio se usarían carriles de 5 metros que se establecerán sobre siete traviesas, sobre tres de las cuales se acoplarían tres tirantas.

En el momento de presentar a la aprobación este sistema de colocación de vía, la compañía ya había realizado una serie de pruebas.

El permiso se dio con prescripciones mediante una Real Orden de 22 de enero de 1873.

11.17.0. Sorteo de amortización de 23 obligaciones hipotecarias

El 1 de diciembre de 1872 se comunicó a los accionistas que el día 31 de ese mismo mes se iban a sortear la amortización de 23 obligaciones hipotecarias (Anónimo, 21/12/1872: *Gaceta de Madrid* Núm. 356). El anuncio se volvió a repetir dentro del mismo mes en un número posterior de la publicación, por lo cual, el 2 de enero de 1873 se publicó en la *Gaceta de Madrid* el número de las obligaciones afortunadas (Anónimo, 03/01/1873: *Gaceta de Madrid* Núm. 3).

11.18.0. Diligencias para abrir el tramo de Alhondiguilla a Obejo

El proceso de apertura de la línea generó una cuantiosa documentación. Como ya se ha dado a conocer, el tramo entre la Belmez y La Alhondiguilla se había puesto en funcionamiento en 1870, pero aún quedaba el resto del recorrido entre este punto y Córdoba.

Todo se inició el 16 de enero de 1873 con la petición de Escoriaza, director general de Obras Públicas, a Luis Graciani, el ingeniero jefe de la División de Ferrocarriles de Sevilla para que le remitiese a la mayor brevedad posible la medición de la línea entre las estaciones de La Alhondiguilla y Cerro Muriano para poder aprobar los cuadros de percepción de tarifas en las estaciones de El Vacar y Obejo (AHF, 1973: A - 0206 - 021).

A su vez, Graciani se dirigió a Rafael Contreras, ayudante de la línea de Córdoba a Belmez, y le indicó que procediese a medir, con la mayor escurpulosidad, junto a la persona que designase la empresa constructora, la longitud comprendida entre el centro de las estaciones de La Alhondiguilla, El Vacar y Cerro Muriano, un topónimo que a todas luces se refiere en este caso a la estación de Obejo, y remitirlas a la División de Ferrocarriles de Sevilla a la mayor brevedad posible. Ese mismo día también, se dirigió a Dupuy, el director de la compañía constructora, para que designase a la persona que desease, cuyo nombramiento recayó en Valmy Dutrieu el 18 de enero.

El día 26 de ese mismo mes se efectuaron las mediciones que dieron como resultado que entre La Alhondiguilla y El Vacar hubiese 12,619 kilómetros, entre esta y

Obejo hubiese 8,233,60 kilómetros y entre esta y Cerro Muriano hubiese 3,587,60 kilómetros, lo que supone un total entre estaciones extremas de 24,440,20 kilómetros.

Al día siguiente, Graciano, el gestor de la Dirección de Ferrocarriles de Sevilla, se dirigió a Dupuy para pedirle que le informase sobre si la empresa deseaba que se le concediese el permiso para explotar desde La Alhondiguilla hasta Cerro Muriano *“á la que también se la designa con el nombre de Obejo, única estación debidamente autorizada por la superioridad, ó si se pretende comprender en la explotación otra zona mayor en tres o cuatro kilómetros hasta el mismo Cerro Muriano”*. Si era así, se debía solicitar una autorización especial y manifestar si era una estación regular o provisional.

El 30 de enero le respondió Dupuy que la empresa pensaba abrir al tráfico de viajeros y mercancías hasta Obejo, pero, debido a que la vía estaba ya puesta en dicha fecha hasta ese punto, se quería solicitar conformidad para poder utilizar el trazado hasta la población minera porque pretendía habilitar una parada provisional para descargadero de carbones.

El día 3 se remitió a Dupuy una documentación consistente en cuatro hojas en las que figuran las medidas comprobadas entre el centro de los andenes de las estaciones para que conservase una, firmase tres y las devolviese a la División de Ferrocarriles de Sevilla para que esta, a su vez, las remitiese a la División de Ferrocarriles de Madrid, con cuyos datos estuvo de acuerdo el gerente de la empresa de construcción y así lo indicó en una carta fechada el 6 de febrero. Además, se pide el permiso de explotación desde Obejo hasta Cerro Muriano, *“en cuyo lugar hay una casa de guarda”*, y también se iba a utilizar una caseta provisional de madera en la horizontal de 1.146,85 metros.

Por tanto, si bien no era adecuado autorizar el transporte de viajeros hasta dicho punto, al menos, sí que era una cuestión de lógica permitir el transporte de carbones porque, dado el *“camino casi intransitable”* por el que discurrían los carros de carbón, así lo requería la industria. Por ello, se indicó a la empresa que debía instalar un telégrafo en comunicación con la estación de Obejo para el control de las expediciones de los trenes de carbón; se debía establecer una vía de servicio *“ó apartadero para la descarga de los wagones de carbón así como un disco de señales y demás medidas de precaución”*; y la máquina que remolque a estos trenes debía ir con la chimenea por delante, debiendo retroceder la máquinas sola hasta la placa de Obejo donde hará el cambio de dirección, en lo que no encontraba inconveniente la Dirección de Ferrocarriles de Sevilla debido a la proximidad de ambos puntos.

El 8 de marzo de 1873, Graciano indicó a Obras Públicas que el tramo de La Alhondiguilla a Obejo estaba terminado, pero que la empresa propietaria no tenía material de tracción propio, por lo que iba a utilizar el de la línea de Almorchón a Belmez, que como se conoce, ya transitaba por el tramo más septentrional del trazado desde el 2 de noviembre de 1870, es decir, el que unía esta población con La Alhondiguilla. Además, se indicó que existía un pontón de madera de cuatro metros de luz entre esta estación y El Vacar que contaba con las garantías suficientes para permitir la circulación de los trenes. Aunque no se indica el lugar donde estaba el pontón, se refiere sin duda al que está en el P. K. 42,245,20, ubicado en las proximidades de la estación de Alhondiguilla, en terrenos de la finca La Gamonosa y el arroyo de las Navas del Molero, bajo cuyo tablero pasaba un camino previo a la implantación de este ferrocarril que no era sino la vía romana de Corduba a Emerita

Augusta. En algún momento de su historia, su pasarela se sustituyó por una metálica idéntica a las que hay en otros puntos de la línea.

El 31 de marzo de 1873 se autorizó a la Compañía del Ferro-carril de Ciudad Real a Badajoz, para que circulase con sus locomotoras y vagones por el tramo entre La Alhondiguilla y Obejo y que extendiesen su recorrido hasta Cerro Muriano si se trataba de los trenes de carbón, toda vez que se había convenido tal cosa mediante un contrato firmado entre las dos compañías.

Sin embargo, aún quedaban muchas gestiones por realizar.

11.19.0. Junta general ordinaria

Entretanto estas tramites llegaban al estado que alcanzaron, el 25 de enero de 1873 se había convocado a los accionistas a una junta general ordinaria a través de un anuncio insertado en la *Gaceta de Madrid* para el 28 de febrero en la que se dio cuenta del balance de la sociedad, se leyó la memoria anual, se reformaron los artículos 8, 21 y 27 de los Estatutos de la Compañía y se habló de la conveniencia de acogerse al decreto de 28 de octubre de 1868 y a la ley de 18 de octubre de 1869 (Anónimo, 27/01/1873: *Gaceta de Madrid* Núm. 27). Sin embargo, como la asamblea no se pudo constituir legalmente por falta de representación de la mitad más una de las acciones emitidas, se convocó la siguiente para el día 31 de marzo (Anónimo, 02/02/1873 y 03/02/1873: *Gaceta de Madrid* Núm. 61 y 62).

11.20.0. Contexto histórico

Finalmente, tras veintisiete meses de inestabilidad política que convirtieron su reinado en un esfuerzo vacuo por intentar gobernar, Amadeo I renunció al trono en la mañana el 11 de febrero de 1873, por lo cual, ese mismo día por la tarde, se instauró la Primera República Española.

La tentativa de crear un gobierno republicano en España se caracterizó por la inestabilidad política, por la inercia convulsa que habían seguido los acontecimientos del país desde muchos años antes y porque no había poder político que la atajase.

Durante los once primeros meses, se sucedieron hasta cuatro presidentes en el cargo: Estanislao Figueras, Francisco Pi y Margall, Nicolás Salmerón y Emilio Castelar.

Por otra parte la Tercera Guerra Carlista y la Guerra de los Diez Años, radicada en Cuba, siguieron su curso.

Para este periodo histórico, véase el tomo 10 de la *Historia de España*, publicada por la editorial Información y Revistas S.A., editora de *Historia 16* (AA. VV, 1983).

11.21.0. Desvío de la línea en el camino de la ronda

El ferrocarril de Córdoba a Belmez atravesaba a nivel el camino de la ronda en el P. K. 0,852. Además, cerca de la capital cordobesa había dos cruces correspondientes a los caminos de la Casa del Brillante y de Santo Domingo, situados respectivamente en los P. K. 2139 y 2210, que se encontraban en la zona de la Cruz de Juárez. Por ello, el 13 de febrero de 1873, Dupuy, gerente de la empresa constructora de la línea, le indicó al alcalde de la ciudad que, cuando faltaban “*solamente para la terminación de la línea*

los 2 primeros kilómetros” (AHMC, 1857: C - 805/6), porque se quería evitar que “los transeúntes que circulan por el camino de ronda y quieren dirigirse á Córdoba por la carretera de Los Arenales tengan que atravesar tres veces las líneas férreas de esta población, esta empresa ha adoptado la solución más ventajosa que es desviar dicho camino paralelo al ferrocarril hasta la salida a la carretera de Los Arenales”.

El 19 de ese mismo mes, la comisión de Fomento de la Alcaldía indicó que se debía conocer la opción del Arquitecto de la Municipalidad, por lo cual, el 2 de mayo de ese año, Juan Morán Labandera dictaminó que no había problema para alterar ligeramente el recorrido de un camino que pasaba el ferrocarril de Córdoba a Sevilla por el Pretorio y se dirigía hacia el Oeste para cruzar la carretera de Trassierra después de haber pasado la vía del de Córdoba a Belmez. Por ello, se aceptaba que se desviase unos metros más al sur, pero la empresa peticionaria debía hacer la obra por su cuenta, cediendo el terreno al municipio, toda vez que esta se iba a ahorrar gastos de sueldos de guardas, construcción de vivienda, barreras y otros elementos.

Finalmente, el Ayuntamiento dictaminó que no se iba a permitir la alteración del recorrido del camino de ronda *“por considerar la desviación incómoda y de más rodeo para cuantos por el camino descrito del Pretorio tienen que dirigirse a Trassierra ó puntos contiguos”.*

Efectivamente, este paso a nivel existió hasta el final de la línea. Se conoció como el de la calle Doña Berenguela. Al final, el camino llamado de Los Toros se convirtió en arteria ciudadana cuando la ruta había perdido su función en el tiempo en que La Huerta de la Reina y Las Margaritas se desarrollaron como barrios obreros.

Al haberse construido un bloque de viviendas en su lugar, posiblemente en los años setenta, no quedaron restos de la casa que albergó al guarda y a su familia, aunque la existencia de la casa del guardabarrera está constatada mediante su inclusión en un plano de inicios del siglo XX incluido en la documentación del cruce de la línea de Belmez con la de Sevilla.

11.22.0. Plazo para la terminación de la línea

El 3 de marzo de 1873, el Gobierno promulgó una ley mediante la cual se ampliaba hasta el 30 de septiembre de aquel año la fecha en la que debía ser terminada la construcción de las líneas de Córdoba a Belmez y de Granada a Bobadilla. Si no se llegaba a cumplir los plazos, la compañía propietaria no obtendría la subvención correspondiente a los últimos cuatro kilómetros, lo que le acarrearía una sanción de medio millón de pesetas. Sin embargo, esto no ocurrió debido a la premura con la que se completaron las obras.

11.23.0. Hallazgo arqueológico en la Estación de Obejo

Al hacerse una remoción de tierras con el fin de colocar la placa giratoria de la estación de Obejo, se encontraron unos huesos pertenecientes a varios individuos, entre los que se identificó el de un niño y el de un adulto de una cierta relevancia social a juzgar por el mejor aspecto de la yacija en la que reposaba y por la presencia de un ajuar funerario algo más relevante que el que acompañaba al resto de los cadáveres y que consistía en lucernas de metal, anillos y algunos objetos más.

El *Diario de Córdoba* hablaba de la necesidad de que se personase alguna comisión de personas idóneas para que llevasen adelante las excavaciones y evitasen “*que se pierdan objetos que puedan servir para el esclarecimiento de la historia de la dominación*” (Anónimo, 01/04/1873: *Diario de Córdoba* Núm. 6785).

11.24.0. Nuevo intento de establecer una estación en Córdoba

Como ya se ha comentado, las conversaciones del Gobierno llevadas a cabo el 9 de abril de 1873 con los representantes de la Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Sevilla, los de la de Córdoba a Belmez, los de la de Córdoba a Málaga y los de la de Córdoba a Manzanares con respecto a la implantación de la estación de la línea de la Sierra en la capital terminaron sin que se llegase a ningún acuerdo (AHF, 1873: A - 0019 - 003). Por ello, el Gobierno aprobó el proyecto el día 22 de abril de 1873, decidiendo la cuestión a favor de la Compañía del Ferrocarril de Belmez.

Pese a que a mediados del mes de julio la línea estaba ya terminada por completo, sin embargo, su estación de cabecera no estaba disponible debido al “*retraso que ha sufrido la aprobación del proyecto de la Estación de Córdoba*”, por lo cual, se ha impedido la construcción de esta.

Debido a todos estos problemas, la compañía del Córdoba a Belmez se dirigió “*al Gobierno en demanda de una autorización para construir una estación provisional que satisfaga á las necesidades más perentorias del servicio*”.

Otra de las dificultades suscitadas fue que el trazado de vías no era el adecuado según la División de Ferrocarriles de Sevilla, por lo cual, una de las partes del proyecto nuevo fue presentar otra playa de vías diferente, que se comenta a continuación.

El plan de la estación se diseñó disponiendo dos vías comunicadas por sus extremos, denominadas A y B, que estaban destinadas al servicio de viajeros y de mercancías, salvo las relativas al carbón. La segunda se pensó en prolongarla hacia el este y hacia el oeste para poder depositar en estas extensiones coches y vagones.

Desde la línea principal, a unos 50 metros del cruce con la de Sevilla, partían las vías C, D y E, que estaban destinadas a los trenes de carbón, dejando la vía D para el movimiento de la grúa móvil que iba a efectuar el movimiento de las cajas de carbón. Sobre la E se dejarían los vagones cargados procedentes de Belmez y sobre la C los que se dirigiesen hacia otros destinos a los que llegarían mediante la vía F, que conectaba directamente con la vía de Málaga, desde donde accederían hasta las líneas de Sevilla y Madrid. Las tres vías estaban unidas mediante cambios dispuestos en los extremos. Entre las vías del carbón y las de viajeros y mercancías había una vía denominada I que ponía en comunicación las dos zonas.

Las máquinas se volverían en la placa de Córdoba, si la compañía de ferrocarril de Córdoba a Belmez llegaba a ponerse de acuerdo con la del de Sevilla. Si no era así, se construiría un triángulo de inversión dirigido hacia la zona que hoy ocupan la Avenida de América, en su tramo en el que está la estación del AVE, y la calle Los Omeyas; Sin embargo no existe la menor documentación textual, oral o gráfica sobre el mismo, salvo la plasmada en el plano al que se alude. Tampoco hay constatación arqueológica, por lo que es seguro que no llegó a construirse nunca.

El edificio de viajeros se proyectó junto a la vía B a 6,70 metros del eje de esta. Tendría 18 metros de largo y 7 de ancho y lo más curioso de su edificación es que estaba construido con paredes de madera, lo que dispararía las críticas de los cordobeses a lo

largo de décadas. No sería el primer edificio de viajeros de una estación de una ciudad de importancia que se construiría con este material y con carácter provisional. La estación de Cádiz y la de San Bernardo, de Sevilla, se levantaron así por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces hasta que a primeros del siglo XX se las dotó de magníficos y bellos edificios. No ocurrió igual en Córdoba, que siguió manteniendo el edificio de madera, posiblemente, hasta después de la guerra civil en que se construyó el de mampostería que hubo hasta su final, y que fue levantado manteniendo las mismas dimensiones que tuvo el original.

Alrededor del mismo se dispondrían una explanada de la que partiría el paseo que se uniría a la carretera de Trassierra para poner así en comunicación el edificio de viajeros con la ciudad.

Lógicamente, la conformidad se le dio a la compañía el 22 de julio de 1873 (de manera provisional), porque el material presentado era del todo insuficiente para aprobar un proyecto de estación con la complejidad de la que necesitaba la cabecera de la línea, por lo que poco después se sometería al examen de la División de Ferrocarriles de Sevilla un nuevo plan de construcción.

11.25.0. Nuevo intento para abrir el tramo de Alhondiguilla a Obejo

Obras Públicas autorizó la apertura hasta la población minera de Cerro Muriano el día 22 de abril, por lo cual, se le comunicó a la Compañía explotadora el 2 de mayo.

El 24 de mayo de 1873, Joaquín Alonso, el director gerente de la compañía del Córdoba a Belmez pidió que se autorizase el tráfico definitivamente una vez realizada el acta de reconocimiento del tramo recién terminado, según prescribía *“el Artículo 20 de la Ley General de Ferrocarriles y remitirla a quien corresponda”*.

Mediado junio, la prensa local daba noticias de la evolución de las obras. El *Diario de Córdoba* decía que *“se sigue recibiendo el material para la línea férrea de Belmez”* (Anónimo, 19/06/1873: *Diario de Córdoba* Núm. 6848) lo que indica la expectación que había ante algo tan beneficioso para la zona.

Seguendo con los trámites, el 21 de junio, la Dirección de Ferrocarriles de Sevilla se dirigió al gobernador civil de Córdoba para enviarle la certificación del reconocimiento del tramo terminado para que autorizase la explotación.

Ese mismo día se informó al director general de Obras Públicas que el tramo en cuestión se había concluido, aunque no se había terminado la línea por completo y había algunos detalles por acabar, pero, *“que no afectan a la seguridad de la circulación de los trenes y que falta el material móvil correspondiente”*, por ello se autorizó a abrir el tramo y explotarlo con los vehículos pertenecientes a la línea de Belmez a Almorchón, si no se excedía en ningún caso la velocidad de 20 kilómetros por hora, según las recomendaciones del cuadro de marchas mostrado por la empresa explotadora. Además, durante el primer invierno, debían cuidarse los terraplenes para corregir el asiento natural del terreno y terminar de completar el material móvil y los accesorios que faltaban para un uso adecuado de la explotación.

Como es evidente, la apertura al tráfico del tramo entre Obejo y La Alhondiguilla era ya casi un hecho consumado. Tras la apertura en 1870 del recorrido entre esta parada y Belmez, lógicamente, el segundo de los trechos abiertos iba a corresponder a este, sin embargo, no fue así, dado que fue el tercero.

Veamos cómo se produjo esta alteración en un orden que se presuponía lógico.

11.26.0. Apertura del tramo de Obejo a Cerro Muriano

El 1 de julio de 1873, el director general de Obras Públicas se dirigió al gobernador civil de la provincia de Córdoba para indicarle que el ingeniero jefe de la División de Ferrocarriles de Sevilla había “*resuelto autorizar a la Compañía del Ferrocarril de Córdoba á Espiel y Belmez para que pueda utilizar la parte de dicha línea ya terminada, desde Obejo hasta Cerro Muriano en una longitud de tres mil quinientos ochenta y siete metros para transporte de carbones*” (AHF, 1973: A - 0206 - 021).

Las prescripciones que se hicieron para poder abrirlo se han indicado ya y consisten en que se debía situar un telégrafo para comunicar la estación de Obejo y Cerro Muriano, que se consideraba una estación provisional; colocar una vía apartadero y un disco de señales; y que la máquina de los trenes de carbón, únicos convoyes que podían circular por el corto trayecto, debía marchar siempre con la chimenea en cabeza y dar la vuelta en la placa de Obejo.

Se desconoce la trascendencia que tuvo este permiso, dado que la estación de la que se habla se inauguró en 1905, pero, independientemente de que se llegase a utilizar como una parada restringida al tráfico de viajeros o no, lo cierto es que hubo un permiso dado el 1 de julio de 1873 mediante el cual se ponía en funcionamiento un nuevo tramo, aunque fuese tan corto.

Todos los estudios que se han hecho sobre la línea han indicado que su construcción se produjo en tres etapas distintas, que comenzaron con la apertura del tramo de Belmez a La Alhondiguilla, abierto el 28 de noviembre de 1870, y que se completó con la puesta en funcionamiento de los trayectos que conectaban esta última parada con Obejo y el de esta con Córdoba. Sin embargo, con lo expuesto, el recorrido entre Obejo y Cerro Muriano, con el que no se había contado nunca por desconocimiento en el proceso de investigación de este permiso de apertura, se abrió el 1 de julio, con lo cual fue el segundo, dado que desde La Alhondiguilla a Obejo, aunque tan solo mediasen unos cuantos días de diferencia entre las dos aperturas, fue el tercero.

11.27.0. Apertura del tramo de Alhondiguilla a Obejo

El 1 de julio de 1873, Obras Públicas escribió al gobernador civil de la provincia de Córdoba para que autorizase a la compañía del ferrocarril a que iniciase sus actividades, lo que hizo el día 9. Tras lo cual, el director de explotación del Córdoba a Belmez indicó que había abierto “*al servicio público la sección de esta línea que comprende desde Alhondiguilla a Obejo y en sus consecuencias circulan los trenes desde este día entre dichas estaciones, admitiendo viajeros y mercancías*”. Así se lo hizo saber el día 11 de julio de 1873 al director de la División de Ferrocarriles de Sevilla.

Al día siguiente, el *Diario de Córdoba* dijo que “*desde ayer quedó abierta á la circulación pública la línea férrea de Obejo a Belmez. Salen los trenes a las seis y ocho minutos de la mañana y vuelven á las siete y treinta y seis minutos de la tarde*” (Anónimo, 12/07/1873: *Diario de Córdoba* Núm. 6868).

Así mismo, el director de la División de Ferrocarriles de Sevilla comunicó el día 14 a Obras Públicas que “*el día 11 del corriente se ha empezado la explotación del tramo*

del Ferro-carril de Córdoba á Belmez comprendido entre las estaciones de Obejo y Alhondiguilla”.

Pese a la reiteración de la fecha de la apertura al tráfico concretada en el día 11, el hecho se produjo dos días antes, como es evidente por las palabras del director de Explotación de la empresa propietaria del ferrocarril, aunque no se hiciese de una manera oficial. Como se ha visto en el caso del tramo de Obejo a Cerro Muriano ignorado por los historiadores, no es este el único error histórico que se ha registrado en esta etapa de la construcción de la línea.

Así, el 9 de julio de 1873 se puso en circulación la extensión de 20.852 metros habida entre Obejo a La Alhondiguilla.

11.28.0. Gestiones diversas para la apertura de Obejo a Córdoba

El 12 de julio, el ingeniero jefe de la División de Ferrocarriles de Sevilla designó al ayudante Rafael Contreras para que en unión de quien designase la empresa constructora se procediese *“á la medición contradictoria del trozo de dicha línea comprendido entre Cerro Muriano hasta donde verificó usted anteriormente la misma medición y el centro del cruzamiento ya calculado de esta línea con la de Córdoba a Sevilla”* (AHF, 1873: A - 0206 - 021).

Como ya se hiciera en el caso de la medición de La Alhondiguilla a Obejo, también se escribió a Dupuy para que designase un representante de la empresa para que presenciase la comprobación de la longitud de la vía. El día 17 de julio, Contreras y el delegado de la compañía férrea midieron el trozo *“comprendido entre el eje de la estación provisional de Cerro Muriano y el centro del cruzamiento de esta línea con la de Córdoba a Sevilla”*, lo que *“ha dado por resultado una longitud de dieciocho kilómetros cuatrocientos treinta metros y diez centímetros”*.

En dicho informe, en una nota, Contreras hizo saber a su jefe que *“no se ha medido la parte comprendida entre el cruzamiento de las dos líneas y el centro de la estación de Córdoba porque todavía no se ha construido el andén ni nada que determine (dónde se situará) el edificio de viajeros”*. Debido a ello, hizo varias mediciones desde el cruzamiento hasta distintos puntos del lugar donde iba a ubicarse la estación que debía construirse, como el principio, el centro y el extremo del andén y hasta el inicio de la aguja de entrada de la vía principal. Como quiera que finalmente se eligió la medida desde el cruce al inicio del andén, la cantidad resultante desde la intersección hasta el centro del andén de Cerro Muriano es de 18,775,30 kilómetros, a los cuales hubo que sumar 3,587,60 kilómetros, la distancia habida entre Cerro Muriano a Obejo, que no se había medido en esta ocasión porque ya se había hecho el 16 de enero de ese año, con lo cual, la distancia desde la capital a esa estación citada fue de 22,362,90 kilómetros.

Curiosamente, existe entre la documentación de este legajo un telegrama numerado como 957 y fechado el 23 de julio de 1873, que se emitió desde la estación de Ciudad Real y que se envió a la de Mérida, para que el jefe de estación de la misma enviase a Sevilla un texto dirigido a Graciani, ingeniero jefe del Gobierno, indicándoles que *“el Ministro de Fomento ordena se diga al ingeniero Graciani que pase á reconocer la línea de Belmez á Córdoba y autorice circulación de trenes si no hay imposibilidad”*.

Lo extraño es que se envió una comunicación semejante a través de la Compañía de los Ferro-carriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón á las Minas de Carbón de Belmez, es decir, por un conducto que no corresponde, dada la desconexión entre una

empresa y otra; aunque una vez completada la que estaba en construcción compartiesen mucho de las mercancías que circularon por sus vías, estaciones y demás, por lo cual, hay que intuir que algo así se debió con toda probabilidad a que en aquellos momentos estaban cortadas las comunicaciones de Andalucía con el resto de España, debido a los efectos de la guerra carlista en su frente del sur.

El 4 de agosto, la División de Ferrocarriles de Sevilla envió cuatro ejemplares del acta de medición a la empresa constructora a fin de que si su representante estaba de acuerdo en lo manifestado en la misma, la firmase, guardase una y devolviese tres al ingeniero jefe Graciani, lo que hizo Dupuy dos días más tarde.

A continuación, el 7 de agosto, Luis Graciani emitió el certificado correspondiente a la inspección que se había hecho manifestando que la obra entre Córdoba y la estación de Obejo estaba concluida, a excepción de la estación provisional de Córdoba, el cierre de la línea, algunos otros detalles que no afectaban a la seguridad de la circulación y que no se había adquirido el material móvil y de tracción correspondiente.

Sin embargo, en opinión de este gestor, *“esto no es un obstáculo dado que se va a explotar la línea con el material del Ciudad Real a Badajoz, por lo cual es necesario abrir al tráfico la línea puesto que así se tiene otra comunicación de la Meseta Central con Andalucía. No obstante, se concederá la apertura con cinco condiciones”*.

La primera es que las máquinas no debían circular invertidas debido a *“las condiciones especiales del trazado”*, por lo cual, la línea debía establecer en Córdoba una placa giratoria o bien el triángulo aprobado para este objeto, que como se ha indicado, no se llegó a construir nunca, o bien se debía usar la que se acababa de instalar en la estación de Obejo o las de las compañías vecinas una vez se estableciese acuerdos con las mismas.

La segunda limitaba estrictamente la velocidad de la circulación a 15 kilómetros por hora en un trayecto que se especificaba en un cuadro de marchas presentado por la compañía, pero del que no se tienen noticias, sin embargo, es posible aventurar que puede ser la zona más escarpada de la línea, es decir, la que lleva desde La Mocha hasta el tramo metálico que cruza el arroyo de Pedroches.

La tercera obligaba al cierre perpetuo del disco de la estación de Córdoba, por lo que las locomotoras y los trenes que venían de Belmez no pasarían hasta que el guarda especial establecido en dicho punto no se asegurase de que la vía de Sevilla estuviese libre de trenes circulando o haciendo maniobras. Entonces se cerraría el disco de la línea de Sevilla y se abriría el de la de Belmez. Así mismo se actuaría de igual manera cuando los trenes fuesen a salir de la estación de Córdoba.

Como ya ocurriera en las condiciones vistas para la apertura de La Alhondiguilla a Obejo, la cuarta fue una disposición transitoria consistente en que durante el primer invierno se debía mantener una brigada de trabajadores con todo el personal necesario para que los problemas de corrimientos de los terraplenes y desnivelación de rasantes se corrigiesen inmediatamente.

La última indicaba que la compañía debía completar el material móvil correspondiente con respecto a lo aprobado en el proyecto y ejecutar las obras y detalles hasta la completa terminación de la línea en el plazo que la Superioridad estimase conveniente.

Así mismo, ese 7 de agosto, se remitieron sendos informes al director de Obras Públicas y al gobernador civil de la provincia de Córdoba indicándoles que la línea había

sido reconocida y que se habían detectado las ligeras anomalías indicadas. Además, Graciani también le envió una certificación en la que se le revelaba que el día 26 de julio pasado recibió un telegrama por conducto del jefe de estación de Mérida en el que el Ministro de Fomento le pedía que procediese a reconocer y autorizar la circulación de trenes por la línea, pero, *“en aquellos días, como debo comentar a V. S., me fue absolutamente imposible el dar cumplimiento a esta orden por estar cortado el ferrocarril de Córdoba a Sevilla, e intervenida la estación y telégrafo por fuerzas militares con prohibición absoluta de dejar tren ni máquina alguna”*.

El comentario es ilustrativo de una situación de emergencia bélica que indica que las líneas férreas y las telecomunicaciones estaban intervenidas. Una vez que los transportes se restablecieron, se procedió a reconocer el tramo de Obejo a Córdoba. El ingeniero indicó que *“ya habían circulado los trenes de tropa y siguen circulando un tren correo para la conducción de la correspondencia”*, lo que muestra que la línea ya estaba siendo utilizada de manera esporádica a causa de la guerra y hasta regular, y añadió que *“la vía está concluida y no hay inconveniente en la circulación por ella”*.

Por consiguiente, la aprobación debía ser un hecho muy cercano, porque, como se ha dicho, las pruebas del puente de Pedroches se habían hecho en esos días y habían dado un buen resultado; sin embargo, en la estación de Obejo faltaba el disco del lado Córdoba, pero se puso al poco tiempo en su lugar; y en la de Córdoba se trabajaba intensamente tras haber sido aprobado días antes el proyecto del edificio de madera y se creía que se iba a terminar todo lo pendiente *“en un par de días”*, salvo el triángulo de volver máquinas, que nunca se llegaría a construir.

Sobre el material motor se indicaba que no estaba completo, que la compañía se iba a quedar momentáneamente con las máquinas alquiladas a la empresa del ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz; que los coches de dos pisos no podían ser admitidos porque no correspondían a los aprobados en el proyecto inicial del material móvil a adquirir y que los vagones y furgones que se tenían ya, aunque escasos, eran suficientes, con lo cual, se decía que se podía abrir la línea sirviéndose del material de otras empresas; pero, como solo se iba a comenzar la explotación con la circulación de un tren mixto y otro de mercancías, no debía haber más material, de momento.

Lo que no pudo consentirse de ninguna manera fue que circularan los trenes con las máquinas invertidas, dadas las especiales condiciones de la línea, por lo que se debía disponer en la estación de Córdoba una placa giratoria antes de empezar la explotación. Las locomotoras de los trenes de tropas y los del servicio de Correos usaban la que había en la estación de la Compañía del Córdoba a Sevilla debido a una orden expresa del gobernador de la provincia, pero si bien la empresa citada se prestaba a ayudar al Gobierno en sus necesidades protestaba así mismo *“del uso de su estación y su material para el servicio rutinario de la línea de Belmez”*.

El informe finalizaba diciendo que aunque la línea no se había completado totalmente, si la Dirección General de Obras Públicas *“en vista de las actuales circunstancias”* creía que se debía *“poner en explotación”*, por lo cual remitía *“adjunto el certificado de reconocimiento en las condiciones en que á juicio de esta Dirección puede autorizarse”* enviando un ejemplar al gobernador civil de Córdoba.

11.29.0. Locomotoras de vapor serie 101-104: las Sturrock

Pese a que la empresa del Córdoba a Belmez estaba usando ya las locomotoras alquiladas al ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz en la tracción de sus trenes, como quiera que había comprado material propio antes de este hecho, finalmente, en 1873 se recibieron cuatro locomotoras fabricadas por Neilson cuya particularidad consistía en que no solo la locomotora aportaba tracción, sino que el tender también tenía un juego de bielas que en caso necesario comenzaba a proporcionar empuje, lo que hacía que la potencia fuese semejante a dos locomotoras en vez de una.

Sus resultados no fueron los esperados y al final se acabaron transformando en locomotoras convencionales.

11.30.0. Edificios y dependencias de la estación de Córdoba

Mientras estaban llegando a su culminación las gestiones estatales y particulares para abrir al tráfico la línea de Córdoba a Belmez, como se muestra, las dificultades y carencias en la estación de cabecera eran notables, por ello, entre julio y agosto de 1873 se preparó otra nueva tanda de planos para complementar a los anteriormente presentados y aprobados, pero cuyas prescripciones indicaban que estaban incompletos para definir la estructura de cómo debía ser una estación de la importancia de esta.

En cuanto al plano general de vías se realizaron pequeñas reformas con respecto a las del proyecto anterior, teniendo que ver todas ellas con la seguridad. Quizás lo más importante está en que se le dio ubicación a una placa de volver máquinas en la zona más oriental de los terrenos de la empresa, cerca ya de la carretera de Trassierra, con lo cual, la necesidad de llegar a un acuerdo con la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla o la de construir el triángulo habían dejado de tener importancia (AHF, 1873: A - 00019 - 013).

Anexo a la placa se iba a construir una cochera de cinco vías que partían de esta de manera radial.

El edificio de viajeros proyectado era de planta rectangular, de 38 metros de largo y 11 metros de ancho. Estaba dividido en tres crujías. Visto desde el lado de la población, la de la izquierda contenía las salas de espera de primera, segunda y tercera, una para cada clase; una habitación para un factor casado; otra para el factor soltero; y el despacho de billetes.

La del centro conformaba el vestíbulo; el despacho de equipajes; y la galería cubierta para el refugio de los viajeros.

La de la derecha estaba destinada a oficina; despacho de mensajerías; depósito de mensajerías; la habitación del jefe de estación; la habitación del subjefe de estación; la de los factores; la inspección; y el telégrafo.

Todo el edificio era de una sola planta, salvo la crujía central, cuya zona superior la ocupaba la casa del jefe de estación.

El muelle de mercancías tenía 50 metros de longitud, de los cuales se cubrirían solo 25,80 metros, que apenas si era una cubierta sustentada por columnas que tenían 4,30 metros de separación entre los ejes de estas. Tenía 8,15 metros de altura y su luz era de 18 metros, repartida entre los 11 metros de cubierta y los dos aleros, bajo uno de los cuales había una vía. Así mismo, se pensó en instalar una oficina bajo su techumbre que no figura en el plano.

La cochera de locomotoras estaba pensada para cuatro vehículos. Tenía forma de rotonda, por lo cual se podía ir añadiendo cuerpos según se fuesen necesitando. A derecha e izquierda se situaban dos cuerpos que contenían los talleres de reparaciones, la lampistería, el despacho del jefe de talleres, el almacén, la habitación del jefe del depósito, la oficina, el dormitorio de los maquinistas, etc. Estaba cubierta con un tejado a dos aguas conformado por vigas de hierro que se apoyaban en columnas de este mismo material. La placa que la servía medía 13,50 metros de diámetro.

El depósito para coches medía 18,80 por 17 metros. Su capacidad era para doce coches que se disponían en cuatro vías. La cubierta también era como la del anterior edificio, solo que se conformaba con dos crujeas cuya confluencia se apoyaba en dos columnas.

También se proyectaron unos retretes de señoras y caballeros de 4,66 metros de lado. Tan solo se conocen los destinados a viajeros de segunda clase, pero, es de suponer que se pensaba levantar los de primera y tercera clase.

Además, se pensó en construir un andén de entrevías y otro delantero a la estación; un depósito de agua realizado de mampostería y una parte superior metálica; y diez placas giratorias para vagones y 22 cambios de vías más cuatro cruces para permitir el entrecruzamiento de las cuatro vías de la rotonda.

Todo ello iba a necesitar los correspondientes metros lineales de vías, traviesas, realizar la explanación, que necesitó de desmontes y rellenos en una proporción de uno a seis.

El precio total de todo el proyecto se tasó en 504,420,78 pesetas.

Comparado con el resto de la documentación que generó esta actividad humana de construir ferrocarriles, la relativa al proyecto de construcción de una estación en Córdoba por parte de la Compañía del Ferro-carril de Córdoba á Espiel y Belmez para su línea no tiene el menor sello de aprobación de la División de Ferrocarriles de Sevilla, por lo cual puede colegirse que ninguno de sus planos o textos fueron presentados a la inspección de este organismo estatal.

El motivo debe suponerse al sopesar que si el día 22 de julio, es decir, un mes antes, había sido aprobado el proyecto del edificio de viajeros de madera, este otro, que debió ser diseñado meses antes casi por completo y que tenía que haber sido presentado en fechas posteriores fue desechado por la Compañía ante la idea de que tuviese que gastar esa cuantiosa suma de dinero cuando un barracón le iba a salir mucho más barato y le iba a servir de igual manera.

A esta estación se le dio el nombre de Cercadilla, dado que se había instalado en los terrenos de una antigua y conocida huerta, por lo cual, conservó el topónimo.

11.31.0. Apertura del cuarto tramo de Obejo a Córdoba

El 28 de Agosto, el citado organismo estatal se dirigió al Ministerio de Fomento para informar de que la línea se había completado, salvo los detalles que ya han sido reseñados, por lo cual, se podía dar la orden de apertura al tráfico del tramo comprendido entre Obejo y Córdoba, para lo cual, la empresa debía plegarse a una serie de prescripciones como limitarse a los cuadros de aplicación de tarifas; someterse a los cuadros de la marcha de los trenes; el disco de la estación de Córdoba estaría siempre cerrado y para permitir el paso de los convoyes se debía actuar del modo que ya se ha

indicado; se mantendría un equipo de reparación de explanaciones durante el primer invierno; se debía adquirir el material móvil adecuado a lo prescrito; y todo ello debía hacerse dentro del plazo que impondría la División de ferro-carriles de Sevilla.

Tras informar a Luis Maldonado, gobernador civil de Córdoba, el 1 de septiembre de 1873 este escribió al ingeniero del citado organismo para indicarle esta circunstancia. En respuesta, el 2 de septiembre se indicó al gobernador que la línea estaba terminada, pero que para conceder el permiso, la empresa propietaria debía instalar una placa en la Estación de Córdoba. Aunque el material de mercancías era suficiente, el de viajeros no existía, por lo cual, se le autorizaba a emplear el de otras empresas; efectivamente se autorizaba a comenzar a explotar la línea, pero solo se podía hacer con trenes de mercancías a la espera de que la empresa contase con el material de viajeros necesario. En estas circunstancias sus directivos hablaron con los de la Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Málaga y les pidieron los coches de viajeros necesarios, tras lo cual, se comunicó al Gobierno Civil que la petición había sido concedida.

Ante la inminencia de la apertura, el 29 de agosto de 1873 la administración principal de Correos de la provincia de Córdoba decidió contratar un servicio provisional para llevar la correspondencia y a los empleados cuantas veces al día fueran necesarias en un carro de varas tirado por una caballería entre la oficina y la estación de Córdoba de la línea de Belmez. La noticia se publicó en la prensa local el día 31 para que todo aquel interesado se personase el 1 de septiembre a las 12:00 horas para hacer sus propuestas ante el gobernador civil y el administrador principal de Correos. La concesión se le daría a la persona que ofreciese el presupuesto más ajustado (Anónimo, 31/08/1873: *Diario de Córdoba* Núm. 6.909).

Finalmente, el 5 de septiembre la División de Ferrocarriles de Sevilla se dio por enterada y en esa fecha *“autoriza la explotación”*. A su vez, la Compañía ratificó a Graciani que iba a comenzar el servicio de viajeros con coches de la Compañía de Ferrocarril de Córdoba a Málaga y terminó diciendo que *“desde esta fecha empezamos el servicio”*.

Al día siguiente, el periódico comunicaba que *“sin inauguración oficial se ha abierto al servicio público la línea férrea de esta capital a Belmez, circulando los trenes con sugestión al cuadro que desde hoy incluiremos en la sección comercial. Desde luego nuestros lectores encontrarán como nosotros muy incómoda la salida de esta capital del tren misto, lo que confiamos que mejorará mucho en la nueva marcha de invierno”* (Anónimo, 06/09/1873: *Diario de Córdoba* Núm. 6914).

12.0.0. LOS PRIMEROS AÑOS DE LA EXPLOTACIÓN

12.1.0. Datos económicos sobre la línea

En su estudio histórico sobre el ferrocarril de Córdoba a Belmez, enfocado desde un punto de vista económico, Morilla Critz hizo una recapitulación sobre los costes totales relativos a la construcción diciendo *“habida cuenta de las obras ejecutadas con anterioridad (2.432.328 pesetas), la parte de subvención abonada (1.322.536,50 pesetas) y la que los constructores debieron de entregar a Gándara (667.463,50 pesetas)”*, los inversores lograron por la construcción, *“una vez descontados los materiales no acopiados sobre el contrato (1.087.625 pesetas), una ganancia neta de 5.341.322,60 pesetas, exponiendo un capital propio de 900.587,49 pesetas y una pequeña cantidad para comprar algunas obligaciones con las que completar el depósito de garantía en manos del Gobierno”*.

Al parecer, según dijo el autor en una nota a pie de página, estas obligaciones *“las hubo de comprar el propio Loring ante la falta de recursos de la sociedad, aunque reconocería que no tenían prácticamente valor alguno [...] Como tenían calculado, esa ganancia no la hicieron líquida al finalizar las obras, pues quedó un crédito a su favor contra la Sociedad del Ferrocarril C.-E.-B. de 7,3 millones de pesetas”*, es decir, el importe del contrato menos la subvención cobrada, pero les permitía, según las cláusulas del mismo extendido en 1869 *“pasar ellos a ser los únicos gestores del ferrocarril y explotarlo en provecho propio, a la vez que sobre esa cantidad iban acumulando un interés del 7 por 100, que llevó su crédito refaccionario a más de 10 millones de 1875”* El investigador y economista terminó diciendo que *“se puede decir que, como inversión, la construcción de este ferrocarril había sido un éxito para el gran capital malagueño, en mayor medida incluso que lo habían sido las líneas de Córdoba-Málaga y Bobadilla-Granada”* (1984: 101).

Morilla opinó en las conclusiones de su ensayo sobre la construcción de la línea que la subvención que se concedió para promover el montaje de un ferrocarril con un presupuesto muy alto fue lo que motivó que se especulase con su explotación entre los años 1863 y 1869. A partir de ese momento, la facilidad para acceder al capital estatal aceleró la terminación del mismo.

Además, *“la evolución tecnológica de la industria ferroviaria entre 1856 y 1874, el desarrollo de la ingeniería española, la depresión de los precios y la abundancia de la mano de obra desempleada ayudaron a hacer viable la realización de un proyecto que inicialmente se demostraba ser antieconómico por los expertos más prudentes”*. Finalmente, la inversión de los primeros concesionarios y el referido dinero de las subvenciones consiguieron terminar con una obra que luego no fue rentable en cuanto a la explotación ferroviaria en sí (Morilla, 1984: 103).

Pese a que la empresa llegó a cobrar del Estado la subvención completa, hubo varias partidas previstas que no se completaron, como ocurrió con cuatro locomotoras, cuatro coches mixtos de primera y de segunda clase, seis coches de tercera clase con freno, dos vagones cuadra y ochenta vagones de bordes. Además, tampoco se acometió la construcción de la estación de Córdoba, cuyo coste se presupuestó en 305.302,40 pesetas (Morilla, 1984: 100), con lo que se dejó sin terminar una parte esencial en el conjunto global de la línea.

12.2.0. Momentos iniciales de la línea

La circulación de los trenes por el trazado se hizo al modo francés, es decir, por la derecha, y también se siguió haciendo así cuando pasó a pertenecer a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y cuando se incluyó en RENFE.

En principio, las estaciones construidas fueron las de Córdoba-Cercadilla, Obejo, El Vacar, La Alhondiguilla y Espiel, quedando como final de línea la de Belmez, que no pertenecía a la compañía, sino que se había alquilado su uso por parte de esta. La escasez de paradas en tan largo recorrido condicionó que los cruzamientos de los trenes solo pudieran hacerse en puntos muy alejados entre sí, por lo que las paradas en las estaciones fueron muy prolongadas.

La línea sirvió para mover a las personas y a las mercancías de la zona por la que discurría, pero de manera preferente se construyó con la idea de sacar el carbón de Belmez hacia el mar y hacia todos los depósitos de máquinas de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces cuando algunos años más tarde pasó a poder de esta empresa. Con ello, se abasteció su cuantiosa flota de locomotoras, pero las dificultades del trazado condicionaron su historia haciendo que no solo fuera la explotación más dura de cuantas tuvo esta red ferroviaria, sino también la de mayor índice de siniestralidad, lo que hizo que su dirección debiera estar continuamente intentando volverla más segura sin llegar nunca a conseguirlo de manera plena, como se verá más adelante a lo largo de todo el relato de los hechos concernientes a este ferrocarril.

12.3.0. Alineaciones de la línea

Las alineaciones son el conjunto de rasantes que tiene un camino, carretera, ferrocarril o cualquier otra vía de comunicación. Se presentan en:

Horizontales: tramos cuyo nivel de inclinación es cero.

Rampas: cuyo nivel de inclinación se presenta en contra del sentido de la kilometración.

Pendientes: cuyo nivel de inclinación se presenta a favor del sentido de la kilometración.

El cuadro que sigue muestra cuatro columnas de información con respecto a las alineaciones de la superestructura.

La de la izquierda alude al tipo de alineaciones que presenta la vía, que como se ha dicho pueden ser horizontales, rampas y pendientes.

La siguiente indica el nivel o grado de inclinación de las rasantes.

La siguiente muestra los metros a lo largo de los cuales se extiende cada tramo de alineaciones.

La de la derecha y última señala el punto kilométrico en el que terminaba el tramo de que se trata, por lo que para saber entre qué puntos kilométricos se extendía un determinado tramo hay que mirar la casilla precedente de esa misma columna.

La línea tuvo un total de 105 alineaciones, de las cuales hubo 43 horizontales, 45 rampas y 17 pendientes. Las primeras representan el 40,95%, las segundas suponen el 42,85% y las terceras alcanzan el 16,19%.

La horizontal más larga medía 1,943,30 kilómetros y se encontraba entre el P. K. 50,428,30, más o menos en los inicios de la playa de vías de la estación de Espiel, lado Córdoba, y el P. K. 52,371,60.

La rampa de mayor longitud medía 3,735 kilómetros, que se extendía a partir del P. K. 8,554,85, situado en el túnel de Los Pradillos, y el P. K. 12,289,85, que se emplazaba en el interior del túnel de La Balanzona.

La pendiente más prolongada medía 3,221,22 kilómetros y se disponía a partir del P. K. 31,093,64, situado en las inmediaciones de los cambios del lado Belmez de la estación de El Vacar, y el P. K. 34,314,86, situado en la bajada hacia La Solana.

Alineaciones	Nivel	Metros	P. K.
Horizontal	0	213,27	0,213,27
Rampa	0,010	100,00	0,313,27
Horizontal	0	26,39	0,339,66
Rampa	0,010	95,00	0,434,66
Horizontal	0	148,72	0,583,38
Rampa	0,01128	664,89	1,248,27
Horizontal	0	203,33	1,451,60
Pendiente	0,008	275,00	1,276,60
Horizontal	0	100,00	1,826,60
Rampa	0,018	550,00	2,376,60
Horizontal	0	100,00	2,476,60
Rampa	0,019	1.650,00	4,126,60
Horizontal	0	183,20	4,309,80
Rampa	0,020	182,50	4,492,30
Horizontal	0	230,00	4,515,30
Rampa	0,027	650,00	5,165,30
Rampa	0,024	1.075,00	6,240,30
Horizontal	0	129,55	6,369,85
Rampa	0,030	2.055,00	8,424,85
Horizontal	0	130,00	8,554,85
Rampa	0,030	3,735,00	12,289,85
Horizontal	0	157,95	12,447,80
Rampa	0,0085	78,00	12,525,80
Rampa	0,033	400,00	12,925,80
Rampa	0,030	2.302,00	15,227,80
Horizontal	0	248,00	15,475,80
Rampa	0,030	1.000,00	16,475,80
Rampa	0,033	390,00	16,865,80
Rampa	0,015	95,00	16,960,80
Horizontal	0	210,00	17,170,80
Pendiente	0,006	580,00	17,750,80
Horizontal	0	1.146,85	18,897,65
Pendiente	0,016	1.220,00	20,117,65
Horizontal	0	201,00	20,318,65
Rampa	0,011	400,00	20,718,65
Rampa	0,0155	1.300,00	22,018,65
Horizontal	0	343,29	22,361,94

Rampa	0,015	740,00	23,101,94
Rampa	0,019	834,59	23,936,53
Horizontal	0	761,11	24,697,64
Rampa	0,010	605,00	25,302,64
Horizontal	0	800,00	26,102,64
Rampa	0,0035	705,00	26,807,64
Rampa	0,006	1.025,00	27,832,64
Rampa	0,010	1.625,00	29,457,64
Rampa	0,012	775,00	30,232,64
Horizontal	0	327,50	30,560,14
Rampa	0,008	387,50	30,947,64
Horizontal	0	146,00	31,093,64
Pendiente	0,018	3.221,22	34,314,86
Horizontal	0	127,90	34,442,76
Pendiente	0,017	1.300,00	35,742,76
Horizontal	0	250,00	35,992,76
Pendiente	0,0155	1.901,47	37,894,23
Pendiente	0,0111	400,75	38,294,98
Pendiente	0,013	1.550,60	39,845,58
Horizontal	0	525,00	40,370,58
Pendiente	0,008	700,00	41,070,58
Horizontal	0	578,70	41,649,28
Pendiente	0,014	800,00	42,449,28
Horizontal	0	235,00	42,684,28
Rampa	0,016	345,02	43,029,30
Horizontal	0	406,10	43,435,40
Rampa	0,00752	802,00	44,237,40
Rampa	0,004	828,74	45,066,14
Horizontal	0	150,00	45,216,14
Rampa	0,008	707,66	45,923,80
Horizontal	0	150,00	46,073,80
Rampa	0,007814	1.317,80	47,391,60
Horizontal	0	1.736,70	49,128,30
Pendiente	0,008135	1.300,00	50,428,30
Horizontal	0	1.943,30	52,371,60
Rampa	0,000854	1.392,88	53,764,48
Pendiente	0,001738	899,52	54,664,00
Rampa	0,001042	1.307,80	55,971,80
Rampa	0,0057	581,79	56,553,59
Rampa	0,008797	467,91	57,021,50
Horizontal	0	200,00	57,221,50
Rampa	0,00362	1.149,00	58,370,50
Rampa	0,00116	476,30	58,846,80
Horizontal	0	200,00	59,046,80
Pendiente	0,00444	500,95	59,547,75

Horizontal	0	240,00	59,787,75
Rampa	0,00556	300,00	60,087,75
Horizontal	0	384,05	60,471,80
Rampa	0,000963	1.000,00	61,471,80
Pendiente	0,001305	534,00	62,005,80
Rampa	0,005281	594,50	62,600,30
Horizontal	0	1.280,85	63,881,15
Rampa	0,00581	799,87	64,681,02
Horizontal	0	200,00	64,881,02
Rampa	0,014	604,46	65,485,48
horizontal	0	200,00	65,685,48
Pendiente	0,007	246,32	65,931,80
Horizontal	0	1.258,26	67,190,06
Rampa	0,00344	541,74	67,731,80
Horizontal	0	363,25	68,095,05
Pendiente	0,0123	346,00	68,441.05
Horizontal	0	96,91	68,537,96
Pendiente	0,001	140,50	68,678,46
Horizontal	0	150,00	68,828,46
Rampa	0,00875	160,00	68,988,46
Horizontal	0	169,39	69,157,83
Rampa	0,0016	1.054,62	70,212,45
Horizontal	0	270,50	70,482,95

Cuadro 4 Fuente: elaboración propia sobre datos recogidos en el Perfil Longitudinal de la línea de Córdoba a Belmez de 1921.

12.4.0. La unificación de los horarios ferroviarios

Ante la problemática existente en lo relativo a los horarios ferroviarios, dado que cada ciudad y hasta casi cada pueblo tenían el suyo propio, se debieron de unificar estos cuando el ferrocarril comenzó a implantarse de una manera definitiva en todo el mundo.

Efectivamente, al no haber una uniformidad al respecto, las horas de salidas y llegadas oficiales que habían determinado las compañías ferroviarias conducían a equívocos que hacían perder el tren a los usuarios en no pocas ocasiones. Por ello, en el periódico cordobés se advertía al público que los relojes de las estaciones de la línea estarían ajustados al meridiano de Madrid.

Con referencia a este tema de los horarios, en el apartado mercantil del *Diario de Córdoba* se indicaba que cada jornada habría dos trenes: un mixto y un mercancías. El primero saldría de Cercadilla a la 3:45 horas y llegaría a Belmez a las 8:37 horas. Por la tarde, partiría de esa estación a las 17:26 horas y llegaría a Córdoba a las 22:18 horas. El segundo saldría de Cercadilla a la 5:30 horas y llegaría a Belmez a las 11:29 horas, mientras que partiría de esa estación a las 13:30 horas y llegaría a las 19:29 horas.

Además, se indicaba a los posibles usuarios que “por esta línea puede seguirse hasta Almorchón, donde empalma con la de Extremadura” (Anónimo, 06/09/1873: *Diario de Córdoba* Núm. 6914).

12.5.0. Contrato para el servicio común en la estación de Belmez

El 25 de septiembre de 1873, veinte días después de haberse puesto la línea en funcionamiento, se firmó un contrato común entre la Compañía de los Caminos de Hierro de Ciudad Real a Badajoz y la Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Espiel y Belmez para unificar los servicios respectivos en la estación de Belmez, al igual que había hecho la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga con la Compañía de Ferrocarril de Córdoba a Sevilla para el uso común de la estación ubicada en la capital cordobesa.

En sus cláusulas, se indicaba que al estar centrada la recepción, custodia y expedición de las mercancías en la parada propiedad del Ciudad Real a Badajoz, el personal que las protegía debía ser forzosamente de la total confianza de esta empresa, por lo cual, la pérdida, sustracción o deterioro de las mismas debía ser sufragado por la que las tenía a su cargo.

Como quiera que las compañías ferroviarias de Córdoba a Belmez y la de Ciudad Real a Badajoz pasaron a ser propiedad de Andaluces y de MZA en 1880, los acuerdos siguieron teniendo validez, salvo algunas estipulaciones. La última citada tenía convenido con todas las compañías con las que se aproximaban o se comunicaban sus vías que cada cual tendría responsabilidades sobre *“las averías y accidentes que pudieran ocasionarse a su material en las maniobras por falta de observancia de los agentes del servicio común; de las averías y faltas en sus mercancías locales al verificarse su carga y descarga por el personal del servicio común, ó durante su custodia en los muelles comunes”*, o de las deterioros que se ocasionasen al hacerse las operaciones de transbordo.

Sin embargo, durante años, Andaluces no dio la menor respuesta a esta cuestión y por ello, el 24 de octubre de 1894 el secretario de Explotación de la otra empresa volvió a dirigirse al director de la primera para reclamarle una resolución ante la falta de equidad del problema, tras lo cual, este respondió el 3 de noviembre que *“no tiene el menor inconveniente en que se entiende modificado, en el sentido propuesto por usted, el Artº 13 del mencionado Contrato a partir del 1º del presente mes”* (AHF, 1865: D - 0032 - 001).

Posteriormente, el 31 de octubre de 1904 se firmó un artículo adicional al acuerdo establecido en 1873, dado que el muelle cubierto de la estación de Belmez debía acondicionarse para atender al tráfico creciente, por lo cual, se pensó en que la compañía de MZA, propietaria de la estación, acometiese por sí misma *“las obras necesarias para la prolongación”* del muelle *“en la longitud de 8,00 metros ocupando al efecto la parte del muelle descubierto comprendida entre aquél y la vía transversal”*.

La obra costaría 6.900 pesetas, por lo que según lo estipulado en el convenio, Andaluces debía abonar a la constructora el 7% de la mitad del importe total cuando se terminase la obra. Por ello, la antigua cantidad de 5.049, 60 pesetas que pagaba trimestralmente Andaluces a la propietaria por el servicio prestado en la estación ascendió a 5.291,10 pesetas.

Estas disposiciones fueron formalizadas el 19 de noviembre de 1904 mediante las firmas de Joaquín de la Jubera y N. Süß.

12.6.0. Nuevo parque móvil de la línea

12.6.1. Proyecto de coches mixtos de primera, segunda y tercera clase

El 17 de octubre de 1873, se presentó a aprobación el proyecto de coches mixtos de primera, segunda y tercera clase (AHF, 1873: A - 0019 - 004). Curiosamente, lo firmó el propio Jorge Loring y Oyarzábal, copropietario de la línea, algo inusual si se tiene en cuenta que todo lo relativo a los asuntos de sus empresas siempre fue refrendado por testaferros.

Los vehículos se distribuían en dos plantas, un sistema muy poco empleado en el ferrocarril español dada la complejidad orográfica de las líneas, ya que en prácticamente todas hay túneles, por lo cual, un segundo piso en un coche de viajeros no es muy normal debido a la altura que alcanzaría un vehículo de esta tipología.

En la memoria se explicaba que *“las condiciones especiales del trazado de esta línea han obligado á la Compañía á estudiar con alguna detención el tipo de carruajes que debían adoptarse para el servicio de viajeros”*. Sus gestores se decidieron por unos adecuados al tipo de tracción que se empleaba por entonces y con arreglo a los adelantos del momento en la materia. Debido a ello, se pensó en reducir en lo posible la carga inútil de los trenes y la longitud de los mismos, una medida idónea para los trazados en los que abundaban las curvas de radios de 200 metros y donde casi no había rectas entre dos curvas, como era el caso de la que nos ocupa.

Para conseguirlo, se decidió proveer la explotación de un tipo de coches como los que se empleaban en el Ferrocarril de la Vendée, que llegaba a admitir en un solo vehículo hasta 74 viajeros, lo que suponía una carga de casi el doble de lo que podía tolerar un coche normal.

Como se ha dicho, los elegidos disponían de dos plantas. En su interior había cuatro compartimentos. En el centro había dos cupés de cinco asientos cada uno con una puerta de dos hojas que los comunicaba y dos ventanas interiores. En un extremo, había un departamento de segunda clase de doce asientos y en la extremidad opuesta otro de tercera clase de dieciséis asientos.

A la caja superior se accedía por dos escaleras laterales adosadas a la caja inferior. Estaban fabricadas con hierro, los escalones se alfombraban *“con un tapete de cautchoux”* y tenían pasamanos en ambos tramos. Evidentemente, el descriptor se refiere a caucho (fr.=caoutchouc), pero, al estar mal escrito y al haberlo citado el informante por su denominación francesa se entiende que en ese momento no debía ser un material muy utilizado y, por lo tanto, poco conocido.

La zona alta también estaba dividida, pero en dos partes que se comunicaban mediante otra puerta. La perteneciente a la segunda clase estaba dispuesta para ocho asientos. En la de tercera, se integraban tres subdivisiones de ocho asientos y una de cuatro, entre los que iba incluido un departamento preparado para el guardafrenos.

Disponía de freno Stilman, que en aquel momento era un sistema de detención muy novedoso.

Los diez coches propuestos a la aprobación de la Superioridad el 30 de septiembre de 1868, cuyo legajo no existe ya, podían transportar a 352 viajeros. Sin embargo, cinco años después, con el avance de la industria de vehículos ferroviarios, la idea de la empresa fue adquirir cuatro de dos plantas, con los que se podían transportar 296

pasajeros. La diferencia era de tan solo 56 más, pero se necesitarían seis coches de más, por lo cual en la memoria se pedía permiso para cambiar unos por otros.

Finalmente, la División de Ferrocarriles de Sevilla adujo que los coches no correspondían al tipo de material que se había aprobado anteriormente cuando se presentó el proyecto correspondiente a los vehículos de viajeros que debía comprar la empresa para su uso. Además, *“el espacio destinado á cada viajero no cumple con las condiciones marcadas por el artículo 40 del Reglamento para la ejecución de la Ley de 14 de noviembre de 1855 sobre la Policía de Ferrocarriles”*.

Por otra parte, la altura del compartimento inferior medido desde el asiento es de 1,25 metros y la del superior de tan solo 1,05 metros. Si bien el ancho de las plazas era el reglamentario, el fondo tenía 0,50 centímetros en los de primera clase, 0,45 en los de segunda clase y 0,41 en los de tercera clase, con lo cual, la dimensión era insuficiente para alojar a los pasajeros (AHF, 1873: A - 0206 - 021).

Por estas razones, la Superioridad no llegó a aprobar su uso y la empresa ferroviaria, consecuentemente, no compró aquellos coches.

12.6.2. La escasez de material rodante

Casi dos meses después de abierta la explotación, se reseñaba en la prensa local que *“indudablemente, el ferrocarril de Belmez está falto de material”*, con lo cual, era difícil traer para las fábricas de Córdoba el carbón que necesitaban. Además indicaba el periodista que *“los viajeros pasan las de Caín, especialmente en los coches de tercera, que bien puede ser vigésimo nona, pues sin cristales y ni aún siquiera cortinillas, con el frío del invierno y en la sierra, nos parece que el viaje por esta línea no disfruta de las perfumadas brisas primaverales”* (Anónimo, 31/10/1873: *Diario de Córdoba* Núm. 6960).

Por su parte, Antonio Carbonell citaba en un artículo escrito en 1876 para la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la Provincia de Córdoba que era *“escaso el material con que cuentan nuestras compañías por lo general para hacer el tráfico y con frecuencia vemos establecerse los turnos para lograr embarques y lo que es más grave, acudir al influjo de grandes accionistas ó interesados en nuestras líneas para absorber y aprovechar en épocas dadas todos los elementos de transporte disponibles”* (1876: 15). Además, muchas líneas, incluida la que nos ocupa, tenían en aquel momento estaciones provisionales y mal equipadas para almacenar mercancías puesto que carecían de muelles cubiertos donde guarecerlas de los elementos.

12.7.0. Sorteo de amortización de obligaciones

El 1 de diciembre de 1873 se comunicó a los accionistas que el día 31 de ese mismo mes se iban a sortear la amortización de 24 obligaciones hipotecarias (Anónimo, 04/12/1873: *Gaceta de Madrid* Núm. 338), por lo cual, el 2 de enero de 1874 se publicó en la *Gaceta de Madrid* (Anónimo, 03/01/1874: *Gaceta de Madrid* Núm. 3) el número de las obligaciones afortunadas.

12.8.0. Robo en el domicilio del gerente de la compañía

Días antes de esta fecha, en concreto el día 18 de diciembre de 1873, se publicó en la *Gaceta de Madrid* que se había efectuado un robo en el domicilio de Joaquín Alonso, gerente de la compañía, en la noche del 7 al 8, por lo cual le habían desaparecido 108 acciones y 63 obligaciones hipotecarias del ferrocarril, entre otros muchos bienes y objetos de valor. Al día siguiente, el Consejo de Administración acordó anular dichas acciones y sustituirlas por otras (Anónimo, 18/12/1873: *Gaceta de Madrid* Núm. 352).

12.9.0. La cuestión de la estación de Cercadilla

El investigador Julián sobrino dijo que en los primeros momentos del ferrocarril “se construyeron unos edificios acordes con un medio de comunicación que, aunque prometedor, todavía no contaba con los suficiente beneficios como para llevar a cabo inversiones costosas en las obras de sus edificios de pasajeros y de mercancías”. Con respecto a estas primeras edificaciones afirmó que eran “construcciones modestas, más cercanas a los pabellones de almacén que a las fastuosas catedrales ferroviarias propias de la ingeniería del último tercio del siglo XIX” (2008: 876-877).

Como se conoce, la estación de Málaga fue una edificación de una arquitectura magnífica, por lo que el edificio de viajeros se convirtió “en un tema relevante para la ciudad, de modo que los nuevos encargos van a recaer en arquitectos e ingenieros de prestigio, contratados por las compañías ferroviarias para validar sus operaciones de expansión e implantación en el medio urbano” (2008: 868). Por lo cual, la apariencia de la construcción aludida fue desde siempre una cuestión de categoría que esta daba a la ciudad y que la población devolvía a la estación en un intercambio recíproco.

Ciñéndonos al tema que nos ocupa, en Córdoba se iba a construir un edificio de viajeros mucho más modesto, pero muy digno, y también una rotonda para locomotoras, unos retretes bien diseñados, un cocherón para coches y otras edificaciones más de las que se ha hablado, pero, todo se quedó en los planos y no se llegó a construir nada porque el proyecto ni siquiera se presentó para ser aprobado. Posteriormente, se levantó la que se había aceptado, cuya estructura de tablonos contrastó fuertemente con la suntuosidad de la de Málaga.

Como se dijo innumerables veces en la prensa local de aquella época, la que hubo en un principio en Cercadilla fue “un barracón de feria”, puesto que era un habitáculo de muros y tabiques hechos con madera. El momento concreto del final de las obras del mismo no se conoce. En el primero de una serie de artículos de opinión que se publicaron en el *Diario de Córdoba* en los primeros días de 1874 se dice que “las obras de la estación de ferrocarril de Belmez no asombran por su rapidez, por lo que son no pocas las molestias de los viajeros” (Anónimo, 03/01/1874: *Diario de Córdoba* Núm. 7011), lo que supone una clara alusión a que en la fecha en que apareció el comentario, no se habían concluido los trabajos.

Cuatro meses después, se hizo otra reprobación que aludía a lo lejos que quedaba la estación del casco urbano y a lo intrincado de acceder a la misma debido al vericuetos de caminos que discurrían entre huertas, por lo cual, para solventar el problema, el cronista comentaba con sorna que “parece que se están haciendo los estudios de una vía férrea desde la Puerta de Gallegos de esta capital a la estación de Belmés. La imposibilidad de hacer estos viajes de otro modo es la causa de que se haya concebido este proyecto” (Anónimo, 25/04/1874: *Diario de Córdoba* Núm. 7101).

Y también hubo una tercera crítica, publicada en mayo, en la que se hablaba de que existía la disyuntiva de construir en el Campo de la Merced o una plaza o unos jardines, pero, lo que hubiera de hacerse que se hiciera “*pronto puesto que con las nuevas construcciones y ser paso para las estaciones de ferrocarriles*”, lo que indica que ya estaban las dos concluidas, era uno de los puntos “*más frecuentados de la población*” (Anónimo, 03/05/1874: *Diario de Córdoba* Núm. 7108).

12.10.0. Junta General Ordinaria

El 24 de enero de 1874 se convocó a los accionistas a una junta general ordinaria a través de un anuncio insertado en la *Gaceta de Madrid* para el 28 de febrero en la que se dio cuenta del balance de la sociedad y se leyó la memoria anual (Anónimo, 25/01/1874: *Gaceta de Madrid* Núm. 25).

12.11.0. Contexto histórico

El golpe de estado del general Pavía se produjo el 3 de enero de 1874 y poco después el general Francisco Serrano se hizo cargo del gobierno de la República, tras lo cual hubo un periodo en el que continuó la Tercera Guerra Carlista y la que se desarrollaba en Cuba.

El pronunciamiento militar dado en Sagunto, liderado por el general Martínez Campos, se efectuó el 29 de diciembre de 1874, tras lo cual, se dio fin al Sexenio Democrático y a la Primera República Española.

Con ello, se hizo realidad la Restauración Borbónica que perseguía Antonio Cánovas del Castillo, por lo que el rey Alfonso XII vino a hacerse cargo del trono de España.

Además, la Tercera Guerra Carlista estaba cerca del final, dado que las hostilidades concluyeron el 28 de febrero de 1876.

12.12.0. Los problemas económicos del ferrocarril de Córdoba a Belmez

El transporte por el ferrocarril que nos ocupa no tuvo el desarrollo que se había previsto. A fin de paliar el problema se intentó el abaratamiento de las tarifas, pero, las pérdidas llegaron a ser tan altas que el oro augurado por los empresarios malacitanos dos décadas antes cuando proyectaron la línea, se había convertido en oropel.

Por aquel tiempo, la empresa contaba con un capital de 4.457.500 pesetas repartido en acciones de 1900 reales de vellón. A los obligacionistas se les debían en conjunto 10.102 títulos a un interés del tres por ciento. En 1874, se contaba con un capital de 4.799.450 pesetas, pero se había dejado de pagar los intereses a los obligacionistas y las acciones cotizaban a la baja. Entonces, la empresa fue intervenida judicialmente. Con ello, la mitad de los ingresos se destinaron a sufragar los gastos de la explotación de la línea de ferrocarril y la otra mitad a amortizar la deuda que se tenía contraída con Jorge Loring.

La falta de beneficios suficientes hizo imposible abonar a los accionistas la menor cantidad, pagar las facturas pendientes de los múltiples acreedores o remunerar a los empleados de la sociedad y a los cargos directivos del consejo de administración, que en 1874 estaba compuesto por Francisco Soler Pérez, presidente; el conde de Peracamps,

vicepresidente; Joaquín Alonso, director gerente; Atanasio Carles Ortiz y Juan José Borrel, secretarios; y por los vocales Juan Domingo Pinoso, José González García, Fernando Martínez Pedroso José María Pariño y Mariano Pérez Luzaró.

12.13.0. Un sorteo de amortización

El 18 de enero de 1875 se comunicó a los accionistas que el día 15 de febrero se iba a sortear la amortización de veinticinco obligaciones hipotecarias (Anónimo, 21/01/1875: *Gaceta de Madrid* Núm. 21), por lo cual, el 1 de marzo de 1875 se dieron los números de las afortunadas para que se publicasen en la *Gaceta de Madrid* (Anónimo, 05/03/1875: *Gaceta de Madrid* Núm. 64).

12.14.0. Junta General Ordinaria

El 19 de enero de 1875 se convocó a los accionistas a una junta general ordinaria a través de un anuncio insertado en la citada publicación para el 28 de febrero en la que se dio cuenta del balance de la sociedad y se leyó la memoria anual (Anónimo, 27/01/1875: *Gaceta de Madrid* Núm. 27), pero, como no fue posible constituir la legalmente por falta de representación de la mitad más una de las acciones emitidas, se convocó otra para el día 15 de abril (Anónimo, 21/03/1875: *Gaceta de Madrid* Núm. 80).

12.15.0. Otra Junta General Ordinaria

Días antes, el 31 de marzo de 1875, se celebró otra junta general ordinaria de accionistas en la que se deliberó sobre la necesidad de que la compañía siguiese adscrita a lo indicado por la ley de Sociedades Anónimas de 28 de enero de 1848 o bien quedar sometida a las prescripciones de la Ley de Comercio de 19 de octubre de 1869, quedando refrendada por unanimidad la opción última.

El 4 de junio de 1875 se hizo la comunicación legal al Gobierno de tal cambio formalizando una escritura de constitución de la empresa bajo la nueva ley, dado que resultaba más beneficiosa desde el punto de vista fiscal. En ese documento se fijaba que el capital social era de 59.850.000 reales de vellón representados en 31,500 acciones de 1900 reales cada una (Anónimo, 01/07/1875: *Gaceta de Madrid* Núm. 182).

12.16.0. La suspensión de pagos de la compañía

El *Boletín Oficial de la Bolsa de Madrid* reflejaba la cotización de las acciones de la empresa, aunque esta no podía atender el pago de las deudas. Ante una situación semejante, los propietarios promovieron una suspensión de pagos con la que eliminar las cargas y con la que apropiarse completamente de la línea eliminando a los reclamantes, tanto los copartícipes en las ganancias como a los demandantes de deudas.

Para ello, el 18 de mayo de 1875, la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez declaró su insolvencia por el juzgado de Primera Instancia del Distrito de La Latina de Madrid, resolución que fue notificada a la empresa el día 19 de mayo. Así, el 3 de junio se publicó en la *Gaceta de Madrid* la noticia del hecho.

El juicio ejecutivo fue promovido por uno de los obligacionistas y a continuación se debía presentar en el plazo de cuatro meses una proposición de convenio para el pago de los acreedores. Por ello, el Consejo de Administración convocó a los accionistas a una junta general extraordinaria para el día 6 de julio (Anónimo, 03/10/1875: *Gaceta de Madrid* Núm. 154), más, al no ser posible constituir la legalmente por falta de representación de la mitad más una de las acciones emitidas, se convocó la siguiente para el día 15 de septiembre (Anónimo, 15/08/1875: *Gaceta de Madrid* Núm. 227).

Con arreglo a la ley de 12 de Noviembre de 1869, la empresa presentó por mandato judicial una proposición de convenio con los acreedores. Según investigó Morilla Critz, “*en ese momento, el crédito de los constructores ascendía a 10.003.523 pesetas, y el resto de las deudas por obligaciones, intereses, amortizaciones y otras menores (entre las que también estaban los constructores), a 2.816.370,18 pesetas*”. Por supuesto que la opción “*presentada por la sociedad a los acreedores fue la de vender la línea en pública subasta y pagar por orden de prelación, en el que estaba en primer lugar el crédito refaccionario de los constructores*” (Morilla, 1984: 100).

12.17.0. El problema de las tarifas del transporte

Las tarifas del transporte siempre fueron uno de los problemas de los que adoleció el ferrocarril español, dado que los precios los dictaba el Estado y era quien decidía sobre si subían o no. Además, el transporte por ferrocarril presentó diversas complicaciones derivadas de otros aspectos... La carencia de mercancías o personas que llevar de un alado a otro, fue uno de ellos, pero no el único.

En los epígrafes siguientes, se van a tratar algunos aspectos diversos de esta cuestión que se originaron en los años iniciales de explotación de la línea.

12.17.1. Las expectativas del carbón de la cuenca de Espiel y Belmez

Una vez iniciada la explotación ferroviaria, ocurrió como era habitual en otras líneas contemporáneas, que las previsiones sobre las ingentes riquezas que iban a proporcionar a sus dueños no eran las esperadas.

Efectivamente, las cantidades de carbón extraídas de la cuenca de Espiel y Belmez no llegaron a colmar las expectativas ni de lejos. Las cuantiosas inversiones de dinero hechas en la zona de la cuenca hullera de Espiel y Belmez en diversos puntos de laboreo de mineral, cuyos gastos de extracción aumentaron enormemente en esos años, hicieron que, paradójicamente, la tonelada de carbón inglés, de mejor calidad que el belmezano, costase en el puerto de Málaga seis pesetas menos que este.

José Ruiz León, presidente de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la Provincia de Córdoba hizo un estudio que se publicó el 26 de abril de 1875, en el que indicaba que “*no es raro que el caso de que las fundiciones de hierro establecidas en Córdoba no puedan encender sus cubilotes por falta de coke, á ningún precio, para alimentarlos*” (1875: 3), por lo que se estaba importando carbón desde Newcastle para quemarlo en la fundición de plomo de la capital¹⁵. Continuaba diciendo que “*sin duda que el precio de transporte por el ferrocarril de Belmez, es demasiado alto: una tonelada*

¹⁵ Aunque no se indica en el texto, la industria debía ser la factoría de Carlos Tonkin y Richard, situada en el arroyo de las Piedras, en los alrededores del actual polígono de Chinales.

á razón de 0,30 de real por kilómetro, más cuatro reales por carga y descarga, aumentan su costo en la estación de Córdoba a 27 reales". Incongruentemente, el carbón de Belmez costaba más caro en la bocamina que el inglés en los puertos de Cuba (Ruiz, 1875: 5).

Ruiz acusaba a los concesionarios y propietarios de los yacimientos de no atender convenientemente sus explotaciones, dado que no invertían lo necesario para poder sacarle al carbón el rendimiento adecuado, extrayendo la cantidad suficiente, como para que bajasen los precios. Tan solo consideraba como "empresas mineras" a cinco firmas asentadas en la zona que laboraban en once minas o concesiones enclavadas en 415 hectáreas. Por otra parte, había otras 45 concesiones dispuestas en 1920 hectáreas que aún no habían dado el menor paso para asentarse en la zona y otras cuatrocientas compañías más que habían solicitado el permiso a la administración para hacerlo. El autor llamaba "parásitos" a estos supuestos empresarios que especulaban con los títulos de propiedad, con lo cual, los verdaderos interesados desistían de abrir pozos ante los precios desorbitados que los concesionarios pedían por un permiso que el Estado les había concedido de manera gratuita.

Así mismo, el carbón asturiano, transportado por la Compañía del Norte en buenas condiciones económicas, copó el mercado madrileño, por lo que acabó desplazando al de la cuenca que nos ocupa.

Por otra parte, a mediados de la década de los sesenta del siglo XIX, una vez que la línea de Málaga a Córdoba se había terminado, las fábricas de Heredia habían acumulado stocks por valor de 30 millones de reales. "Los herederos no liquidaron entonces el negocio porque confiaban en que los costes se abaratarían con la llegada a Málaga del carbón de Córdoba" (Escudero et al., 2015: 322-323).

La idea que motivó la construcción de la línea fue llevar este combustible hasta La Constancia, "pero los elevados costes a bocamina, la distancia y el escaso volumen de las mercancías de retorno colocaron la tonelada en Málaga a un precio muy superior al del combustible beneficiado por la siderurgia de Asturias e incluso ligeramente mayor que el de las hullas asturiana e inglesa en la fábrica". Con ello, no solo no se consiguió salvar la industria pesada malagueña, sino que la instalación ferroviaria tampoco tuvo el discurrir que las elites del sur le habían vaticinado.

12.17.2. Mercancías expedidas entre Córdoba y Cercadilla

Poco después de iniciada la actividad de la línea, comenzaron los problemas entre la compañía propietaria y las vecinas del Córdoba a Manzanares y del Córdoba a Sevilla, pertenecientes a MZA, y la del Córdoba a Málaga, cuyos dueños eran también Loring, Heredia y Larios.

El principal problema habido entre la Compañía del Ferro-carril de Córdoba á Espiel y Belmez, y luego con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que se eternizó a lo largo de los años se debió a que al estar unidas las estaciones de una empresa y otra, MZA se negó a recibir material desde Cercadilla o a expedirlo hacia esta estación ante el hecho de que al no haber espacio de vía intermedio, no se podía facturar por kilómetro.

Efectivamente, ese fue el modo en que la ley prescribía que debían cobrarse los envíos por ferrocarril, por lo cual, la recepción del material en la estación de Córdoba, la carga y envío hacia Cercadilla o para cualquier punto de la línea de Belmez no podía ser cobrado, así como si venía de Cercadilla, que había que recibirlo descargarlo y entregarlo

o reexpedirlo hacia otro lugar, con lo cual, en un caso y otro la gestión solo beneficiaba a la compañía del ferrocarril de la Sierra.

El primer problema específico del que ha quedado constancia documental se debió a que un gestor de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga había puesto unas tarifas para mercancías expedidas en Córdoba sin contar con MZA, cuando la vía por la que debían pasar hasta Cercadilla era por la de Sevilla, propiedad de esta empresa. Además, debido a la cierta lejanía de la estación de Cercadilla del casco urbano, los usuarios expedían las mercancías desde la de Córdoba, aunque fuesen para la línea de la Sierra.

Entonces, el 8 de noviembre de 1875, el agente comercial de MZA delegado en Córdoba escribió al jefe de Tráfico de su empresa, radicada en Madrid, para pedirle que se prohibiese *“terminantemente que en la estación de Córdoba se facture ninguna expedición para la estación de Cercadilla”* (AHF, 1865: D - 0032 - 001). Sin embargo, la empresa no hizo nada al respecto porque en un comunicado interno fechado el día 11 de noviembre se indicó que se debían formular las declaraciones oportunas contra el ferrocarril de Málaga porque *“no podemos en manera alguna”* prescindir de los trámites oficiales a que dan *“lugar nuestras relaciones con las demás compañías”*.

La carta de respuesta al comunicante de Córdoba fue más explícita. Se le dijo que no era *“la primera vez que la Compañía de la línea de Málaga ha intentado establecer tarifas entre la estación central de Córdoba y Cercadilla y fue objeto de protesta por parte de esta compañía”* y además se produjo *“una resolución que motivó el convenio provisional hasta que el Gobierno resolviera las reclamaciones pendientes respecto del establecimiento de una sola estación en Córdoba para el servicio común de todas las líneas que allí confluyen”*.

Según creía el jefe de Tráfico de la central de Madrid, el gerente de la Compañía de Málaga en Córdoba deseaba agitar de nuevo la cuestión, por lo que se había dado orden a través del Servicio de Tráfico al jefe de la estación de Córdoba para que se indicase al gestor de la de Málaga que no se podía aplicar la tarifa emitida por este de manera potestativa.

Sin convicción de que se lograra algo definitivo, se iba a reunir a la División de Ferrocarriles de Sevilla para que hiciera respetar los acuerdos y si no se conseguía, se acudiría al Gobierno.

12.17.3. El precio del transporte

El 30 de septiembre de 1876 se publicó un informe por parte de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la Provincia de Córdoba a petición de la Dirección General de Obras Públicas en la que Antonio Carbonell analizaba los efectos de los altos precios de las tarifas vigentes del transporte por ferrocarril en aquellos momentos.

En primer lugar, expuso las incongruencias de la falta de unanimidad en los precios, hasta el punto de que no había correspondencia entre lo que costaba un envío desde un punto a otro y lo que se cobraba por mandar lo mismo desde este al de origen. Además, a veces, valía más enviar una expedición de mercancías a una distancia más corta que otra mandada más lejos. Así mismo, era más barato ofertar billetes para viajes de turismo, asistir a balnearios, corridas de toros, ferias, etc., que lo que debía pagar una persona cuyo medio de vida fuese viajar en tren.

En segundo lugar, el autor acometía la crítica relativa a las tarifas de viajeros, luego a las de mercancías y terminaba dirigiendo una invectiva contra las condiciones en las que se realizaba el servicio en los trenes de la provincia.

Los precios oficiales de los billetes y los de las ofertas, indicadas en milésimas de real por kilómetro, eran:

Clase	Primera		Segunda		Tercera	
	Mín.	Máx.	Mín.	Máx.	Mín.	Máx.
Mínimo y Máximo						
Precio oficial billete	450	552	375	400	225	250
Precio oferta billete	300	350	81	131	52	79
% de reducción	66%		22%		23%	

Cuadro 5 Fuente: Antonio Carbonell

Cotejando las cantidades, los precios se reducían enormemente entre el precio oficial del billete y el de oferta en el caso de la primera clase, mientras que se mantenían igualadas las reducciones entre la segunda y tercera, lo que implicaba que en el caso de promover viajes de recreo lo importante era llenar también la primera clase al reducir ostensiblemente el precio. Según indicó Carbonell, *“en nuestro país se viaja en 1ª más de lo que en proporción a nuestra riqueza se viaja en el extranjero [...] que hoy es, por lo general, comparable al de 2ª de otros países”* (1876: 8).

Sin embargo, se produjo una mejora en el problema al adoptar el sistema de venta de billetes de ida y vuelta, cuyo precio se reducía en parte al pagar el segundo ticket por anticipado.

Con respecto a las tarifas de las mercancías, el analista se refirió a la situación de rechazo generado por el público cuando tras la puesta en marcha de las líneas férreas las empresas propietarias subían los precios del transporte de bienes haciendo que ni siquiera la rapidez del nuevo medio de locomoción abaratase los precios con respecto a los que tenían los medios tradicionales que se desplazaban por las carreteras y caminos (Carbonell, 1876: 9).

12.17.4. Los billetes de viajeros de la época

El transporte de personas también fue un capítulo importante dentro de la línea, por lo cual se va a tratar el tema de los billetes, pero no desde una perspectiva económica, sino arqueológica industrial, ya que se va a exponer cómo fueron, de manera física, los comprobantes de haber pagado los asientos.

Actualmente, los billetes de ferrocarril se imprimen directamente a la vez que se expenden. Incluso, si se compran a través de Internet, hasta pueden ser impresos directamente por el comprador. Sin embargo, hace años, el tipo de ticket más usado en el ferrocarril mundial, y por lo tanto también en la línea de Córdoba a Belmez, fue el conocido como billete Edmondson, un sistema que permitía la impresión, el almacenado, el fechado, la contabilización y el control de pasajes.

Se trataba de un pequeño cartón impreso parcialmente de 57 por 30 milímetros y de entre uno y dos milímetros de grueso, lo que le daba una cierta resistencia, que se validaba al ser introducido en una máquina de acción manual denominada “compostor-

fechador" que había en las estaciones y que le añadía al cartoncillo la fecha y el número en el momento de ser expedido al viajero.

González Iturrutxa indicaba que *"el nombre le viene, muy sencillamente, de su inventor, Richard Edmondson, nacido en Inglaterra en 1792"* (1985: 39), un jefe de estación de Milton, una localidad insertada en la línea de Newcastle a Carlisle, que inventó el sistema en 1840 y cuyo uso se fue extendiendo por Gran Bretaña poco a poco debido a su eficacia. Richard Edmondson murió en 1851, pero la expansión del Imperio Británico y su hegemonía económica hicieron que las máquinas expendedoras inventadas por este ferroviario se comercializasen en todos los países desarrollados donde su tipo de billete no solo se usó en los ferrocarriles, sino también en muchas líneas de autobuses.

Cuando se le entregaba al pasajero, el billete debía *"llevar ya impresas las estaciones de procedencia y destino; número de taquilla expendedora; el precio, la clase e indicar si el billete tiene alguna reducción. Se dividen en tres grupos: ordinarios a precio entero, a precios reducidos y gratuitos"*. Por otra parte, *"la fecha y el número de tren (...) se graban en el billete en el momento de ser expedido mediante el compostor"*.

Hubo un código de colores para las distintas categorías que fue el siguiente: *"1ª clase, amarillo; 2ª clase, verde; y 3ª clase, marrón. Si el billete llevara reducción, como favor, mitad, cuarta parte o militares, seguiría siendo del mismo color, pero con dos franjas rojas extendidas a lo ancho del cartón. Para los combinados con compañías extrañas a la expendedora, llevará una franja azul"* (González Iturrutxa, 1985: 39).

Con respecto a la modalidad de ida y vuelta hubo más heterogeneidad, ya que cada compañía determinó el colorido según su gusto, sin embargo a los colores determinativos de cada clase se les añadió una o dos franjas. Por otra parte, *"el Edmondson azul representaba recargos para butaca o salón, mientras que los gratuitos con carnet ferroviario eran de color naranja. Los billetes de andén han sido lila, rosa o blanco también"*.

RENFE eliminó el billete Edmondson entre los años 1968 y *"1970, al implantarse los sistemas de expedición con las máquinas Hugin y la moderna venta electrónica que se sigue usando"* (González Iturrutxa, 1985: 39) y aún más tarde si se trataba de líneas de menor importancia o de vía estrecha, del pasado siglo. En Inglaterra, la British Railway mantuvo el sistema hasta que en 1988 inició su paulatina extinción, que se produjo en 1990.

12.18.0. Problemas debido al temporal de lluvias

El temporal del otoño de 1876 hizo que en los días de mediados de diciembre se produjesen una serie de inundaciones en la Península.

En Toledo, el Tajo llegó hasta los terraplenes de la estación e inundó varios kilómetros de vía.

Un tren que circulaba por la línea de Málaga debió volver desde Bobadilla a su estación de origen porque el trazado había quedado cortado en varios lugares debido a la crecida de los ríos y arroyos. La situación era tan extrema que se ignoraba en qué lugares estaban detenidos algunos trenes y correos. Además, el Guadalquivir había arrastrado las traviesas contenidas en un depósito.

La línea de Madrid también se hallaba cercenada por el agua en varios parajes entre Alcolea y Villafranca, por lo cual, un correo que había salido en esa dirección fue seguido de un tren de socorro con el fin de poder evacuar a los viajeros.

En cuanto a la línea de Belmez, las aguas del arroyo del Moro incrementaron su nivel y la interceptaron en las inmediaciones de la capital. Además, hubo varios desprendimientos en las trincheras que hicieron que se suspendiese la salida del tren correo número 1 y todo el movimiento de mercancías (Anónimo, 14/12/1876: *La Crónica Meridional* Núm. 5064).

12.19.0. Nuevas actividades de Jorge Loring

Entretanto el ferrocarril se iba aposentando en suelo andaluz, nuevas acciones se sucedieron en torno a la actividad del magnate malagueño Jorge Loring. Sin embargo, no todo fue favorable a su capacidad emprendedora. El Banco de Málaga había quebrado en 1866 debido a su política de flexibilidad en los plazos demasiado largos que concedía a sus clientes, lo que provocó una crisis financiera que se agravó con las múltiples dificultades que aquejaban a las empresas que habían recibido créditos procedentes de esta entidad, un problema que fue la causa de una recesión económica creada entre las oligarquías económicas malagueñas.

En cuanto a las manifestaciones culturales del empresario, en su colección arqueológica llegaron a figurar hasta quince estatuas y unas doscientas piezas del Paleolítico Superior, fenicias, íberas, romanas, visigodas, islámicas y cristianas de la etapa de la Reconquista, renacentistas y barrocas que alcanzaban hasta el siglo XVIII.

Durante el Sexenio Revolucionario, los marqueses se trasladaron a Madrid y fijaron allí su residencia. En su permanencia en la capital, la casa familiar se convirtió en un reflejo de la hacienda de La Concepción, por lo que se recibía en ella a políticos como Eduardo Dato, Francisco Silvela, que poco después se convertirá en yerno de Jorge Loring y a Antonio Cánovas del Castillo, también malagueño y amigo del matrimonio, que sería el impulsor de la restauración de la monarquía borbónica en la figura de Alfonso XII, por la que los Loring manifestaron su aprecio de una manera abierta.

Tras el inicio de este importante hecho político, el empresario malagueño continuó su intento de expansión construyendo nuevas líneas férreas, con lo que los ferrocarriles se convirtieron en una de sus principales actividades económicas.

12.20.0. La línea de Osuna a la Roda de Andalucía

En el año 1875, Joaquín de la Gándara y Jorge Loring, propietarios ya del trazado construido hasta ese momento del ferrocarril de Utrera a Morón y Osuna, solicitaron a perpetuidad la concesión de uno nuevo que se constituyó en su prolongación natural. La peculiaridad de que la línea muriese en esta última población citada hizo que fuera necesario que la vía continuase hacia el este para enlazar con la de Córdoba a Málaga, que discurría a unos cuarenta kilómetros de esa población sevillana.

Como se ha citado, el Plan General de Ferrocarriles del año 1864 (AA. VV.: 1864) indicaba que la unión idónea con esta línea debía realizarse en Bobadilla o en Puente Genil, pero, la petición se había hecho para entroncar con una población ubicada entre una y otra: La Roda de Andalucía, con lo que el nudo que se establecía era el intermedio de otros dos que se jalaban casi de una manera consecutiva.

Francisco Wais se preguntó en su conocida obra *Historia de los ferrocarriles españoles*, no sin parte de razón, por qué Jorge Loring no acabó la línea en Puente Genil o mejor en Bobadilla, donde nacía la de Granada. Según el autor, esta fue una decisión “desgraciada”, puesto que dislocó la red ferroviaria andaluza, alargó innecesariamente el enlace de Sevilla con Granada y creó dos nudos ferroviarios muy próximos cuando “*el de Bobadilla hubiera sido más conveniente*” (Wais, 1974: 357).

Aunque no es más que una hipótesis, no es aventurado pensar que en los planes inmediatos de Jorge Loring estuviese ya la inminente construcción de “La Línea del Aceite”, que se iniciaba en Puente Genil y que llevaba el ferrocarril más allá de Jaén. En ese momento, esta capital andaluza aún no estaba comunicada mediante este medio de transporte, por ello, establecer el punto de unión con la de Málaga en La Roda de Andalucía suponía que los convoyes procedentes de Sevilla estuviesen mejor situados para distribuirse hacia Córdoba y Jaén o hacia Málaga y Granada que si la conexión se hubiese hecho en Bobadilla.

El 14 de julio de 1877, la época en que se estaba gestando la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, se autorizó por parte de su Administración la compra de la misma por valor de 7.500.000 pesetas. La operación se formalizó en Utrera el 15 de diciembre de ese año ante el notario Enrique López Lázarra.

El recorrido total de la nueva línea entre Osuna y La Roda de Andalucía fue de 35.657 metros, que se inauguraron el 24 de febrero de 1878.

El precio global al que ascendió la construcción fue de 1.800.000 pesetas.

Por simples motivos geográficos, económicos y de estructura, se explotó conjuntamente con la de Utrera a Morón y Osuna, por lo que el material móvil y motor que las recorrió fue el mismo que ha sido señalado anteriormente en el apartado específico que describe aquel trazado.

12.21.0. La absorción del Sevilla a Jerez y Cádiz

Como se ha adelantado en su momento, la situación económica del complejo ferroviario del Sevilla a Jerez y Cádiz era complicada pese a que sus ingresos de explotación y los gastos eran muy disímiles y las ganancias eran muy favorables para la compañía propietaria.

La desaparición de los setenta millones de francos de su capital trajo como consecuencia que se realizase una suspensión de pagos. Ante esto, la junta de gestión llega a un acuerdo de moratoria con los acreedores que se ratificó en 1872, pero, Jorge Loring presentó un proyecto de disolución de la entidad y su venta posterior y al final se hizo cargo de la explotación y del activo el 2 de octubre de 1874. Diecinueve días más tarde se procedió a escriturar la propiedad por valor de diez millones de reales que debían ser entregados a los acreedores. Lógicamente, algunos accionistas no se conformaron con una solución que no les beneficia en absoluto y se opusieron, pero, una Real Orden promulgada el 20 de marzo de 1875 por el Consejo de Estado ratificó tal solución y el marqués de Casa Loring se erigió en el único propietario de la empresa.

12.22.0. Cesión del ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez

Tras la suspensión de pagos de la Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Espiel y Belmez, el acuerdo para la venta de la línea de Córdoba a Belmez se formalizó

mediante un auto publicado el día 5 de abril de 1877 a fin de que se obtuviese la aprobación de la mayoría de los accionistas representada en las tres quintas partes del total del pasivo.

13.0.0. LAS COMPAÑÍA DE ANDALUCES Y LA DE CÓRDOBA A BELMEZ

13.1.0. Panorama de los ferrocarriles de la región

En los años finales de la década de los setenta, el tren aún no había hollado las tierras del sur de la Península Ibérica de una manera intensa. El panorama de los ferrocarriles implantados en Andalucía hasta ese momento no era demasiado prolífico, ya que, aparte de las líneas cuya historia se ha detallado anteriormente, que estaban todas en la órbita de Jorge Loring y Oyarzábal, existían otras, de las cuales, algunas eran ciertamente importantes.

Para completar la visión global de estos años, se reseñarán a continuación, de una manera muy somera, las que se habían construido hasta los meses intermedios del año 1877 en los que se constituyó la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, pero que nunca llegaron a formar parte de esta.

Por su parte, la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (Fernández et al., 1995) y la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Fernández et al., 2011) eran dos grandes rivales que estaban acaparando todo el ámbito geográfico nacional, con lo que pretendían absorber también el territorio andaluz, el único reducto en el que aún no se habían aposentado de una manera plena.

La segunda jamás plantó sus vías en la región, por lo que la lucha de ambos gigantes por liderar el panorama ferroviario la había ganado MZA. Efectivamente, esta empresa había comprando las líneas de Sevilla a Córdoba, que había sido inaugurada en 1859; la de Manzanares a Córdoba, cuyos tramos en territorio andaluz se pusieron en servicio en 1866; la de Belmez a Almorchón, abierta en 1868; la de Mérida a Sevilla, implantada entre los años 1870 y 1874; el pequeño recorrido de apenas trece kilómetros y medio que unía Guadajoz con Carmona, surgido en 1876; el ramal que unió Vadollano y Linares en 1877, desde donde partía otro de 4.000 metros de longitud que llegaba hasta la mina de Los Salidos, inaugurado el 10 de diciembre de 1879... Casi la totalidad de las citadas habían sido creadas por empresas muy disímiles, pero, el afán acaparador de MZA las había integrados en una sola directriz.

Sin embargo, cuando Jorge Loring y Joaquín de la Gándara compraron las líneas de Sevilla a Jerez y Cádiz (Cuéllar, 2008: 84-91) y la de Utrera, Morón y Osuna (Cuéllar, 2008: 116-119), las pretensiones que MZA tenía de extenderse por Andalucía quedaron cercenadas casi definitivamente, pero, aún así, el gigante no se detuvo, ya que el año 1880 Sevilla y Huelva se unieron mediante un ferrocarril de casi ciento diez kilómetros (Cuéllar, 2008: 92-102).

Con esto, el camino de MZA hacia el Atlántico estuvo asegurado, ya que de otra manera no le iba a ser posible acceder a este océano, dada la interposición geográfica de Portugal y el hecho de que la Compañía del Norte copaba todo el espacio norteño que va desde Galicia al País Vasco, por lo que la salida al mar a través de Huelva le era indispensable a la empresa de la Banca Rothschild para conseguirlo.

Tan solo quedó fuera de su órbita el ferrocarril de Sevilla a Alcalá y Carmona, que se había puesto en circulación en 1873, pero, que no se concluyó hasta 1880 (Cuéllar, 2008: 151-160), y el Ferrocarril Urbano de Jerez, que había iniciado su andadura en 1872. En el primer caso, sus malos resultados económicos hicieron que fuese absorbido por el Estado y en cuanto al segundo, con los años, pasó a formar parte de Andaluces, como se verá oportunamente.

Los datos sobre las construcciones ferroviarias existentes en los primeros meses del año 1877 se refieren a 1.109 kilómetros de vía ancha tendidos. 632 se integraron en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en el momento de su constitución o en los meses sucesivos, mientras que el conjunto de las demás líneas sumaban un total de 477 kilómetros. De esta cantidad, 418 kilómetros pertenecían a MZA, con lo que hubo un predominio desde el principio de la empresa andaluza, aunque no fuese muy grande. Por lo tanto, la diferencia debía hacerse más amplia si la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces quería convertirse en un gran grupo ferroviario.

13.2.0. Creación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

En aquel momento, la implantación de una serie de líneas tendidas de manera independiente unas de otras a lo largo del territorio andaluz habían creado una red anárquica que únicamente unía determinados puntos comerciales, agropecuarios o industriales, pero, que en absoluto respondía a una idea concreta que articulase una óptima explotación de todas. Por ello, la puesta en marcha de un proyecto que produjese algo semejante era lo deseable. En los siguientes años, con la anexión de las líneas que compraron Jorge Loring y Joaquín de la Gándara, se conformó un sistema ferroviario de forma reticular y, por lo tanto, dotado de bastantes nudos, que tramó con vías todo el espacio andaluz de una manera racional para propiciar una explotación adecuada.

La historia de esta empresa ferroviaria, articuladora de todas las líneas dispersas, se inició el 30 de Mayo de 1877 cuando se formalizó ante notario la escritura de fundación de la Compañía Anónima de los Ferrocarriles Andaluces, que se constituyó como entidad en la capital del reino (AHF, 1880: IIF 0235).

Estaban presentes en el acto Joaquín de la Gándara y Navarro y Francisco Silvela Delevileuze, el conocido político, que asistía en representación de su suegro Jorge Loring y Oyarzábal. Ese mismo año, había sido nombrado consejero de la compañía, pero en 1878 dejó el cargo, ya que su relación con el partido conservador lo convirtió en un miembro destacado de la política, hasta el punto de que unos años después sería nombrado Ministro de la Gobernación (Tedde, 1978: 367).

Mediante esa escritura pública se le otorgó al binomio Loring-Gándara los permisos necesarios para la *“adquisición, construcción y explotación, en su día, de otras diferentes líneas y propiedades enlazadas o relacionadas con esas”*, con lo cual, se sobreentiende que la idea de ambos propietarios fue la de comprar una serie de trazados para incluirlos en su estructura y conformar una red ferroviaria que fuese lo más grande y homogénea posible.

El capital social de la nueva empresa, repartido en veinte mil acciones (Tedde, 1978: 368), ascendía en el momento de la constitución a diez millones de pesetas. Sin embargo, en muy pocos días, mermó a uno y medio, presumiblemente con la intención de atraer exacciones fiscales, aunque posteriormente volvió a disponer de la misma cantidad inicial. En los primeros meses de 1878, la cantidad se elevó a dieciocho millones, puesto que la compañía compró a Loring los ferrocarriles que él había absorbido en los últimos meses, como el de Utrera a Morón y a Osuna y el de Sevilla a Jerez y Cádiz (Wais, 1974: 360), por el que se pagó al magnate malagueño unos seis millones de pesetas, un alto beneficio por tan solo cuatro años de haber detentado su titularidad.

Meses después, en noviembre, tras un acuerdo tomado en la junta de accionistas, Jorge Loring, Tomás Heredia y Martín Larios procedieron a firmar en París, de manera mancomunada y mediante un contrato privado, la compra de los ferrocarriles de Córdoba a Málaga y de Córdoba a Espiel y Belmez.

Así pues, los trazados y ramales ya construidos que conformaron en un principio la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces fueron estos:

- El ferrocarril de Sevilla a Jerez y Cádiz.
- El ramal de Sevilla-Empalme.
- El ferrocarril de Córdoba a Málaga.
- El ferrocarril de Utrera a Morón y a Osuna.
- Y el ferrocarril de Bobadilla a Granada.

Así mismo, en ese momento se habían concluidos, estaban en fase de acabado o se proyectaban una serie de trazados que formarían parte de la empresa en un futuro no muy lejano, como el ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez, el que trataba de interconectar Jerez y el Puerto de Bonanza, el de Osuna a la Roda de Andalucía, el de Córdoba a Marchena o el de Linares a Puente Genil.

En realidad, Andaluces aprovechó una inercia que se había producido a partir de la profunda crisis del año 1866 consistente en que los ferrocarriles construidos se depreciaron de una manera importante debido a las dificultades de explotación, lo que benefició a los inversores con capital suficiente. La importancia de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces *“consistió en combinar una política de adquisiciones de líneas en condiciones excepcionales con unas fluidas disponibilidades crediticias en el mercado francés de capitales (Tedde, 1978: 368). Según el investigador Tedde de Lorca, “parece que los hombres de la Compañía de Andaluces, y en particular Gándara, tenían una indiscutible habilidad para conseguir de las corporaciones municipales y provinciales facilidades de tipo administrativo que debieron agilizar los plazos de construcción de las líneas” (1978: 369).*

Como puede constatarse, en un principio, el propósito que animó a Joaquín de la Gándara y a Jorge Loring y Oyarzábal fue el *“de conectar ferrocarriles de cierta importancia, como el de Sevilla-Jerez-Cádiz o el de Málaga Córdoba-Granada, con líneas menores que relacionaran entre sí los tendidos de mayor longitud” (Tedde, 1978: 395).*

Como se verá, la constitución de una gran empresa ferroviaria como la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, fue la piedra angular para el definitivo desarrollo del ferrocarril de la región.

“Compañía de los Ferrocarriles Andaluces” fue el nombre completo de la entidad, pero, como ocurrió con otras empresas ferroviarias de designaciones largas, las que se les dio popularmente acortaron en gran medida el modo de nombrarlas. Con respecto a la aludida, se la conoció indistintamente como *“la Compañía de Andaluces”*, *“los Ferrocarriles Andaluces”* o simplemente *“Andaluces”*. Lógicamente, estas denominaciones usuales llegaron a los medios escritos y en la prensa también se la conoció así. Aún hoy, se la sigue designando con cualquiera de estas formas.

13.3.0. La dimensión geográfica de la red ferroviaria de Andaluces

13.3.1. Introducción

La red de ferrocarriles española tiene un diseño radial condicionado por la particularidad del asentamiento de la capital del país en el centro geográfico peninsular. Además, el fuerte centralismo político y económico que desde siempre ha ejercido Madrid ha condicionado que las comunicaciones que ha establecido con el entorno hayan sido de este tipo, dado que esa era la dirección que debían seguir sus caminos de salida hacia el mar, según el criterio de quienes rigieron los destinos de la nación durante siglos.

En cambio, si se observa la totalidad de las vías tendidas en Andalucía que aparecen señaladas en el Mapa de la Red de Andaluces insertado al final del capítulo, la característica principal que emerge a la vista está condicionada por lo reticular, puesto que, la configuración del terreno y los asentamientos humanos son los determinantes de que las vías se aposentaran de esa manera y no de otra. Por lo tanto, las intenciones de quienes tramaron dicha red parece que estuvieron en alejarse de las directrices que alentaron a las dos grandes rivales MZA y Norte.

Por otra parte, el diseño inicial de la estructura viaria de Andaluces no respondió a un método razonado para constituir una gran red. Efectivamente, la empresa comenzó apenas con un pequeño cúmulo de líneas construidas separadamente cuyos criterios de explotación, debido a esta descoordinación, respondían a conceptos muy diversos.

Sin embargo, esto fue cambiando con el tiempo y al final sus trazados se compusieron primordialmente de tres ejes distintos, como el de la línea de Sevilla a Cádiz, la de Córdoba a Málaga y la de Linares a Almería, entre otras de menor importancia, con lo cual, estas y las que las interconectaron acabaron por plasmar ese diseño a modo de red muy diferente del que tuvo la nacional.

La visión del Mapa de la Red de Andaluces hace muy patente los nodos que forman las capitales de provincia y los grandes núcleos de población, con lo que el territorio se articula así al estar interconectado todo mediante el ferrocarril. Ignacio Pozuelo Meño ya investigó sobre esta interrelación nodal en su trabajo "Los sistemas de transporte, las infraestructuras y el territorio" (López, 2008: 470-474).

Como se conoce, la existencia de todo asentamiento humano está condicionada por la autofinanciación y la creación de una cantidad de riqueza suficiente como para que, en mayor o menor proporción, esta pueda ser vendida fuera. La capacidad de la población para fijarse a un lugar determinado e interrelacionarse entre sí con otros grupos que se ubican en las proximidades responde a unos patrones establecidos que son comunes a cualquier sociedad, y que, a su vez, dependen de unas condiciones geográficas concretas.

Por lo tanto, los asentamientos en ciudades, pueblos, aldeas o simples viviendas aisladas y las vías de comunicación que se fundan para salir o facilitar el acceso al espacio donde se vive, no son producto del libre albedrío del ser humano, sino de una interacción directa con el medio.

Tal relación la analizan la Geografía Humana y la Geografía Física para establecer generalidades coincidentes y, por ello, las características de la red ferroviaria que instauró la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y otras líneas insertas en el suelo de la región responden a un esquema circunscrito a ambas disciplinas que vamos a tratar de dilucidar en los siguientes apartados.

13.3.2. El ferrocarril y la Geografía Humana

Existe una concomitancia directa entre la economía nacional y regional y la ferroviaria. Como es lógico, las características de los modos de riqueza de Andalucía también han condicionado el propio desarrollo de los ferrocarriles que han surcado sus tierras.

Conscientes, erróneamente, de que el progreso lo aportaría su implantación, se trató de dotar a la región de una red viaria que la recorriese en su ámbito completo y así se iniciaron los primeros intentos de aposentarla. Pero, desde un principio los inconvenientes fueron grandes a causa de una implantación dispersa, a su orografía intrincada y a que el desarrollo económico alcanzado en el momento en que se gestaba era casi nulo y muy dependiente de los modos de vida del viejo esquema neolítico que aún pervivía en gran manera por todo el orbe.

De esta forma, la economía previa que el ser humano había instituido en la región antes de la aparición del ferrocarril y la que creó tras este hecho capital, fue el principal condicionante que iba a impulsar el desarrollo de este medio de transporte. Sin embargo, su concreción definitiva la traería la conformación de una gran empresa de características regionales que se conocería como la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

La riqueza del territorio estaba caracterizada primordialmente por la minería y los emplazamientos en los que descollaban la ganadería o la agricultura, basada en la ancestral Tríada Mediterránea, el decir, la vid, el trigo y el olivo, que desde siempre habían alimentado la productividad de estos ámbitos.

Los grandes centros mineros andaluces estuvieron ubicados en la cuenca cuprífera de los ríos Tinto y Odiel, en Huelva, en la zona hullera del límite septentrional que presenta Sierra Morena en las provincias de Sevilla, Córdoba y Huelva, en los ámbitos argentíferos de Linares, en Jaén, y otros enclaves de Granada y Almería. Los lugares en que surgieron durante el siglo XIX permanecieron activos aún durante la primera mitad del siguiente, por lo que se registró en esos pueblos o ciudades un impensable crecimiento de la población que decayó cuando se agotaron los filones. Lógicamente, todos estos centros de carácter urbano fueron hollados por los trenes que en su mayoría fueron propiedad de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

La gran superficie del monocultivo del olivo, del que Jaén es la reina indiscutible junto a algunos territorios meridionales de las provincias de Córdoba y Sevilla, también se vio recorrida por un ferrocarril que hasta recibió la denominación expresa de "Línea del Aceite". Jalones como Puente Genil, Lucena, Cabra, Alcaudete, Torredonjimeno, Espeluy o Bailén fueron algunas de las poblaciones que se vieron conectadas por sus vías.

El sector cerealista de la campiña que se extiende por las provincias de Córdoba y Sevilla también ha estado surcado por las líneas transversales de Andaluces, como la de Córdoba a Marchena, la de Utrera a Morón y Osuna y la de esta población a La Roda de Andalucía.

De igual manera, aunque en menor medida, en los espacios cercanos al valle del Guadalquivir, en los que preveía la implantación de las vides, surgieron desde muy antiguo grandes poblaciones cuya actividad económica principal estaba centrada en la elaboración del vino. Entre estas, destacan Jerez de la Frontera, El Puerto de Santa

María, Montilla, algunas zonas de Sevilla y, fuera de este ámbito, Málaga. Por supuesto, también fueron recorridas por los trenes de la empresa que nos ocupa.

En resumen, la presencia del tren en los grandes núcleos de población que subsisten gracias a la minería o a la agricultura no es casual, sino una consecuencia indisoluble.

13.3.3. El ferrocarril y la Geografía Física

Una vez analizada la relación de este medio de transporte con la Geografía Humana es necesario probar que su implantación reticular y la dirección oblicua que siguen la mayoría de sus líneas es una consecuencia directa de la especial conformación del relieve andaluz, por lo que a continuación se hará otro análisis desde la perspectiva que presenta la Geografía Física.

Efectivamente, el problema planteado para la construcción de las vías de comunicación para llevar lejos los excedentes estribó en la propia constitución orográfica de los terrenos que desde siempre hubo de transitar el ser humano. En realidad, la totalidad del ámbito andaluz es un espacio orográfico fácil o complicado para establecer comunicaciones, según de qué lugares se trate, y ambas características afectaron por igual a todo el ferrocarril que trató de tenderse.

La región Andaluza es una tierra de enormes discordancias. Al mismo tiempo que en la zona de Sierra Morena se dan aspectos paisajísticos y climáticos en los que están plasmados las características de la Meseta Central, se producen otros de composición mediterránea; mientras que en la Sierra de Grazalema, en Cádiz, se miden los mayores índices de pluviosidad del país, en Almería sucede exactamente lo contrario; en tanto que en el curso bajo del Guadalquivir se origina, según la define López Ontiveros, "*una de las llanuras más extensas y perfectas de España*" (AA. VV, 1993: 70), en la Penibética se registran las mayores alturas de la Península Ibérica; mientras que en este ámbito se encuentran claros exponentes de vegetación alpina, a tan solo unas decenas de kilómetros, en la zona de Motril, se originan cultivos de carácter tropical; en tanto se ocasiona el mayor índice de productividad en la zona olivarera y cerealista del valle central, en el sector medio de Almería ocurre exactamente lo contrario.

Las tres grandes unidades naturales andaluzas son Sierra Morena, la Depresión del Guadalquivir y el Complejo Bético. Cada una de ellas posee un carácter litológico, geológico y morfológico distinto, que se hace extensivo también al aspecto humano y físico, condicionando el poblamiento, las urbes y la economía, pero, también el clima, la vegetación y la edafología de las comarcas (AA. VV. 1993: 68).

Tal situación de su relieve creó un problema a los habitantes de la región cuando en la segunda mitad del siglo XIX decidieron implantar una serie de ferrocarriles que la recorriesen. Durante esos años, como había ocurrido desde siempre, los seres humanos siguieron empeñados en hacer más llevaderas las condiciones de su existencia y unos pocos lo intentaron instalando un medio de transporte cuya tecnología no había tenido parangón hasta el momento histórico que se vivía. Al plantearse la implantación del ferrocarril, lógicamente, debió ceñirse a los dictados orográficos, que, como se conoce, están condicionados por el gran valle que ha conformado su río principal y las cadenas montañosas que recorren el territorio.

Por lo tanto, el relieve donde se asienta este entramado ferroviario es muy llano en algunas latitudes concretas, como el Valle del Guadalquivir en su curso medio y bajo, pero en otros lugares se manifiesta con grandes rampas y desniveles, por lo que se hubo de utilizar diferentes tipos de locomotoras, según las necesidades de cada línea y disponer una serie de depósitos de máquinas, más o menos equidistantes, para mantener siempre algunas de repuesto que pudiesen facilitar la doble tracción en los convoyes que lo necesitasen, así como otros muchos puntos de aprovisionamiento para repostar carbón, apeaderos y estaciones para asegurar el cruzamiento de los trenes, etc.

13.3.4. Las líneas de recorrido norte-sur

Sierra Morena se erige en la demarcación norteña de la región, dado que las cordilleras suelen presentar límites no solo de carácter político. Se extiende en dirección noroeste-sureste y su distinta composición lítica, integrada, por un lado, por cuarcitas, calizas y granitos y, por otro, de gneis, pizarras y esquistos, es decir, por rocas duras y blandas, ha propiciado que su desarrollo morfológico se haya caracterizado por una fuerte erosión de distinta intensidad según de qué espacio se trate, lo que *“ha originado un relieve en el frente de caída arriscado y laberíntico”* (AA. VV, 1993: 71). En realidad, esta cordillera es la elevación postrera de la Meseta Central que se asoma al valle del Guadalquivir, por lo que comparte con ella todas sus características morfológicas.

El límite a la constitución espacial de un territorio planteado por las cordilleras de que se hablaba ha supuesto que las vías férreas andaluzas siempre la hayan hendido en dirección norte-sur de una manera perpendicular en su lucha por alcanzar la Meseta Central, para lo que se han aprovechando, como ha hecho el hombre desde siempre, los pasos naturales proporcionados por los cursos de los ríos, que permiten un menor esfuerzo para él, los vehículos o las caballerías que ha empleado en el transporte.

De esta forma, las vías de penetración septentrionales son poco numerosas. La cuenca del Almanzora entre las provincias de Murcia y Almería, Despeñaperros en Jaén, el curso del arroyo de la Patuda en Córdoba, o los pasos naturales de la Sierra del Agua o la del Viento en la zona norte de Sevilla o Huelva son los accesos o salidas en su recorrido hacia el sur o el norte que han empleado, respectivamente, las líneas de Lorca, Baza y Águilas, Manzanares a Córdoba, Almorchón a Belmez, Mérida a Sevilla o la de Zafra a Huelva para tomar posesión del espacio regional.

Habría que destacar que tan solo existen, ya en el territorio, muy pocas líneas que lo recorran en este sentido como las de Belmez a Córdoba y su continuación hasta Málaga o la que une Linares con Almería, casi todas ellas de perfiles muy difíciles.

13.3.5. Las líneas de recorrido transversal

El resto de los recorridos trazados en dirección este-oeste no suelen ser tan complicados como los descritos anteriormente. Al contrario, por su mayor facilidad orográfica, las líneas férreas fueron más numerosas, pero, básicamente, se aglutinaron en tres grupos diferentes: las que discurrían por las inmediaciones del Guadalquivir, las que se implantaron en las campiñas y las que se insertaron en el Surco Intrabético. Veamos, por este orden, las características de cada grupo.

El más septentrional de los conjuntos en los que se han asociados las líneas transversales de ferrocarril se pliega a los caprichos de las últimas estribaciones de Sierra Morena. Los trazados ferroviarios que la componen son la de Manzanares a Córdoba, la que une esta ciudad con Sevilla y la que va desde aquí hasta Huelva. Todas ellas fueron potestad de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante y su discurrir no demasiado accidentado llevó un camino casi paralelo a la arteria fluvial siguiendo una dirección sudoeste-nordeste.

La depresión del Guadalquivir es un enorme triángulo que cuenta con unos trescientos kilómetros de fondo. Está limitado en dos de sus lados por las cordilleras Béticas y Sierra Morena y abierto al Atlántico por el tercer flanco. Su orogenia es de carácter marino, puesto que su origen fue el golfo Bético, que se fue retirando a medida que los materiales erosionados de las cordilleras que lo ciñen fueron rellenando de sedimentos el espacio antes sumergido. Por ello, es un valle de composición arcillosa cuya extensión está ocupada por la zona del río y sus terrazas, la Campiña Baja, la Campiña Alta, la periferia de las cordilleras Béticas y las Marismas.

Su relieve, pues, ofrece una cierta suavidad en toda su amplitud, lo que posibilita que sea el gran espacio dedicado a la agricultura, la riqueza principal de la región, lo que supone también que sea el área más poblada en detrimento de las zonas de montaña cuyas posibilidades de creación de recursos están más limitadas (AA. VV, 1993: 72-73). En este ámbito discurre el río que vertebra la región, que, sobre todo en su curso alto y medio, se recuesta contra el muro en que se erige Sierra Morena formando una serie magníficos meandros encajados.

El otro grupo, aunque quebrado en su zona central, corresponde a los trazados de Sevilla a Jerez y a Cádiz, las de Utrera, Morón, Osuna y la Roda de Andalucía, Marchena a Córdoba y Puente Genil a Linares. En líneas generales, está constituido por perfiles más o menos planos debido a que se asientan en la zona media y sur del río, donde se desarrollan las campiñas Alta y Baja, o bien se ciñen a las caras norte de la cordillera Subbética. También en este caso, las vías siguen una dirección sudoeste-nordeste.

De las tres unidades aludidas, la que mayor superficie ocupa es la que está surcada por las cordilleras Béticas. El conjunto es un relieve compuesto por la Zona Interna, la Externa y las Depresiones Interiores, conformadas, respectivamente por la Penibética, la Subbética y Prebética y el gran Surco Intrabético, que divide a ambas en su largo recorrido.

Su orogenia es muy reciente, por lo que aún no se ha llegado a erosionar de una manera importante, sin embargo, su morfología se caracteriza por las profundas depresiones interiores y la falta evidente de alineaciones de sus sierras, por lo que la discontinuidad provoca que existan una serie de relieves dispersos.

El tercer y último conjunto de líneas ferroviarias, es el más complejo en cuanto a su orografía. La zona interna de las cordilleras Béticas está ocupada, entre otras, por las sierras de Ronda, Almirajara, Tejada, Nevada, Baza, Gádor, Filabres y Estancias y la externa la ocupan el sector Subbético, con las sierras de Grazalema, Pandera, Lucena y Cabra, y el Prebético, con las de Mágina, Harana, Cazorla, Segura, La Sagra y Espuña. Entre unas y otras se originan las depresiones interiores o Surco Intrabético, que, con las vegas de Antequera, Archidona, Granada, Guadix y Baza, separa a las dos cadenas. Precisamente, por estos perfiles más favorables se adaptan a su suelo los trazados de las

líneas de Bobadilla a Algeciras, de aquí a Granada, de esta ciudad a Moreda, el enlace de Guadix con Baza y el de esta población con los límites de Murcia (López, 2008: 813-845)¹⁶.

Al igual que el resto de los grupos anteriores que se han hecho con las líneas de ferrocarriles transversales, también las últimas citadas siguen en una dirección sudoeste-nordeste.

La evidencia de que un terreno adecuado es vital para la existencia de asentamientos humanos significativos, y por lo tanto de un ferrocarril que los sirva, se encuentra en la carencia de ambos casos en el espacio que existe más al sur de la cordillera Penibética. Debido a que su enorme masa se hunde de una manera violenta en el mar Mediterráneo, pocos ferrocarriles importantes se han podido trazar entre sus estribaciones terminales.

El resto de la red de Andaluces situada entre la región de Murcia y Alicante, es de un perfil muy suave como corresponde a los terrenos cuaternarios de la inmensa vega del río Segura, por lo que no hay mucho que destacar.

13.4.0. La línea de Jerez a Sanlúcar y al puerto de Bonanza

Otro más de los proyectos promovidos fue el relativo a la construcción de un ferrocarril de mediano calado movido por fuerza animal para el transporte de viajeros entre Jerez de la Frontera, Sanlúcar de Barrameda y el Puerto de Bonanza (AHF, 1861: A - 0151 - 010). Las actividades para ello se iniciaron después de que Eduardo Hidalgo obtuviese la concesión (AHF, 1876: A - 0151 - 011) y que se formalizase una contrata realizada entre Joaquín de la Gándara y el Comité de Accionistas del Ferro-carril de Jerez a Sanlúcar y Bonanza y (AHF: IIIIF 0235), un ferrocarril Perfil longitudinal (AHF: [IIID 0791),

Cerramiento de la vía y servicio de Cádiz a Sanlúcar de Barrameda de la línea de Jerez a Sanlúcar y Bonanza (AHF, 1880: A - 0151 - 009), Expediente relativo al envío por parte de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces de una circular y tarifas con motivo de la apertura del muelle del puerto de Bonanza (AHF, 1884: D - 0505 - 003),

El primer tramo se acabó poniendo en marcha el 1 de septiembre del año 1877, pero, solo se trazó la vía desde Sanlúcar hasta la localidad de Alcubillas, lo que representó un recorrido total de 22.599 metros.

Posteriormente, Jerez se unió a Alcubillas mediante un recorrido de apenas 2.670 metros. No será hasta el 12 de septiembre de 1884 cuando se concluya definitivamente al unir mediante unas vías de 3.571 metros la localidad de Sanlúcar de Barrameda con Bonanza, con lo que los tres tramos en que se dividió la construcción completan un total de 28.840 metros. El coste total ascendió a 2.500.000 pesetas.

13.5.0. Descarrilamiento de un tren correo

Debido a las lluvias caídas en exceso, el 25 de septiembre de 1877 a las 19:25 horas, se produjo un desprendimiento de unos quince metros cúbicos de pizarra floja del

¹⁶ Para una mayor información sobre el relieve andaluz, ver el trabajo de López Ontiveros sobre la unidad y variedad de Andalucía publicada en la obra coordinada por el eminente geógrafo.

desmante donde se había estuchado la vía de la línea de Córdoba a Belmez en las inmediaciones del P. K. 34,000.

El accidente afectó al tren regular de viajeros. En concreto, al tender se le salieron las dos ruedas del lado derecho por dentro de la vía y las otras dos por fuera y al furgón las dos del par delantero (AHF, 1877: A - 0100 - 031).

Cuando pudo ser, se pidió a Cercadilla un tren con el que poder hacer el trasbordo de los pasajeros del tren siniestrado, pero, debido a que estaba circulando otro entre esta estación y la de Obejo, no hubo posibilidad de promover un cruzamiento y no se pudo mandar de manera inmediata el convoy pedido.

Hasta la 1:10 horas de la madrugada no se pudo llegar al lugar del suceso, por lo cual, el trasvase de los transeúntes no se completó hasta las 4:15 horas, con lo que el tren llegó a Córdoba a las 6:10 horas, lo que supuso un retraso sobre el horario previsto de nueve horas.

Afortunadamente, no hubo que lamentar la menor desgracia personal.

13.6.0. Nuevo descarrilamiento de un tren correo

El día 8 de diciembre de 1877 descarriló el tren correo número 1 en las inmediaciones del P. K. 16,000, por lo que se salieron de la vía la máquina, el tender y nueve vagones.

Resultaron heridos tres viajeros y la pareja de la guardia civil. El tren de socorro salió de Belmez inmediatamente para auxiliar a los viajeros y también salió desde Cercadilla otro al mando del jefe Pedrero y algunas personas más.

Días antes, ya había habido otro accidente similar a causa del cual resultaron algunos heridos contusos (Anónimo, 11/12/1877: *Diario de Córdoba* Núm. 8172).

13.7.0. Licitación del servicio de Correos

De nuevo, el 31 de diciembre de 1878 se informó a través de la *Gaceta de Madrid* a los posibles interesados sobre las disposiciones necesarias para optar a la licitación del servicio de correo entre la Administración de Correos de Córdoba y la estación de Cercadilla. La subasta se hizo de manera pública y las condiciones fueron las mismas que se han citado anteriormente (Anónimo, 10/01/1879: *Gaceta de Madrid* Núm. 10).

13.8.0. Oferta de venta de la línea

Los intentos por vender la línea no se resolvieron a corto plazo. Sin embargo, para los acreedores y accionistas, el hecho de haberse constituido en 1877 la gran empresa que aglutinó a todos los ferrocarriles tendidos en el territorio andaluz pareció abrigar una cierta salida a la situación de estancamiento, dado que Jorge Loring y Joaquín de la Gándara establecieron un documento privado fechado el 28 de marzo de 1879 mediante el que se reservaban la venta del complejo ferroviario al Sindicato Larios-Heredía-Loring, pero, finalmente, esta financiera no la compró.

Para formalizar la adquisición, el 27 de mayo de 1879 se reunieron Manuel Domingo Larios y Larios, Tomás Heredia Livermore y Jorge Loring y Oyarzábal, de una parte, y Juan Francisco Luciano Villars y Marcelo Rosella y Cisaletti, en representación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, como administradores y abogado

consultor, respectivamente. Comparecieron ante el notario de Madrid y Licenciado en Jurisprudencia José García Lastra, (AHF, 1879: IIF 0235).

Posteriormente, el convenio se aprobó mediante un auto judicial producido el 5 de agosto de 1879, que se hizo firme por providencia del 21 de noviembre del mismo año.

13.9.0. La línea de Marchena a Valchillón

El extraño rumbo un tanto sincopado de la línea que partía de Utrera hacia el este y que llegaba hasta Morón y que luego se apartaba a mitad de su longitud para dirigirse en dirección norte hasta Marchena con la intención de buscar Osuna, situada al este de esa localidad, promovió un proyecto de trazado que nacería en la citada Marchena y que tras atravesar las primeras estribaciones de la Subbética y las Campiñas Alta y Baja, llegaría a la ciudad cordobesa de Montilla, situada en la vía que conducía a Málaga.

Por ello, en los años en que se estaba gestando la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, se decidió realizar este nuevo proyecto y el 20 de septiembre de 1879 Marchena y Écija quedaron unidas mediante una vía de 44.015 metros, que no se continuó inmediatamente.

Sin embargo, en 1884, se desechó la idea inicial del enlace, posiblemente con la idea de descongestionar el tráfico que provenía de Sevilla y que se dirigía hacia la vía de Málaga, y se pensó en continuarla a partir de Écija por un camino distinto en dirección a la estación de Valchillón, situada a siete kilómetros de la capital cordobesa, con lo que se captó el flujo de mercancías y personas de una zona agropecuaria que podía generar dividendos importantes.

Así, el 10 de junio de 1885 se unieron Écija y La Carlota a través de 21.784 metros de recorrido e inmediatamente después, el 12 de octubre de 1885, se concluyó el proyecto enlazando este pueblo con Valchillón, del que lo separaban 25.587 metros, con lo que los tres tramos de la línea totalizaron 91.366 metros.

13.9.1. Funcionamiento de la línea

Como quiera que las pendientes del recorrido no sobrepasaban los veintidós milímetros de desnivel debido a lo suave del perfil, las locomotoras que realizaron los servicios por este trazado fueron siempre de los tipos 030 y 130 y cuando se reemplazaron algunos tramos metálicos por otros de obra, se permitió que pasaran algunas de mayor tonelaje como las 240 de la serie 401-450 y ya, en tiempos de RENFE, también estuvieron asignadas a la línea las 040 correspondientes a las 500 de MZA (Afán, 1979).

13.10.0. Junta general extraordinaria de accionistas

El 17 de octubre de 1879 se publicó en la *Gaceta de Madrid* el anuncio de la convocatoria de una junta general extraordinaria de los accionistas que se celebró el día 19 de noviembre con el objeto de proceder al nombramiento de la comisión que habría de encargarse de liquidar la empresa, según lo expresado en la cláusula 6ª del convenio aprobado en la junta general del 15 de septiembre de 1875 (Anónimo, 19/10/1879: *Gaceta de Madrid* Núm. 292).

13.11.0. Modificación de horarios

El 1 de enero del año 1880, se modificaron los horarios de la compañía de Córdoba a Espiel y Belmez, con lo que el tren de viajeros recortó su tiempo de viaje, aunque, en esencia, siguió siendo muy similar a lo que ya era una costumbre, dado que salía de Córdoba a las 4:00 horas y llegaba a Belmez a las 7:30 horas. La vuelta la tenía a las 18:00 horas y la llegada a la capital a las 21:30 horas.

13.12.0. Servicios combinados

Por otra parte, comenzaron a expandirse los servicios combinados entre ferrocarril y coches tirados por sangre o diligencias. Por ejemplo, entre las poblaciones de Espiel y Alcaracejos se había establecido uno que se adaptaba al horario del tren de la línea de Córdoba a Belmez. Uno salía los días pares de la primera población citada tras la llegada del correo y otro los días impares a las doce del mediodía desde la segunda. El precio del asiento ascendía a 16 reales y los billetes estaban a la venta en Córdoba, Alcaracejos y Pozoblanco.

13.13.0. Resolución del problema económico de la línea

Los pleitos interpuestos por los proveedores contra los propietarios siguieron su curso mientras se producía una nueva subasta pública el 10 de enero de 1880. Francisco Reyna, que actuaba en nombre del Sindicato Larios-Heredia-Loring, se hizo cargo de ella por 8.666.670 pesetas.

El 30 de enero se hizo la escritura de adjudicación del ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez para pagar a Jorge Loring lo que había gastado en la construcción (AHF, 1880: IIIF 0235).

Al día siguiente, el industrial malagueño en nombre propio y L. Villars y Luis Silvela como consejeros de la compañía ferroviaria solicitaron la venta-fusión (AHF, 1880: IIIF 0235), por lo cual, el 16 de febrero de 1880 se firmó una escritura mediante la que Jorge Loring vendía a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces la línea de Córdoba a Belmez. Para ello, la empresa constituyó una fianza equivalente a 8.082 obligaciones, con cuya acción sustituyó "*á la Sociedad anónima Ferro-carril de Córdoba á Espiel y Belmez en cuantos derechos y obligaciones constituyen y son inherentes á la indicada concesión*" (Anónimo, 25/02/1880: *Gaceta de Madrid* Núm. 56).

Cuatro días más tarde, *La Mañana* dijo que parecía que era "*exacta la noticia dada por el Diario Español de que el Gobierno aconsejará a S. M. que no sancione la ley de concesión del ferro-carril de Belmez a Córdoba en virtud de la venta hecha por las concesionarios de la línea cuando apenas ha sido aprobada*" (Anónimo, 25/02/1880: *La Mañana* Núm. 1237).

Si se tiene en cuenta que los capitalistas invirtieron un millón y medio de pesetas, la ganancia final fue de siete millones, cantidad que se revirtió a los propietarios en el año 1880 cuando estos la integraron en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, con lo que además de haberla vendido, siguió siendo de su propiedad.

13.14.0. Tranvía hacia Cercadilla

En los días iniciales de 1880 se habló en la prensa local sobre la conveniencia de tender una línea de tranvía que iba a ir desde el centro urbano hasta la estación de Córdoba Central y luego iba a continuar hasta la de Belmez (Anónimo, 31/01/1880: *Diario de Córdoba* Núm. 8809), pero no se hizo.

13.15.0. Atropello en Obejo

Durante la noche del 27 de julio de 1880, el tren correo atropelló a un guardia civil en la estación de Obejo, según dijeron al periódico algunos pasajeros del tren correo. Al día siguiente, el cronista ignoraba el estado del herido cuando escribió la noticia (Anónimo, 28/07/1880: *Diario de Córdoba* Núm. 8958).

13.16.0. Las minas de La Luz y de La Llama

Las labores de extracción de carbón en las minas de hulla de La Luz y de La Llama se desarrollaron a pleno rendimiento desde 1880 (Torquemada, 2016: 94) hasta el final de la década de los años noventa del siglo XIX. Ambas explotaciones estuvieron enclavadas en la cuenca carbonífera de Belmez y a un kilómetro al sudeste de Espiel.

El informe facultativo del carbón de La Luz, realizado por el químico francés M. Weil, indicaba que era de *“hulla seca, muy puro, peritoso, de llama larga, a propósito para locomotoras y máquinas horizontales de vapor”*. Por cada cien partes resultaban *“3,50 de cenizas blancas; 62,95 de carbón fijo; 33,55 de materias volátiles, o lo que es igual: cada 100 partes contienen 66,45 de coke compacto, de superior calidad, con una potencia calorífica de 6988 calorías”* (Anónimo, 1881: 355 y 364).

La cantidad diaria extraída correspondía a unos quinientos metros cúbicos. Esta porción de mineral iba a permitir *“asegurar que sus carbones han de competir en precio, en los puertos de embarque, con los mejores carbones ingleses, cuando los trabajos lleguen a adquirir el desarrollo que exigen”*. Principalmente, el mineral extraído iba destinado a la Compañía de los Ferro-carriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, con la que la propiedad había establecido un contrato de venta de más de cien mil toneladas de carbón. Además, también servía a la fundición de plomo radicada en Córdoba del industrial Schau.

La empresa era de capital eminentemente español y la dirigía Eugenio Romá y Figueras, uno de sus propietarios. Sin embargo, el desmonte estuvo a cargo de los contratistas franceses Lemoniez y Semac. Las labores de dirección se llevaban desde un edificio en el que se ubicaron las oficinas y las viviendas de los empleados.

Ambas minas estuvieron ubicadas en un terreno de cincuenta y siete hectáreas que disponía de más de seiscientos metros de longitud. El espacio estuvo conformado en bancadas de seis metros de altura, dado que el espesor de la capa de carbón en los desmontes era de veinte metros, lo que permitía trabajar en varias al mismo tiempo al escalonar la veta. Además, así se podía asegurar la integridad del obrero, por lo cual, pese al hundimiento fortuito de los taludes, no hubo que lamentar ninguna desgracia personal.

Las labores se estuvieron realizando a cielo abierto después de extraerse ciento cincuenta mil metros cúbicos de tierra, que se fueron depositando en un terraplén de unos veinte metros de altura, que acabaron conformando un desmonte de unos 250

metros de largo por 150 de ancho del que se esperaba obtener unos trescientos mil metros cúbicos de carbón, aprovechando las favorables condiciones del terreno.

Pero, además, en La Luz hubo un pozo llamado San Francisco que alcanzaba una profundidad de cincuenta metros, de los cuales, los treinta últimos medían el espesor del carbón que se quería explotar. Los talleres y el depósito se ubicaban junto a este.

Un peón de La Luz ganaba diez reales diarios y cargaba doce vagones de un metro y cuarto cúbico, y a veces de dos metros, en una jornada. Tal marca no era un hecho aislado puesto que cincuenta o sesenta jornaleros de la localidad también llegaban a ese nivel de esfuerzo. Para esta labor había empleados cien hombres. En los demás trabajos de la mina, hubo empleados doscientos obreros

Disponía de un plano inclinado de un gradiente de un veinte por ciento que estuvo servido por una máquina horizontal fija de veinticuatro caballos de fuerza. Con ella, se izaban los vagones de cuatro toneladas desde el barranco para que llegasen hasta el terraplén. Además, había hasta siete caballerías y otras siete máquinas de vapor (Anónimo, 1888: 285).

La labor en las minas se desarrollaba a unos tres kilómetros de la estación de Espiel, por lo cual, para conectar ambos espacios, hubo un ferrocarril de vía estrecha cuyo ancho fue de sesenta centímetros. Estuvo servido por dos locomotoras móviles que movían los dieciocho vagones del material remolcado del que se servía la explotación para el transporte del mineral.

Según los planos de la época, el ferrocarril se iniciaba en las instalaciones de la estación de Espiel y terminaban en la mina de la Llama, con lo que la longitud alcanzaba los 2,983 metros. En sentido inverso, el trazado partía de aquí y se dirigía hacia el sur por una recta que cruzaba el arroyo Robadizas mediante una alcantarilla, tras lo cual, giraba hacia el noroeste en cuya curva de noventa grados cruzaba dos regajos que se acababan reduciendo a uno poco antes de desembocar en el Robadizas.

Mediante curvas y una escasa recta dispuesta en el P. K. 2,000, se cruzaban otros dos pequeños regajos, en el primero de los cuales se construyó un puente en vez de la consabida alcantarilla que se ubicó en el P. K. 2,200 aproximadamente. En el P. K. 1,700, siempre con medidas aproximadas, se sorteó la carretera de Espiel a su estación, tras lo cual giraría el trazado mediante una cerrada curva de cincuenta metros de radio y se dirigiría hacia el sur tras buscar la lateralidad de la carretera citada a la que cruzaría de nuevo mediante otro paso a nivel ubicado en el P. K. 0,650. Entonces, tras discurrir por la recta más larga, se llegaba a las instalaciones de la estación, donde el carbón era cribado, clasificado y cargado en los vagones de la línea férrea de vía ancha en un muelle construido al efecto. Así mismo, el producto del tamizado era convertido en aglomerado en la fábrica que había junto al descargadero.

Según indicara Torquemada, entre *“las vías de los pozos, los descubiertos y la escombrera de estériles sumaban más de diez kilómetros”* (2016: 110).

Cuando se vendieron los bienes relativos al ferrocarril de vía estrecha en el momento en que se enajenó el patrimonio de La Luz, se realizaron tres subastas, dado que las dos primeras no tuvieron postores. Para poder acabar saldando el material, en la tercera se admitieron proposiciones sin cantidades previas (<http://www.spanishrailway.com/2012/04/25/ferrocarril-de-minas-de-la-luz-y-la-llama/>). Los vehículos subastados consistieron en una locomóvil de 10 CV con caldera vertical, una locomotora con caldera vertical y potencia de 6 CV, una locomotora con

caldera horizontal y potencia de 6 CV, 10.370 metros lineales de vías, siete vagones de cuatro toneladas de capacidad y once vagones de una tonelada y media de capacidad (Anónimo, 1888: 348-349).

Las extracciones cesaron en el año 1898 (Torquemada, 2016: 94), pero no sería un cierre definitivo, dado que se reiniciarían años más tarde.

13.17.0. La etapa de consolidación de Andaluces

Tras el periodo en el que la compañía se estuvo fundamentando, sobrevino otro en el que se procedió a asentarla dentro del encarnizado panorama ferroviario de la nación, aunque, debido a lo resuelto de la acción de la constitución de la empresa, al menos, en el ámbito regional, Andaluces no tuvo competencia, dado que en esos momentos, como ya se ha visto, los kilómetros de vías que controlaba superaban en más de doscientos a los pertenecientes a MZA y la suma del resto de las escasas compañías privadas no eran apenas representativos.

Así, hasta que acabase el siglo, durante los siguientes veinte años, la labor de la empresa consistió en aposentar su red de la mitad oeste de la zona y en iniciar su expansión hacia el este, lo que la llevará a tender largas líneas y hasta a implantarse en una ubicación geográfica tan alejada como el sur del Levante español.

En 1880, el capital de la compañía ascenderá hasta treinta millones de pesetas. Los augurios sobre su liquidez, pues, eran buenos, dado que, además, ese año, el coeficiente, es decir, la relación entre gastos e ingresos, era de un 42,73 por ciento, lo que suponía un índice bastante razonable de ganancias, dado que esa cifra era la cantidad gastada en el mantenimiento y mejora de una explotación por cada cien pesetas que se habían ganado, lo que equivalía a unos beneficios del 57,27 por ciento (Wais, 1974: 362).

De entre todos los trazados en nómina, el de Sevilla a Jerez y Cádiz era el más beneficioso, fijándose su coeficiente en un treinta y tantos por cien, lo que no era nada habitual debido a lo elevado. Las líneas de máximo factor eran las de Bobadilla a Granada, con un sesenta y cuatro por ciento, y la de Córdoba a Espiel y Belmez, con un punto más.

Esa fue también la etapa de proliferación de pequeños itinerarios, como el trayecto de Bonanza al Muelle Nuevo, que se abrió el 12 de octubre de 1884 de una manera provisional, y algo más de un mes más tarde, el de Segunda Aguada a Puntales, de 2.644 de longitud, que se inauguró el 1 de diciembre de ese año.

Como quiera que hubo una cierta prosperidad económica para la empresa, se promovió la sustitución de los carriles de hierro que se habían implantado originalmente en las explotaciones más antiguas por otros de acero que fuesen capaces de soportar mejor el empuje del mayor tonelaje y el rodaje de los nuevos vehículos móviles y motores, por lo que se procedió a ello con la intención de que la gran compañía de ferrocarril que se entreveía en las directrices que llevaba Andaluces fuera tomando cuerpo.

13.18.0. La línea de Puente Genil a Linares

13.18.1. El proyecto

Tras la compra de los importantes trazados de Sevilla a Jerez y Cádiz y de Utrera, Morón y Osuna, el próximo gran proyecto de Jorge Loring y Oyarzábal fue construir una línea que acaparase el transporte del monocultivo oleícola que se había desarrollado en las provincias de Jaén, Sevilla y Córdoba desde época romana, por lo que con el tiempo sería conocida como “La Línea del Aceite”.

En la memoria de ese nuevo plan de actuación, fechada el 30 de abril de 1875, se expresaba de manera generalizada que *“ligadas ya entre si las ciudades más importantes de Andalucía por medio del ferrocarril, quedan aún comarcas enteras donde existen manantiales inagotables de riqueza”*. Luego, concretaba que era bien conocida *“la gran importancia agrícola de ciudades como Lucena, Cabra, Martos y Jaén, cuya principal riqueza es conformada por la exportación de aceite, granos y caldos, y que sin embargo, alejadas de las vías férreas sienten entorpecido su comercio por los tardíos y defectuosos medios de transporte”* (AHF, 1875: A - 0227 - 001).

Sin embargo, no era aceite solamente lo que se pretendía transportar, sino que también había una riqueza minera muy importante que se explotaba en Linares y su comarca; estaba el trigo y otros cereales de las Campiñas Alta y Baja, que eran surcadas en algunos tramos por esta vía; el vino de la zona de Moriles y una creciente industrialización en localidades puntuales.

Posteriormente, se promovió un Proyecto de Ley, que suscribieron un variado número de senadores y diputados de las Cortes en marzo de 1877 para implantar la vía férrea cuya cabecera se encontraba en Mengíbar, que estaba integrada en la línea de Manzanares a Córdoba. Desde allí, iría hasta Puente Genil, una estación de la línea de Córdoba a Málaga, por la que podría salir al mar o seguir en cualquier otra dirección.

En realidad, el recorrido también evitaba el rodeo que debía dar el tren para ir desde Madrid a Málaga o a Algeciras teniendo que pasar por Córdoba. Se decidió, pues, que la línea partiese de Linares-Zarzuela, una de las siete estaciones que llegó a tener este enclave minero e industrial. y que se dirigiese hacia Bailén, que girase en dirección al sur, hacia Espeluy, para conectar así con los trazados de MZA que iban hacia Madrid o en dirección al Valle del Guadalquivir y que luego siguiese hasta Jaén, con lo que la capital provincial quedaría conectada al resto de la red ferroviaria.

Las estaciones previstas para instalar en la provincia de Jaén fueron: Linares-Zarzuela; La Tortilla; Bailén; Espeluy; Mengíbar-Artichuela; Villargordo; Grañena; Jaén; Moraleduro; Torre del Campo; Torredonjimeno; Martos; Vado Jaén y Fuente del Orbe-Alcaudete. En cuanto a las que iban a disponerse en la provincia de Córdoba se encontraban el Collado de las Arcas; Luque; Zuheros; Dona Mencía; Cabra; Zapateros, que pronto sería denominada Moriles-Horcajo; Campo Real y Puente Genil.

Cuando se dio a conocer el plan definitivo de la ruta que había de seguir este ferrocarril, las autoridades de la población de Baena, por la que no pasaba el trazado pero a la que se aproximaba porque paraba en Luque, distante unos kilómetros, comenzaron a gestionar con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces la posibilidad de que este fuese modificado haciendo que se acercase hasta esa villa, puesto que el pueblo campañés era un enclave muy importante de carácter oleícola. Sin embargo, la empresa ferroviaria consideró que un camino de hierro sin grandes quiebros era lo que le convenía y desechó las insistentes peticiones de rectificación.

Otra parte de la idea sugería que partiese otra línea desde Martos y que uniese Granada con el resto de la red trazada hasta el momento para conectarla con Madrid, una posibilidad inexistente por entonces.

El coste de la propuesta se estimó que ascendería a un total de 32.205.400 pesetas.

La noticia de la concesión la publicó *La Gaceta de Madrid* el 18 de Julio de 1877. Se le otorgó a Loring, pero, no para sí, sino solo en representación de Joaquín de la Gándara, la Banque Camond y el Sindicato Larios de Málaga, del que formaba parte (AHF, 1877: A - 0159 - 007).

13.18.2. La construcción

Las obras de construcción se iniciaron en los meses siguientes a la obtención de la concesión, por lo que se oradó el túnel de El Plantío en el P. K. 39,169, de ciento cuarenta metros de longitud, (AHF, 1875: A - 0002 - 008); se diseñaron los edificios de viajeros (AHF, 1875: M - 0006 - 012); se contemplaron los pormenores del empalme de la línea con la de Manzanares a Córdoba (AHF, 1875: A - 0227 - 001); se pensó en trazar una variante entre el cortijo de El Sotillo, sito en el P. K. 0,000, donde se iba a producir el empalme con la línea de Málaga, y Lucena, ubicada en el P. K. 22,200 (AHF, 1875: A - 0227 - 002); y se estudió el material que se debía importar para proceder a la construcción del ferrocarril (AHF, 1876: A - 0227 - 003),

El 18 de agosto de 1881 se puso en funcionamiento el tramo de 32.077 metros de longitud comprendido entre Espeluy y Jaén, por el que circulaban dos trenes diariamente en ambas direcciones.

A pesar de la celeridad con la que habían dado comienzo las obras, el proyecto quedó paralizado hasta el punto de que en los primeros días de 1884 un diputado apellidado Montilla habló en las Cortes de la necesidad de su continuación. Sin embargo, no fue así.

En 1888, personalidades destacadas de la localidad de Baena reclamaron de nuevo que se uniese la estación de Luque con la que iba a construirse en Baena y acabaron firmando una resolución con la compañía propietaria mediante la que se iba a trazar un ramal de vía estrecha.

Entonces, se dio un impulso al proyecto global y se continuaron las obras. Así, el 10 de junio de 1891 se anunció que se habían realizado las pruebas oportunas entre el tramo que unía Cabra con Puente Genil, cuya longitud total ascendía a 32,619 kilómetros, para proceder a ponerlo en funcionamiento, por lo que ocho días más tarde se le dotó de dos trenes diarios en cada sentido. El acto de inauguración oficial se retrasaría, según se especificaba en una nota informativa, hasta que no se hubiese completado el itinerario de la línea en su totalidad.

Los dos trenes que circulaban a partir del 18 de junio tuvieron una composición mixta que incluyó coches de viajeros de primera, segunda y tercera clase. El de la mañana salía de su origen a las 8:15 horas y recalaba en Cabra a las 9:53. A las 10:20 se ponía de nuevo en marcha en sentido contrario y alcanzaba Puente Genil a las 11:46. El segundo convoy partía de esta a las 19:55 y arribaba a la capital egabrense a las 21:33, y aunque era un mercancías, también admitía viajeros. Su retorno lo realizaba a las 4:30 de la madrugada, llegando a su destino a las 6:00 horas.

Finalmente, el 22 de enero de 1893 se abrieron al tráfico los restantes tramos que quedaban por concluir entre Jaén y Cabra y Espeluy y Linares-Zarzuela, de 88,608 y 22, 545 kilómetros de longitud, respectivamente. Con ello, quedó completado el

recorrido previsto en un principio por la compañía, cuya extensión total ascendió a 175,849 kilómetros, configurándose en ese momento histórico como una de las líneas más largas de la empresa explotadora.

Fechado en ese mismo día, desde la dirección de Andaluces, se envió un comunicado a los gobernadores de Córdoba y Jaén en el que se les informaba de que *“en el día de ayer, quedó abierta para su explotación, la totalidad del camino de hierro de Puente Genil a Linares”*. El prometido acto inaugural, pospuesto desde que se abriese el tramo final, no se realizó y sin gloria, pero sin pena, se inició su andadura sin la fanfarria al uso.

Los trenes regulares que la cubrieron se atuvieron al siguiente horario:

El tren correo mixto tenía su salida de Puente Genil a las 11:48 horas y la llegada a Linares-Zarzuela se registraba a las 18:38 de la tarde. En sentido inverso, la salida de esta población se efectuaba a las 7:09, llegando al otro extremo a las 13:48 del mediodía.

Por otro lado, el tren mixto salía de Puente Genil a las 18:20 y alcanzaba Linares a las 4:18 de la madrugada, recorriendo el camino opuesto entre las 20:05 y las 6:33 del día siguiente.

El servicio de viajeros no estaba restringido en ninguna de sus estaciones, fuese de mayor o menor importancia, y además, en cualquiera de estas podían facturarse cualquier tipo de mercancías para ser enviadas a reducida o a gran velocidad.

Entre tanto, en Córdoba, se protestaba ante los estamentos superiores de Andaluces porque los horarios de los que se había dotado a esta línea menoscababan las posibilidades de enlace con esta capital y favorecían las de llegar a Jaén y Málaga.

13.18.3. El ramal hasta Baena

Con la puesta en servicio de la línea en el inicio de 1893, la empresa explotadora no volvió a ocuparse de aquel viejo compromiso que desde 1888 había suscrito con algunas personalidades de la localidad baenense para trazar un ramal de vía estrecha que partiese de la cercana estación de Luque, con lo que aquella quedaba aislada a tan solo unos kilómetros al norte. Entonces, se cursaron una serie de peticiones desde la municipalidad a la compañía para que sellase su promesa, pero, los años iban pasando y esta no atendía a las demandas.

En 1907, fue requerida judicialmente para que cumplierse lo estipulado mediante aquel viejo escrito, por lo que en 1909 se dictó sentencia obligando a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces a que en el plazo legal prescrito interpusiese un recurso o a que cumplierse el compromiso, sin embargo no ocurrió ni una cosa ni otra y el contencioso se elevó a esferas más altas.

De este modo, el 6 de octubre de 1914, una Real Orden instó a la parte remisa a que diese el asunto por formalizado y procediese de una vez a la construcción del tan esperado ramal, pero, a pesar de la sentencia y a que tan solo se habrían de implantar siete kilómetros de vía, aún se tardaría cuatro años más en ser formalizado, eso sí, tras haber abandonado la idea de tenderlo con un ancho menor al nacional. Esta medida la emplearía la compañía más de una vez debido al menor coste que suponía poder utilizar el material que ya poseía en vez de verse obligada a adquirir vehículos de otro ancho

adscritos solamente a las vías de una galga inferior que únicamente podían ser usado en estas.

Tras construirse el pequeño ramal de 6.918 metros de longitud, el 10 de julio de 1918 se preparó un tren inaugural en el que viajaron el alcalde de Luque, una serie de personalidades de la política y la economía de Baena y de la propia Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, así como otros vecinos. El llano de Guadalupe acogió a una gran cantidad de baenenses que presenciaron la llegada del convoy y cómo las personalidades invitadas al acto merendaban en el muelle en una etapa de evidente penuria marcada por las secuelas de ese periodo histórico reciente conocido como “La Crisis del 17” en la que estuvieron inmersos militares, políticos y también muchos obreros y jornaleros del país.

El servicio regular lo cubrió a partir de entonces en tren que se desplazaba de Baena a Luque y viceversa, donde enlazaban viajeros o mercancías con los trenes fletados para el normal desenvolvimiento del tráfico ya descrito hacia la zona de Jaén o de Puente Genil.

13.18.4. El declive y el cierre

A pesar de la riqueza olivarera que pretendía acaparar, como otros ferrocarriles españoles, la línea nunca tuvo una situación financiera demasiado holgada, puesto que adolecía de sus mismas carencias: una problemática económica de resolución muy compleja, una infraestructura insuficiente y una falta de operatividad debido a que los trazados viarios no podían competir con el transporte por carretera, cuya presencia se consolidando en los años veinte del siglo XX como la opción más aceptable para mover mercancías debido a su versatilidad casi absoluta para llevar el aceite, o cualquier otro producto, desde la puerta del quien lo produce a la de quien lo precisa.

Aún más, la crisis económica de la Segunda Republica, que no fue sino un reflejo de los avatares de la monarquía borbónica, aliviados en parte por la dictadura de Primo de Rivera, agudizó un estado de cosas insostenible que la Guerra Civil solucionó con un baño de sangre como precio.

Cuando en enero de 1941 se constituyó RENFE, el panorama de la infraestructura viaria española era desolador. Tras varios años y un esfuerzo titánico, tanto económico como de medios, las vías de la nación estuvieron en condiciones de facilitar un servicio adecuado cuando el Plan General de Reconstrucción, iniciado en 1949, se dio por finalizado durante la década siguiente, aunque las líneas que estaban tocadas por el estigma del cierre fueron cerrando poco a poco, ya que, incluso, el Banco Mundial obligó a su clausura ante la amenaza de no conceder créditos para la mejora de las que sí eran rentables.

Por las causas descritas, el tráfico en toda la línea y el ramal de Baena se vio mermado cada día más, por lo que al final del año 1964 se cerró este último, y el 1 de enero de 1970 se procedió a la clausura del tramo de Linares-Zarzuela a Espeluy, que sería levantado más tarde, por lo que el curso del trayecto quedó encuadrado entre este punto y el final que tuvo siempre.

Tan solo un automotor lo recorrió desde Jaén a Puente Genil en horario de mañana y en sentido inverso por la tarde, condicionando sus salidas y llegadas con las del correo de Málaga.

Durante la década de los setenta, las estaciones y asentamientos humanos de casillas de vías y obras y pasos a nivel se fueron clausurando, excepto las precisas, un abandono que se hizo extensivo a la falta de intervención en la reparación o mejora de la estructura y superestructura viaria, lo que llegó a provocar frecuentes descarrilamientos del escaso material rodante que circulaba. Por ello, en los últimos años de su existencia, un autocar recorrió la línea por carreteras paralelas intentando cumplir el mismo horario que tenía el correo desaparecido.

Tan solo la estación de Lucena, como corresponde a uno de los enclaves económicos más pujantes de la provincia de Córdoba, permaneció abierta entre una desolación general. Entonces, en noviembre de 1982, un temporal de lluvias destrozó una serie de puntos de los trazados ferroviarios andaluces, incluido un espacio comprendido entre las estaciones de Puente Genil y Moriles-Horcajo. Como jamás se reparó, fue necesario suspender, incluso, el único punto de carga que existía en la línea en la ciudad de Lucena.

Con estas premisas, el 30 de septiembre de 1984 se decretó mediante un Consejo de Ministros que, de manera inmediata, se suspendiese toda actividad ferroviaria y hasta el servicio regular de viajeros que se realizaba por carretera, lo que se hizo efectivo el 8 de octubre. La línea se clausuró de manera oficial el 1 de enero de 1985 por lo que solo quedó abierto al tráfico la zona comprendida entre Espeluy y Jaén por el condicionante de que era la salida por ferrocarril de la ciudad hacia la Meseta.

Luego, las vías se fueron levantando poco a poco a pesar de las protestas y propuestas de mantener su tráfico con un tren turístico que la Mancomunidad de Pueblos de la Subbética pretendía implantar para acrecentar la oferta de turismo patrimonial y rural.

Así, durante 1998 y los primeros meses de 1999 se quitaron los últimos carriles que quedaban enclavados. Sin embargo, el interés por salvar lo insalvable hizo que se abriese una ruta de senderismo para lo que se acondicionó casi todo el trazado con una serie de infraestructuras que salvaron de la desaparición ominosa alguna de sus edificios y todos los bellos puentes de hierro y sus humildes pontones.

13.18.5. Funcionamiento de la línea

Desde su origen, la línea estuvo servida por locomotoras de dimensiones reducidas que estaban dotadas de rodajes simples, ya que no podían circular otras de mayor número de ruedas debido a lo intrincado de un trazado que, aunque en algunas zonas sus perfiles eran muy suaves, en otras, presentaba desniveles de hasta veinte milímetros y curvas de un radio menor de trescientos metros.

Las primeras locomotoras que se destinaron fueron las Cail, de rodaje 040, que en un principio estuvieron asignadas a la línea de Córdoba a Belmez, donde se renumeraron como 213-222, pero cuyo origen fue el ferrocarril de Ciudad Real y Badajoz.

Otra serie de este tipo de rodaje que circuló también por las vías de esta línea fue la correspondiente a las locomotoras provenientes de la Compañía del Sur de España numeradas como 101-107, que Andaluces recibió de esta empresa en 1930.

Además, se destinaron también algunas unidades construidas también para la línea de la Sierra, del mismo rodaje, que fabricó entre 1890 y 1891 la Société Saint Leonard.

También hubo otras de rodaje 130 que fueron fabricadas por Cockerill y que fueron transformadas a partir de unas 030 durante las primeras décadas del siglo XX en los talleres que la compañía tenía en Málaga.

Otras de las locomotoras que estuvieron asignadas a este servicio fueron las tres que la Compañía del Ferrocarril de Torralba a Soria encargó a Saint Leonard en 1891, pero, en años posteriores fueron vendidas a la Compañía de Caminos de Hierro del Sur de España. Posteriormente, en 1907, se encargaron al fabricante otras cuatro más. Andaluces las recibió en 1930, las numeró 231-237 y las destinó al trazado donde prestaron servicio hasta que las tres compradas de segunda mano fueron desguazadas en 1956 y las cuatro restantes desaparecieron en algún año indeterminado de la primera mitad de los sesenta.

Para atender el servicio de tracción, la línea tuvo varias reservas de tracción distribuidas en Linares-Zarzuella, Espeluy, Jaén, Martos y Luque (Afán, 1979).

Mapa de la Red de Andaluces

14.0.0. LOS AÑOS DE CONSOLIDACIÓN DE LA LÍNEA

14.1.0. Contexto histórico

Acabada la Tercera Guerra Carlista, en 1876 comenzó un periodo de estabilidad institucional cuando la restauración en el trono de Alfonso XII ayudó a conformar un sistema político de carácter liberal. Antonio Cánovas del Castillo, artífice de este modelo de Estado, logró proclamar una nueva constitución promulgada el 30 de junio de 1876.

Tras ello, se estableció una sucesión en el Gobierno de los conservadores, liderados por Cánovas, y de los liberales, que dirigió Sagasta, lo que hizo fuerte a la monarquía.

Sin embargo, el rey moriría en 1885 de tuberculosis y se haría cargo del gobierno su segunda esposa María Cristina de Habsburgo-Lorena, que asumiría la regencia del trono que correspondía a su hijo Alfonso XIII, que aún no había nacido al fallecer su padre.

El periodo contó con la oposición de los movimientos de carácter social y político protagonizados por los partidos obreros, algo propio de la etapa en todo el mundo regido por las directrices de la Revolución Industrial¹⁷ (Tuñón, 2000: Vol. 1 y 2).

14.2.0. Accidente del tren correo

El 21 de octubre de 1881, el tren correo llegó a Córdoba a las 10:40 de la noche tras haber sufrido un accidente motivado por la rotura de unos enganches de un vagón que marchaba en el centro del convoy, lo que provocó un choque a consecuencia del cual hubo dos heridos, el jefe de tren y el ayudante de Correos que resultaron con lesiones leves, así como un guardafrenos y algunos viajeros que también tuvieron contusiones poco importantes (Anónimo, 21/10/1881: *La Mañana* Núm. 1743).

14.3.0. Rotura de la máquina del correo

El día 25 de noviembre de 1881, el tren correo número 14 quedó detenido en las inmediaciones del P. K. 68.000 de la línea de Belmez por una avería mecánica de la máquina, por lo que tuvo que salir a su encuentro la que estaba de reserva para que los viajeros pudiesen continuar el viaje (Anónimo, 26/11/1881: *La Correspondencia de España* Núm. 8649).

14.4.0. Compra y explotación de las minas de Belmez

El Sindicato Loring-Heredia-Larios tenía propiedades en la zona desde 1869 cuando compró sus minas a la Sociedad Carbonera de Belmez y Espiel, por lo que ya desde los primeros tiempos de la construcción del ferrocarril de Córdoba a Belmez se produjeron intentos de unir el trazado con los pozos que explotaba.

Una vez que la línea citada fue vendida a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en 1880 esta empresa compró en 1882 al Sindicato de los magnates

¹⁷ Para las particularidades históricas del periodo consultar, por ejemplo, *La España del siglo XIX*, de Manuel Tuñón de Lara.

malagueños las propiedades que tenían con la idea de proceder a su explotación porque era necesario para abastecerse de carbón a sí misma para usar el carbón para impulsar sus máquinas y para surtir a los miles de buques que atracaban anualmente en el puerto de Málaga. Es decir, que además de poder sacar producto de la venta a terceros del mineral, la empresa se aseguró la reserva de carbón para sus máquinas sin más coste que el que generaba la propia extracción.

El emporio minero comprendía las minas de Cabeza de Vaca, Santa Elisa y algunas otras, además de *“las industrias de la Vega: hornos de coque, un lavadero de carbones, la fundición de plomo y una fábrica de briquetas y aglomerados”*. Como quiera que las instalaciones iniciales de los pozos habían quedado obsoletas, Andaluces intervino modernizándolo todo, salvo la fundición, que fue abandonada (Torquemada, 2016: 16).

Sin embargo, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces tenía que pagar a MZA el transporte del mineral extraído en Santa Elisa, la mina de su propiedad en Peñarroya, hasta Cabeza de Vaca, hasta donde debía llevarlo para procesarlo en las instalaciones de la Vega del Freno. La manera de transportarlo era utilizando la línea de Almorchón a Belmez, pero la empresa propietaria le cobraba a Andaluces las tarifas más altas con el fin de que esta tuviese que elevar el precio del carbón para que el que extraía MZA resultase más barato. Por ello, la perjudicada decidió construir un ferrocarril minero que partiendo de la estación de Cabeza de Vaca llegase hasta la mina citada y las poblaciones de Belmez y de Peñarroya para poder atender el importante tráfico que se habría de generar.

14.5.0. Más sobre las mercancías enviadas entre Córdoba y Cercadilla

La relación ineludible que debían mantener las compañías de MZA y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces al estar conectadas sus estaciones de Córdoba, dio motivo para generar problemas, muchos de los cuales se eternizaron a lo largo del tiempo, como ocurrió con el relativo a la expedición de bienes entre las dos paradas.

El 6 de mayo de 1882, Andaluces se dirigió al agente comercial de MZA delegado en Córdoba para enviarle un informe con indicaciones para regularizar la facturación de las mercancías enviadas entre las dos paradas (AHF, 1865: D - 0032 - 001). Sin embargo, MZA indicó el 20 de mayo que veía poco clara la propuesta, por lo cual no se llegó a concretar ningún acuerdo.

Efectivamente, en un documento posterior no fechado se indicaba que *“entre estas dos estaciones no se hizo servicio alguno”*. Más aún, MZA no tenía en sus cuadros de distancias el nombre de la estación de Cercadilla, por lo cual, los empleados de cualquier punto *“obran por tanto perfectamente porque no deben admitirse facturaciones para una estación oficialmente desconocida”*.

Esta situación poco menos que chocante se debió a que el corto espacio que mediaba entre una estación y otra y el hecho de que el trayecto estuviese ocupado solo por la vía de Andaluces, impedía que MZA pudiese facturar lo más mínimo, dado que las cantidades a percibir por el transporte de mercancías se tasaban de acuerdo a los kilómetros recorridos. Por lo cual, si ambas estaciones estaban unidas, legalmente no había nada que cobrar. Además, recibir mercancías teniendo un compromiso sobre ellas sin que MZA ganase nada fue la causa por la que se cortó un tráfico que, según la

compañía citada, tan solo le convenía a Andaluces, por ello, *“donde no hay remuneración no podemos aceptar trabajo y responsabilidades”*.

El tema llegó a un punto tal que no se podían expedir mercancías desde ningún punto de las líneas de MZA para la línea de Córdoba a Belmez porque Cercadilla no figuraba como punto de paso. Por ello, cuando por error se facturaba alguna mercancía desde algún punto de la red de MZA para esta parada, la carga se dejaba en la de estación de Córdoba y se avisaba al destinatario para que fuese a retirarlo.

Esto fue lo que ocurrió en diciembre de 1883; en febrero de 1887 cuando se facturó la partida 6549 en Villacañas consistente en una pipa de vino; en noviembre de 1888, en que se facturó en El Carpio la partida 8977, que iba a Cercadilla por un error del responsable de esta estación de la línea de Madrid, pero no llegó nunca a su destino.

14.6.0. La línea de Alicante a Murcia y ramal a Torrevieja

En 1882, tras un ejercicio anual de buenos dividendos, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces compró la concesión de un ferrocarril con el que intentaba enlazar las ciudades de Murcia y Alicante, de cuyo trazado partiría un ramal que iba desde Albaterra a la localidad costera de Torrevieja, importante centro dedicado desde muy antiguo a la extracción de sal. La intención de la empresa era expandirse hacia el Mediterráneo por lo que pensó en establecerse primero en el Sudeste Español y conectar luego con las líneas que ya había desplegado en su red por la zona Sur.

En realidad, la primera vez que se concedió un permiso para explotar el territorio mediante un ferrocarril fue el 1 de octubre 1845. Se le dio a José Arístide Ferrere. El trazado formaba parte de la línea Murcia, Alicante, Valencia, Barcelona y Figueras.

Luego, se formalizó otra en 1864, pero no se depositó la fianza. Más tarde, se asignó otra en 1866, que fue entregada a Domingo Gallego, que tampoco se llegó a poner en marcha. Un año después, este y el marqués de Edier pensaron en unir Alicante y Murcia, pero derivando desde la misma vía un ramal que iría desde Almoradí a Torrevieja. Otro año más tarde, Domingo Gallego y Compañía y Jorge Porrúa Moreno proyectaron otra posibilidad del mismo ferrocarril, pero el ramal iría de Novelda a Torrevieja (AHF, 1868: A - 0212 - 002) y (AHF, 1868: A - 0240 - 002). Sin embargo, pese a tanta actividad, no se pasó de los simples proyectos.

Como se ha dicho, en 1882, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces inició los trabajos de construcción, que comenzaron con los replanteos de los trazos comprendidos entre Alicante y Elche (AHF, 1882: A - 0007 - 001); entre Elche y Crevillente (AHF, 1883: A - 0007 - 002); entre Beniel y Zeneta (AHF, 1883: A - 0007 - 003); y con la variación planeada entre el río Segura y Torrevieja (AHF, 1883: A - 0007 - 004).

Se acometió también la construcción de los tramos metálicos del P. K. 21,318 sobre el río Vinalopó, de setenta y cinco metros de luz (AHF, 1883: A - 0004 - 007); del P. K. 3,772 sobre el arroyo de Aguas Amargas, de veinte metros de luz (AHF, 1883: A - 0004 - 008); del P. K. 28,200 sobre el barranco de Barbacena, de dieciséis metros de luz (AHF, 1883: A - 0004 - 005); del P. K. 24,306 sobre el barranco de Los Arcos, de veinticuatro metros de luz (AHF, 1883: A - 0004 - 006); del kilómetro 62,945,40 sobre el río Segura, de cuarenta metros de luz, el del P. K. 51,825,60 y un grupo de tajeas que se construyeron para salvar el cauce del Reguerón (AHF, 1883: A - 0226 - 006).

También se realizó el proyecto de la variante entre el P. K. 28,588,09 y el P. K. 56,510, de Crevillente y Beniel; entre el P. K. 45,538 y el P. K. 59,840, de Callosa y Beniel; y la variante del empalme hasta el río Segura (AHF, 1883: A - 0226 - 007); el del emplazamiento del edificio provisional para viajeros de la estación de Alicante (AHF, 1884: A - 0083 - 028) y (AHF, 1884: A - 0004 - 010); el del empalme definitivo con la línea de Albacete a Cartagena en la estación de Orihuela (AHF, 1884: A - 0004 - 003); el edificio provisional de viajeros de la estación de Zeneta (AHF, 1884: A - 0004 - 004) y (AHF, 1884: A - 0083 - 029).

Además, se modificó la rasante del puente del P. K. 51,825,60 sobre el río Segura, en Orihuela (AHF, 1884: A - 0004 - 011); se realizó el de las obras del grupo de alcantarillas para el paso del barranco de Las Ovejas, ubicado en el P. K. 2,020 (AHF, 1884: A - 0226 - 005); se probaron las locomotoras y ténderes que iban a entrar en servicio en la línea en los talleres de Alicante (AHF, 1884: A - 0194 - 003); y se realizó el proyecto de empalme de la línea MZA de Madrid a Alicante con el ramal de bajada al puerto de Alicante (AHF, 1884: A - 0004 - 002).

El 18 de julio de 1884, se inauguraron los dos tramos de Alicante-Benalúa a Murcia-Alquerías y de Albaterra a Torrevieja, de 64.485 y 26.180 metros respectivamente. Ambos, contabilizaban exactamente 90.665 metros de longitud.

Entonces, se actuó en el puente provisional de madera del P. K. 3,410 que cruzaba el arroyo de Aguas Amargas y se desvió la vía por el badén de este arroyo como reparación de los daños causados por las crecidas en septiembre y noviembre de 1884 (AHF, 1884: A - 0004 - 009). Además, se construyó la estación definitiva de Alicante (AHF, 1885: A - 0007 - 005) y una fonda, (AHF, 1885: A - 0003 - 001), una marquesina para el edificio de viajeros y un restaurante en la estación de Albaterra, (AHF, 1885: A - 0003 - 002); se instaló una vía en el contramuelle del puerto de Alicante (AHF, 1885: A - 0003 - 010), se variaron rasantes en distintos puntos kilométricos (AHF, 1885: A - 0006 - 001) y (AHF, 1885: A - 0077 - 041); se instaló una cañería para abastecer el depósito de agua de la estación de Elche (AHF, 1885: A - 0003 - 003); y se modificó el edificio de viajeros de la estación de Alicante (AHF, 1885: A - 0007 - 008).

En el año 1886, se hicieron una buena cantidad de mejoras: se levantaron las rasantes y se ampliaron las luces de las obras de fábrica (AHF, 1886: A - 0003 - 011); se levantaron las rasantes y los puentes provisionales de madera para el paso de los arroyos de Las Ovejas, en el P. K. 1,703, Reguerón, en el P. K. 62,630,75 y de la acequia Zeneta, el P. K. 62,795 (AHF, 1886: A - 0080 - 002) y (AHF, 1886: A - 0004 - 001); se tendió una vía provisional para el servicio durante la construcción de las nuevas obras de las variantes de Alicante, Elche y Zeneta (AHF, 1886: A - 0006 - 002); se construyó una casa-cuartel para carabineros en Alicante (AHF, 1886: A - 0003 - 004); se implantó una vía provisional para la ejecución de las obras de reparación en las variantes de Alicante, Elche y Zeneta (AHF, 1886: A - 0083 - 027); se realizó la distribución del edificio de viajeros de la estación de Alicante (AHF, 1886: A - 0007 - 006); y se acometieron una serie de obras nuevas que hubo que realizar en el ramal de Torrevieja (AHF, 1886: A - 0004 - 012).

El 1 de marzo de 1887, se completó el necesario recorrido de 1.384 metros para unir las estaciones de Alicante-Benalúa, la explotada por Andaluces, con la de Alicante-Término, de MZA. También se procedió a implantar el tramo de igual distancia para

conectar el puerto de la ciudad con el contramuelle, lográndose tal hecho el 16 de noviembre de ese año.

Además, se realizaron los planos del almacén y de los talleres de la estación de Alicante (AHF, 1887: A - 0007 - 009); las obras de reparación entre el origen de la línea de Alicante a Murcia y el puente de Aguas Amargas, que permitirían el abandono de la vía provisional de las obras (AHF, 1887: A - 0080 - 003); el plano de las vías de escape de la estación de Alicante (AHF, 1887: A - 0007 - 007); la instalación de una plataforma para vagones y la prolongación de la vía transversal en la estación de Empalme de Murcia-Alquerías y otra en la estación de Los Dolores-Almoradí (AHF, 1887: A - 0003 - 005) y (AHF, 1887: A - 0003 - 006); la instalación de una báscula, sistema Nicaise et Delcuve, en el kilómetro 0,650,86 de la vía cortada a las salinas y construcción de una caseta para fielato en la vía de Torrevieja a Las Salinas (AHF, 1887: A - 0003 - 007) y (AHF, 1887: A - 0080 - 004).

Como es evidente, el proyecto se llevó a su fin. A partir de ese momento, solo quedó preparar la conexión con las vías de Andaluces que ya estaban en funcionamiento, pero eso no se hizo jamás posible debido a que otras dos corporaciones financieras controlaban los ferrocarriles que se tendieron por el territorio que separaban ambos espacios geográficos.

14.7.0. Informe sobre la línea

Parece que durante un tiempo fue necesario que las compañías ferroviarias diesen cuenta mensualmente a la División de Ferrocarriles de Sevilla sobre el estado de las líneas que tenían a su cargo. En lo relativo a la que nos ocupa, se realizaron una serie de informes mensuales muy escuetos con los que se informó de las mejoras que se hicieron en los meses a los que se refiere cada uno.

En enero de 1884, Andaluces informó de que se habían sustituido 1121 traviesas y 332 raíles, *“por lo que se haya la vía en estado satisfactorio”* (AHF, 1884: A - 0104 - 018).

En febrero, fueron 942 traviesas y 65 raíles los que se sustituyeron, así como *“las tablillas de rasantes, cuya numeración esta ya ininteligible”*. Además, se indicó que la vía estaba en regular estado.

En marzo de 1884 se reemplazaron 488 traviesas y 184 tornillos. Así mismo, se dijo que *“dentro de la estación de Belmez, pero contiguo a la vía general de la compañía de los Andaluces, se ha construido una vía muerta para el servicio de los Sres. Romá. La distancia entre eges de ambas vías es de 6,50 metros, en una longitud de 31,80 metros, pues el resto está más allá de esta línea”*.

Entre esta documentación, también se habla de situaciones especiales como la que indica que a las 10:30 horas del día 28 de abril de 1884 salió de Cercadilla un tren especial compuesto de un coche de primera, furgones y varios vehículos de carga conduciendo al inspector de Movimiento y al jefe de sección de la línea, llegando a Belmez a las 13:40 horas, donde les esperaba un delegado que se unió a ellos y regresaron todos a Cercadilla a las 16:00 horas.

En ese mismo mes de abril, se reemplazaron 722 traviesas y 130 raíles, estando en mal estado solo las cunetas debido a las lluvias.

En junio, se sustituyeron 185 traviesas, 120 carriles, 24 bridas, 408 pasadores, 48 escarpas y se advirtió que *“la 2ª capa de balasto está algo escasa en diferentes puntos”*.

de la vía que componen una longitud de 3449 metros". Además, se informó de que en el tramo metálico de Pedroches "hay un operario ocupado en registrar uno por uno los roblones y reponer los que están flojos". Además, se hicieron "todos los cortafuegos y las brigadas se ocupan en quemar las yerbas de la explanación, según se van secando". Por otro lado, "las traviesas que con motivo de las tormentas pasadas se habían desprendido en los desmontes situados en los kilómetros 58 y 59, de que di á V. conocimiento, aun no los han retirado de los paseos y cunetas que ocupan".

Hasta aquí toda la documentación existente al respecto. No se conoce si es que las compañías quedaron relevadas de la obligación de seguir informando a la División de Ferrocarriles de Sevilla, o bien que al ser una información de interés puntual fue destruida tras guardarse un tiempo.

14.8.0. Ramal minero de Cabeza de Vaca a Santa Elisa

Este apartado se ha basado en los estudios que ha realizado José Antonio Torquemada Daza, dado que ha sido el único investigador que ha tratado el tema, fruto de los cuales escribió un libro titulado *La Maquinilla - Ferrocarriles mineros de Belmez y Peñarroya* que él mismo editó (Torquemada, 2016).

Como se ha visto, ante los precios máximos que MZA le cobraba a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces por transportar el carbón desde Peñarroya a su estación de Cabeza de Vaca, lo que hacía que se encareciese en el puerto de Málaga y resultase más antieconómico que el que vendía la propia competidora ferroviaria, Andaluces decidió construir el ramal de Belmez a Peñarroya, cuya concesión se otorgó en 1884.

Las obras comenzaron a finales del año precedente y acabaron en 1887 (Torquemada, 2016: 72). El trazado partía desde Cabeza de Vaca y se dirigía hacia el norte para pasar por el lado contrario de la población belmezana al que lo hacía la línea de Almorchón, por lo cual, ambos seguían un itinerario paralelo. Precisamente, en esa zona de la localidad hubo de instalarse el apeadero de El Montadero. La sección de la línea que iba desde Cabeza de Vaca a La Montera tenía los apartaderos de las fábricas de la Vega, Trajano-El Paseo, Pozo Arcadio, Antolín, Santa Elisa, Barranco de la Ana y el Pozo número 3.

La línea fue gestionada por la Sociedad Minera de los Ferrocarriles Andaluces, una filial de la empresa ferroviaria.

En 1892, se declaró ferrocarril público para que pudiese ejercer sus funciones como uno normal que hasta entonces estuvieron restringidas exclusivamente a la actividad minera.

Un año más tarde, se concedió permiso para ampliar el ramal desde Santa Elisa a Santa Rosa y a El Porvenir de la Industria. Desde aquí a La Montera hubo paradas en la fábrica de Textilosa, La Calera y en la fábrica de Óleum (Torquemada, 2016: 72).

Las locomotoras que prestaron servicio en este trazado pudieron ser cualquiera de las del parque motor de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, pero teniendo en cuenta que los intereses de la sociedad minera estaban bien diferenciados de la ferroviaria, esta acabó comprando algún material motor en exclusiva como un par de máquinas de rodaje 020 debido a que la actividad ferroviaria no requirió grandes locomotoras de mayor tamaño. Fueron construidas por la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques y se llamaron "Marta", adquirida en 1884, y "Amparo", que se compró en 1892, (Torquemada, 2016: 49). Debido al tamaño exiguo de las

primeras locomotoras del ramal, comparadas con las que circulaban por la zona, se conoció popularmente a este trazado “La Maquinilla”.

El material remolcado consistió en algunos coches de bancos corridos en sentido longitudinal en los que se llevaban a los obreros hasta sus puestos de trabajo y se los devolvía a casa al final de su jornada laboral.

Si bien los intereses de la empresa MZA se vieron amenazados cuando se construyó esta pequeña línea, la venta de esta y todas sus instalaciones y útiles en los meses finales del año 1900 a la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya por parte de Andaluces, acabaron con esta competencia. El precio final fue de un millón y medio de pesetas.

Entonces, se crearon ramales de distintos anchos de vía para unir el Cerco Industrial de Pueblonuevo en 1901, con la estación de Peñarroya y con diversas minas de la zona y se produjo el desplazamiento de las fábricas radicadas en la Vega del Freno hasta Pueblonuevo del Terrible, salvo la fábrica de briquetas, que siguió produciendo su mercancía hasta que fue destruida por una explosión en 1906 (Torquemada, 2016: 22).

Lógicamente, la SMMP, como se conoció a esta empresa de manera abreviada, aumentó el material rodante comprando nuevas locomotoras de rodajes más complicados, como 030 y 141, construidas todas por la casa Baldwin, y 050, fabricadas por Saint Leonard (Torquemada, 2016: 49). Así mismo, extendió el trazado hasta llegar a El Porvenir de la Industria, con lo que alcanzó los catorce kilómetros de longitud en 1916, con lo que finalmente se convirtió en una línea “*que se ampliaban hasta los sesenta si se tienen en cuenta los ramales, apartaderos, las vías de maniobras y las del interior del cerco*” (Torquemada, 2016: 122).

En 1962, se produjo el cierre del tramo y el levantamiento de sus raíles entre Cabeza de Vaca y El Montadero de Belmez. Algo después, el 31 de diciembre de 1965 se cerró desde aquí hasta Peñarroya, con lo que el transporte de viajeros que había mantenido tan unidas ambas poblaciones dejó de existir (Torquemada, 2016: 87-88). Posteriormente, se fue levantado todo el resto o abandonando algo que durante un siglo fue un exponente del desarrollo y la riqueza promovida por el esfuerzo de miles de seres humanos.

14.9.0. El almacén de mercancías de Espiel

En noviembre de 1884, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces había iniciado la construcción del almacén de mercancías de la estación de Espiel, situado sobre el muelle, a unos 35 metros de distancia del edificio de viajeros, para lo cual no había pedido el necesario permiso a la División de Ferrocarriles de Sevilla. Por ello, el ingeniero jefe de la misma reclamó a la empresa ferroviaria la obligatoriedad de informar al citado organismo estatal mediante un proyecto en el que se insertase una memoria y los planos correspondientes. La requerida respondería el 18 de noviembre que “*ahora nos apercebimos de haber olvidado dar conocimiento á esa superior inspección de la obra que hemos emprendido en la estación de Espiel*” (AHF, 1884: A - 0104 - 017).

Las necesidades del tráfico habían obligado a ampliar el muelle y a cubrir y cerrar una parte del mismo, siguiendo otros proyectos tipo de almacenes aprobados anteriormente y que fueron instalados en la red de la compañía. Precisamente, se adjuntaba en el proyecto un plano de uno de estos edificios que no se correspondía con el de planta, que sí debía ser el que finalmente se construyó, con lo que el edificio tuvo una

longitud de 16,10 metros de largo por 8,20 metros de ancho. Al parecer, la cubierta tuvo un ancho de algo más de 16 metros, con lo cual presentaba un alero generoso por ambos lados que cubría la vía sobre la que se construyó y parte de la zona posterior, con lo que el voladizo guarecía de los elementos a los operarios que debían trabajar en su interior y en los alledaños.

Estaba dotado de seis puertas dobles de corredera que abrían hacia derecha e izquierda, tres de ellas situadas a un lado de la vía y otras tres al otro, por lo que cada una dejaba un vano de 2,20 metros. Además había una puerta en cada uno de los hastiales destinada a permitir la entrada y la salida a los empleados.

Posiblemente, las citaras construidas en los quicios de las puertas debían ser de ladrillo visto, pero es una vaga afirmación porque no se conoce bien el aspecto que debió tener el edificio. La imprecisión a este respecto se debe a que los planos están incompletos y a que el muelle estuvo en uso hasta el inicio del siglo XX, momento en que se demolió, posiblemente solo la cubierta, para construir otro en su lugar, que fue el que perduró hasta hoy, con lo cual no es posible saber cómo fue su aspecto del primigenio, salvo intuir sus formas a partir de lo que se muestra parcialmente.

14.10.0. La provisionalidad de la estación de Cercadilla

A mediados de la década de los ochenta, el edificio de viajeros de la estación de Cercadilla continuaba existiendo con su carácter provisional. La prensa cordobesa dijo al respecto que *“varios de nuestros apreciables colegas han llamado la atención sobre el mal aspecto de la estación de Cercadilla, en la que se construyó una caseta provisional, y ya es tiempo de que entre en condiciones regulares. De esperar es que la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces haga porque así sea, como corresponde a la importancia de aquella estación”* (Anónimo, 06/11/1885: *Diario de Córdoba* Núm. 10793).

14.11.0. Certificado de la fecha en que quedo abierta la línea

El 9 de enero de 1885, el Juzgado de Primera Instancia del Distrito Centro de Madrid, a través de la solicitud de José María Patiño y Carlos contra el Montepío Universal, pidió al juez del Juzgado de Primera Instancia del Distrito de La Magdalena de Sevilla un exhorto mediante el cual debía enviarse una *“certificación expresiva del día en que la totalidad de la línea férrea de Córdoba á Espiel y Belmez quedó abierta a la explotación pública”* (AHF, 1885: A - 0104 - 020), por lo cual, el 16 de enero se le respondió que fue el 5 de septiembre de 1873.

Como quiera que el legajo en que se basa la información que precede carece de más documentación, no se conoce el porqué se pidió tal exhorto ni en qué terminó dicha gestión.

14.12.0. Estado general de la línea

En los últimos días del mes de junio de 1885, Alfonso Escobar, el ingeniero jefe de la División de Ferrocarriles de Sevilla, realizó una visita a la línea para inspeccionar el estado de las instalaciones, debido a lo cual emitió un informe en el que decía que las señales de puntos kilométricos habían *“desaparecido pues las pocas que quedan ó no*

tienen tablilla ó si la” tenían, aparecía el número tan borroso que no se distinguía (AHF, 1885: A - 0104 - 019).

Así mismo, la placa giratoria de la estación de Obejo estaba inutilizada desde el 13 de mayo, lo que ocasionaba que las máquinas marchasen con el tender en cabeza; por otra parte, ni en esa estación ni en El Vacar había muelle, con lo cual, el transporte de las mercancías de la zona no se podía acaparar de manera adecuada; en general, los edificios necesitaban un repaso general y un blanqueado; y además hubo un corrimiento de tierras de importancia en el P. K. 33,500 en la Trinchera del Águila durante el invierno de 1885, por lo que se recomendaba que se le diese *“más talud en su parte superior para evitar que cuando se presente la época de lluvias se verifique el desprendimiento iniciado”*.

El 11 de julio, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces respondió a los requerimientos de Escobar diciendo que se estaban preparando los postes que faltaban para sustituirlos; que no había hasta ese momento tráfico suficiente como para tener que hacer los muelles de las estaciones citadas; que se iban a encalar y reparar las estaciones; que desde hacía unos ocho días se estaba provocando la caída de las piedras desprendidas de la trinchera del Águila; y que se estaba pendiente de recibir unas piezas que se estaban fundiendo en los talleres de la compañía situados en Málaga para poder completar la reparación de la placa averiada de Obejo.

De nuevo, el encargado de la línea criticó que el tren número 12 llegase el día 13 de julio de 1885 con 17 minutos de adelanto sobre lo previsto. En el cuadro de marcha que se utilizaba por entonces indicaba que en el trayecto de La Alhondiguilla y El Vacar debía circularse a una velocidad de 26 kilómetros por hora, por lo cual, se empleaban entre ambas estaciones unos 30 minutos en recorrerlo. Si ese día se había tardado unos 13 minutos, la velocidad a la que circuló el convoy debió ser de unos 60 kilómetros por hora. Esa falta de rigor en el cumplimiento de las ordenanzas ocurría constantemente en todos los trenes, según el propio ingeniero había comprobado en su visita.

Efectivamente, el día 1 de septiembre de 1885, Alfonso Escobar volvió a reclamar a Andaluces los asuntos pendientes que tenía con la 4ª División de Ferrocarriles de Sevilla, dado que aún no había sido reparada la placa de la estación de Obejo ni se habían colocado los postes que faltaban (AHF, 1885: A - 0104 - 015).

La compañía respondió el 28 de octubre de 1885 indicando que los postes se habían colocado en su lugar durante la primera quincena de septiembre y que la placa había quedado reparada el día 23 del mes siguiente, tras haberse entregado, con mucho retraso, los doce segmentos que se habían roto del círculo de rotación.

14.13.0. Alcantarilla en el P. K. 0,552

En el invierno de 1881, se desbordó el arroyo del Moro debido a las fuertes lluvias. Este cauce de carácter estacional nacía en El Lagar de la Cruz y descendía vertiginosamente hacia Córdoba por la Huerta de la Aduana y El Brillante. Por aquel entonces atravesaba la carretera de Trassierra a la altura del paso a nivel de Las Margaritas mediante un sifón, seguía por los Jardines de la Agricultura en dirección al Guadalquivir y desembocaba en este donde hoy se levanta el puente de San Rafael.

En el momento citado, el colector que sorteaba la carretera y las vías de Madrid y Sevilla resultó insuficiente para contener todo el caudal de agua que discurría por su

cauce, con lo que quedó retenido entre la carretera y el terraplén de la línea férrea que nos ocupa, por lo que la estructura de la vía fue dañada entre los P. K. 0,541 y el 0,602.

Ello dio lugar a una serie de trasbordos y entorpecimientos en el lógico discurrir de los trenes, por lo cual, se construyó en el P. K. 0,552 una alcantarilla de un metro de luz formada por pilares y largueros de madera, material poco apropiado para un uso relacionado con el agua. Aunque hubo en esos años de uso nuevas acometidas de agua que la construcción provisional soportó bien, se pensó en sustituirla por otra de carácter definitivo.

El 24 de agosto de 1885 se presentó el proyecto a la autoridad competente y se acabó construyendo, como era preceptivo (AHF, 1885: A - 0104 - 014).

Por otro lado, salvo en la zona de su cauce alto, el arroyo del Moro ha desaparecido casi por completo de la superficie absorbido por el entramado urbano. Ya desde el origen del siglo XX estuvo oculto debido a la paulatina implantación de los barrios de Las Margaritas y de la Huerta de la Reina, por ello no fue posible conocer ni siquiera en décadas más recientes el emplazamiento de la alcantarilla de la que se ha hablado, ya que debió ser eliminada o enterrada hace muchos años en alguna de las obras de soterramiento del referido arroyo.

Si se ha de aventurar una hipótesis con respecto al lugar en el que se levantó un día, debido al punto kilométrico expresado en el proyecto, su lugar de emplazamiento tuvo que ser el que correspondió al paso a nivel de la calle Doña Berenguela, o más concretamente donde hoy comienza la avenida del Tenor Pedro La Virgen.

14.14.0. Obras sin autorización en el P. K. 52,912

El 16 de noviembre de 1885, la Dirección de Ferrocarriles de Sevilla escribió a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces instándole a que diese cuenta de unas obras que se habían iniciado sin permiso en el P. K. 52,912, dado que el ingeniero del citado organismo estatal encargado de la línea lo había advertido y lo había comunicado a su superior. Este, llamado Contreras, pidió que le fueran remitidos los documentos relativo al proyecto y recuerda *“que bajo ningún concepto puede tolerarse que se empiece obra alguna sin que antes hayan sido aprobadas por quien corresponda”* (AHF, 1885: A - 0104 - 016).

Este es el único contenido del legajo, por lo cual, sin más datos, hay que inferir que no se llegó a enviar proyecto alguno para su aprobación o, si se hizo, no se conserva. Tampoco se han visto indicios en la zona de que existiese una vivienda en dicho punto, sin embargo, en el perfil longitudinal de la línea realizado en 1921 se reseña una casa levantada en el lado izquierdo de la vía en el P. K. 52,788, cuyo emplazamiento tampoco ha podido ser determinado.

Debido a todo esto, no se puede concretar si la vivienda comenzada a construir sin permiso se dejó inconclusa porque se optó por levantarla en la otra ubicación que cita el perfil longitudinal, que esta sí que existió sin duda debido a las indicaciones dadas por este documento.

De una forma u otra, ambas viviendas se diseñaron con la intención de que sirviesen a un paso a nivel, dado que las dos cotas donde iban a levantarse se encuentran en encrucijadas de carriles cuyos pasos enrasados con la vía no existen ya, pero es evidente que un día conformaron una intersección mutua.

14.15.0. Apartadero provisional en el P. K. 3,000

El 12 de diciembre de 1885, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces pidió permiso a la Dirección de Ferrocarriles de Sevilla para que se le permitiese disponer una aguja en plena línea de ferrocarril de Córdoba a Belmez en su P. K. 3,000. El uso que se le pensó dar fue para ubicar un apartadero que iba a permitir extraer y cargar balasto de una cantera cercana con el que se pretendía construir la superestructura de la vía del tramo que se construía en ese momento de Écija y La Carlota, perteneciente a la línea de Córdoba a Marchena (AHF, 1885: A - 0104 - 024).

Se desconoce el emplazamiento exacto de la cantera y si llegó a realizarse la derivación. Sin embargo, en las décadas intermedias del siglo XX, hubo un lugar de extracción de piedra abandonado que se situaba a la espalda de la fábrica del cemento de Córdoba. Con el tiempo, parte del espacio que ocupara cuando estuvo en activo se había llenado de agua porque en un momento determinado debió abrirse allí una profunda sima. Posteriormente y en época más reciente, el terreno sufrió una transformación profunda y hoy no hay el menor rastro de la cavidad de la que se habla porque posiblemente fuera rellenada. De todas formas, si se hizo el apartadero, debió ser algo provisional y no han quedado restos evidentes de la explanación que debió acoger la vía que condujo hasta la explotación minera.

14.16.0. Junta General de Accionistas de Andaluces

Cuando el 11 de mayo de 1886 se celebró la Junta General de Accionistas de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, su Consejo de Administración informó a los asistentes sobre la situación minera de la empresa, que informaba de que en 1885 se habían iniciado los trabajos de extracción en el Pozo Cabeza de Vaca, y que ya estaban en marcha los trabajos preparatorios para las labores de la apertura del pozo Santa Elisa y la compra por 325.000 pesetas de las concesiones de las minas Ana y Pequeña, adyacentes a la María Luisa.

Las ganancias habían supuesto 387.905,06 pesetas, a lo que había que incrementar otras 530.163,66 pesetas correspondientes a la amortización. Los gastos de explotación habían alcanzado 479.006 pesetas (*Revista Minera*, Tomo 37, Pág. 220).

14.17.0. Tragedia del puente del arroyo Hondo

El 31 de diciembre de 1886, a las 17:00 horas, se trabajaba en la construcción del puente del arroyo Hondo, situado en el trazado de la línea férrea de Belmez a Santa Elisa cuando se desplomó el arco, a consecuencia de lo cual perecieron siete obreros y otros siete quedaron heridos, dos de ellos de pronóstico grave (Anónimo, 05/01/1886: *La Unión Democrática* Núm. 2159).

14.18.0. Choque en Cabeza de Vaca

El 1 de junio de 1887, a las 6:33 horas, se produjo un choque fortuito en la estación de Cabeza de Vaca en el momento de la salida del tren número 12 cuando un vagón escapado de la cercana estación de Belmez chocó con la cola de este. A

consecuencia de ello, resultaron heridos leves varios ocupantes, entre ellos los integrantes de la pareja de escolta de la guardia civil, y también se registraron algunos destrozos materiales de una cierta consideración (Anónimo, 04/06/1887: *Diario de Córdoba* Núm. 11336).

14.19.0. Desprendimiento de una trinchera

El 29 de diciembre de 1887 la vía quedó interrumpida en las cercanías del P. K. 15,000 debido al desprendimiento de una trinchera que se vino abajo a causa del temporal que estaba azotando la zona en aquellos días (Anónimo, 30/12/1887: *La Correspondencia de España* Núm. 10874).

14.20.0. Siniestro en el paso a nivel de Las Margaritas

El viernes, 24 de febrero de 1888, ocurrió un suceso luctuoso en el camino de Las Margaritas en el que hubo varias muertes de las que se hicieron eco los periódicos provinciales (Anónimo, 27/02/1888: *Diario de Sesiones del Congreso*: Legislatura 1887-1888, Tomo IV, Pág. 1446).

Ocurrió que Tomás Conde y Luque, jefe del partido reformista en Córdoba, ex-presidente de la Diputación Provincial y alcalde de Córdoba a lo largo de los años 1875, 1876 y los primeros meses de 1877 regresaba a su casa en la ciudad, acompañado por unos hermanos jóvenes pertenecientes a la familia del marqués de Alta Gracia, amigo del citado. Aunque residían en Madrid, en aquellos momentos pasaban en Córdoba una de sus habituales largas temporadas.

Conde y Luque y sus acompañantes regresaban de tomar las aguas de la fuente de la Tinajuela, que estaba ubicada en las inmediaciones de la finca La Albaida. El alcalde hacía el recorrido cada tarde por prescripción médica debido a una afección que tenía en el estómago. El coche de plaza en el que viajaban estaba cerrado y con las cortinas echadas para aislar lo más posible el interior del aguacero que caía a raudales y que comenzó cuando estaban en la fuente, lo que les obligó a acortar su estancia junto a la misma.

El cochero, sentado en el pescante, enfundado en su tabardo y con la capucha levantada para cubrirse la cabeza, no vio ni oyó un tren que había abandonado la estación de Cercadilla momentos antes y que se acercaba en esa dirección, por lo cual embistió el carruaje por la mitad posterior de su costado derecho y lo lanzó a unos metros y luego lo arrolló.

Tomás Conde resultó con la zona temporal izquierda de la cabeza destrozada y un brazo fracturado debido a que salió despedido del vehículo, por lo que falleció en el acto; la joven de diecinueve años se fracturó el fémur izquierdo en su tercio inferior por dos lugares distintos y tuvo numerosas contusiones en la cara y la cabeza y una herida importante en el pie derecho; el niño de nueve años se rompió ambas clavículas y el fémur derecho por la parte superior y le afectaron varias contusiones y erosiones en la piel; la niña solo tuvo una ligera contusión en la cara, mientras que el cochero, que fue impulsado hacia un lado de la vía, solo tuvo una contusión fuerte en la rodilla y en el pie derecho.

El único que resultó ileso fue el caballo, puesto que ya había salido de la zona de alcance del tren.

Al momento, el maquinista de la máquina accionó la palanca del contravapor y paró el tren casi en el lugar del suceso. Algunos viajeros bajaron del tren para prestar auxilio a los heridos y la pareja de la guardia civil que iba de servicio acudió al destrozado carruaje en cuyo interior estaban aún los jóvenes. Entonces, uno de los dos números se fue en dirección al Gobierno Civil a dar parte del suceso, por lo cual, acudió el jefe de seguridad y otras autoridades.

Parece que ocurrió todo porque las barreras preceptivas del paso a nivel no estaban echadas y ni tan siquiera aparecía por las inmediaciones la persona que debía guardar el paso en un momento en el que el discurrir de los trenes por allí era algo cotidiano. Precisamente, el que produjo la catástrofe fue uno que salía a diario para Belmez a las tres y media de la tarde.

Cuando el cuerpo de Tomás Conde y Luque estaba tendido aún sobre la vía esperando al juez que debía hacer el levantamiento del cadáver, ocurrió que pasó por allí otro carruaje en el que viajaba Juan Conde y Criado, el padre del fallecido. Sin saber a ciencia cierta qué había sucedido, envió a su cochero en busca de noticias. Al reconocer de quien era el cuerpo exánime, el hombre regresó y contó a su señor que la máquina había atropellado a un sujeto, pero que le era completamente desconocido todo lo que había ocurrido, así que se abstuvo de decirle quienes eran los afectados. Entonces, Juan Conde, apiadándose de quien no le era conocido, le dio la manta con la que se abrigaba para que tapasen, cosas del Destino, los restos mortales de su propio hijo (Anónimo, 01/03/1888: *Crónica Meridional* Núm. 8338).

La víctima fue conducida al cementerio de La Salud en una camilla propiedad de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces que fue transportada por dos mozos de número al servicio de la estación de Cercadilla, mientras que los heridos fueron llevados en carruaje a la casa de socorro de Barrena. A la joven ilesa se la llevó a su domicilio. Tras habérseles practicado las curas y haber prestado declaración al Juzgado, también se les llevó a su casa. Aunque el niño no presentaba tanta gravedad, a la joven se le administró los Santos Sacramentos debido a que se temía por su vida.

El 26 de febrero se efectuó el sepelio en la iglesia de San Andrés. Todos los gastos ocasionados por los funerales los costeó la Diputación Provincial de Córdoba (Anónimo, 29/02/1888: *La Correspondencia de España* Núm. 10935).

El Juzgado de Córdoba exigió a la Compañía de Ferrocarriles Andaluces cerca de 800.000 pesetas como indemnización por la muerte de Tomás Conde Luque y por las lesiones causadas a los dos heridos. El propio marqués de Alta Gracia, padre de ambos, se presentó como parte de la causa (Anónimo, 24/11/1888: *El Guadalete* Núm. 10031).

En un ejemplar del *Diario de Sesiones del Congreso* se insertó una noticia sobre “la denuncia formulada por Barroso y Castillo, diputado por la capital, narrando el lamentable accidente ocurrido en el paso a nivel del ferrocarril Córdoba-Belmez, establecido en la carretera de Trassierra”. Como apuntaba la publicación gubernamental, “estos percances ponen de manifiesto la inobservancia de la materia por parte de algunas compañías ferroviarias”, puesto que no se encontraba guardia alguno en el cruce que regulase el tráfico (Ramos, 2000: 201).

La guardabarrera Juana González Requena fue detenida la misma noche del suceso por agentes del cuerpo de seguridad. La prensa del momento no dio detalles sobre la condición vital de la mujer, que debía tener algún problema personal grave, pero que no se desveló porque ese aspecto pertenecía al secreto del sumario. Dos años más tarde se

vio el caso en la Audiencia de Córdoba y la sentencia la consideró culpable de causar la catástrofe, por lo que fue condenada a ocho meses de arresto mayor y a pagar una indemnización de veinticinco mil pesetas a la joven Julia Ales y de diez mil a su hermano Eduardo. De cualquier forma, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces fue la responsable subsidiaria.

14.21.0. Incidente en los Llanos del Conde

El día 4 de abril de 1888, hubo un incidente que afectó a la marcha del correo. Por la noche, entre Obejo y Cerro Muriano, en el paraje conocido como Los Llanos del Conde, en las cercanías del P. K. 21,000, se halló un carril de seis metros de largo que estaba cruzado sobre la vía. Afortunadamente, no produjo más daño que la rotura del apartavacas del lado derecho de la máquina y la lógica alarma entre los más de doscientos cincuenta pasajeros que viajaban en el tren (Anónimo, 05/04/1888: *La Correspondencia de España* Núm. 10971).

14.22.0. Atropello de una persona

El 10 de abril de 1888, en el P. K. 3,000, la máquina del correo ascendente número 12 arrolló a un hombre llamado Mariano Albar, vecino de Córdoba (Anónimo, 11/04/1888: *La Correspondencia de España* Núm. 10977).

14.23.0. Proyecto de un ferrocarril de vía estrecha

El 25 de junio de 1888, se publicó en el Diario de Sesiones del Congreso la nota en la que se decía que “*Para un mejor desarrollo minero de la cuenca cordobesa, Isasa y Valseca presentó un proyecto de ley proponiendo otorgar a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, la concesión de una línea de vía estrecha entre las minas de carbón de Belmez y las de plomo de Horcajo (Almodóvar del Campo)*”. El trazado debía pasar por “*los pueblos de Villanueva del Duque, Pozoblanco y Torrecampo. La comisión lo consideró de utilidad pública, a efectos de la expropiación forzosa y la exenciones que marcaba la ley de 23 de noviembre de 1877 y el reglamento de 24 de mayo de 1878*” (Ramos, 2000: 201).

Bien es cierto que no se llevó a término tal proyecto, pero fue un antecedente inequívoco de la línea de Peñarroya a Puertollano.

14.24.0. Desacuerdo entre Córdoba y Cercadilla debido a las mercancías

Como se ha dicho ya repetidamente, MZA, propietaria de la estación de Córdoba, no quería el menor contacto comercial con Andaluces, la dueña de Cercadilla, en lo relativo al tráfico de mercancías entre ambas instalaciones ferroviarias porque al no tener la primera vías intermedias entre esta y la otra, no podía cobrar la menor tarifa por los portes, dado que se cobraba por kilómetro recorrido.

Entonces, ante esta situación, el 2 de octubre de 1888, la Cámara de Comercio de Córdoba dirigió una queja al Ministro de Comercio, para que se pudiese enviar mercancías entre Cercadilla y Córdoba (AHF, 1865: D - 0032 - 001). Resultó que el

presidente del citado organismo local era propietario de una fábrica de orujo, que tenía una vía industrial conectada con la vía de Córdoba a Sevilla, propiedad de MZA.

Como quiera que el combustible que consumía la fábrica llegaba desde la línea de la Sierra, para poder llevarlo hasta la misma, había que descargar los trenes y transportar el carbón en carros, con lo cual, se producía un gran trabajo y un mayor aporte de gastos que si se llevasen los trenes completos a través de la vía apartadero.

Por otro lado, existía una fundición de plomo propiedad de un industrial llamado William Poole.

Ambas empresas tenían un peso importante en el espectro del tejido industrial cordobés.

Por tal causa, era por lo que Fomento pedía que se dictaminase que se acabase de una vez con el problema generado entre las dos estaciones facilitando entre ellas el tráfico comercial.

No era rara esta situación. En aquellos años, por ejemplo, *“en Madrid, donde la distancia entre las estaciones del Norte y del Mediodía es mucho mayor, no se admiten facturaciones de una a otra”*. Ante ello hay que colegir que el problema entre las dos estaciones de Córdoba era una cuestión de intereses en los que la compañía MZA trataba de hacer patente su superioridad económica y logística para impedir que Andaluces tuviese el menor beneficio y, por ello, oponía una tenaz resistencia a cualquier acuerdo, incluso razonable.

A este respecto, Pedro Gutiérrez, el agente comercial de la empresa delegado en Córdoba, en una carta dirigida al sub-director de los Servicios Comerciales de Madrid, indicó el 11 de noviembre de 1888 que el presidente de la Cámara de Comercio de Córdoba *“en vez de ocuparse en pedir el permiso entre las dos estaciones, debía solicitar la supresión de la de Cercadilla, lo que sería más beneficioso para Córdoba y quizás para nosotros, y a cuyo establecimiento debieron oponerse desde el primer día”*. Además, indicó que MZA *“debe, por tanto, á mi juicio, resistirse á la pretensión de la Cámara de Comercio de Córdoba [...] dejando que cada Comp^a soporte las responsabilidades que se desvíen del servicio de sus respectivas líneas”*.

En respuesta, el 2 de abril, MZA emitió un informe mediante el cual indicó que la pretensión de ese organismo era que se hiciesen expediciones entre las dos estaciones y que se pudiese facturar desde cualquier punto de su red hasta la estación de Cercadilla y viceversa, pero, si la distancia entre una estación y otra era de apenas un kilómetro, ni el tráfico local ni el combinado entre estaciones distantes tenía importancia para mantenerlo.

En el caso del tráfico local, *“nadie va a cometer la anomalía de llevar una expedición a la estación de Córdoba para que por ferrocarril se la transporte á un kilómetro y recogerla luego en Cercadilla (ó viceversa) pudiendo las compañías disponer reglamentariamente de 4 días desde la recepción á la entrega, mientras que un carro invertiría apenas 15 minutos en tal servicio”*. Además, el proceso que toda carga conlleva de facturar, guardar, cargar, transportar, descargar, volver a almacenar y entregar suponía un coste que no correspondía a lo que según las tarifas debía cobrarse por un trayecto tan exiguo.

En cuanto al tráfico combinado, era lógico que quien desease expedir un envío para una estación de la red de MZA fuese a la de Córdoba y quien lo enviase a cualquier punto de la de Andaluces, lo hiciese en Cercadilla.

Por todo ello, el móvil de las peticiones de la Cámara de Comercio consistía en que Carreño y Poole pretendían descargar los trenes de carbón en Córdoba y no en Cercadilla, por lo cual, se cifró todo el asunto de la petición en una cuestión de intereses particulares de ambos industriales. Debido a ello, como está claro, MZA se opuso una vez más a la demanda de abrir el tráfico entre ambos puntos en conflicto.

14.25.0. Nuevos ramales de la red de Andaluces

Por aquella época, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces construyó pequeños ramales que siguieron estando vigentes durante décadas y otros que fueron clausurados y hasta desmantelados hace mucho, pero, por su importancia menor, van a ser citados en este apartado de una manera globalizada.

El 8 de octubre de 1888 se inauguraron nuevos caminos de hierro que llegaron desde la estación de Málaga hasta su fondeadero que recorrían la batería de San Rafael y el muelle de Heredia mediante unas vías de 2.120 y 600 metros, respectivamente, para facilitar el embarque de las mercancías sin tener que proceder a engorrosas cargas y descargas en tan exiguo trayecto.

Igualmente, la estación de Sevilla-San Bernardo se conectó con el muelle del Guadalquivir a través de un recorrido de 2.100 metros que fue inaugurado el 19 de noviembre de ese mismo año.

Cuando estaba a punto de expirar la década de los ochenta del siglo XIX, el total de vías tendidas en suelo andaluz era de 1.695 kilómetros, de los cuales, 781 correspondían a lo explotado por la compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante y a lo construido por alguna otra empresa, ya que al balance realizado anteriormente se habían añadido las líneas de Zafra a Huelva, la de esta ciudad andaluza a Sevilla y los tramos restantes que hollaban suelo andaluz del ferrocarril que iba desde esta capital hasta Mérida.

Lo acaparado por Andaluces ascendía a 925 kilómetros, por lo que seguía liderando el panorama ferroviario regional, aunque ahora, la diferencia ya no era tan notable.

14.26.0. Herido en Cercadilla

El 29 de abril de 1890, Manuel Lucena Carmona, mozo de enganches de Cercadilla se fracturó la pierna izquierda al bajarse de una máquina, por lo que fue trasladado al Hospital de Agudos (Anónimo, 30/04/1890: *Diario de Córdoba* Núm. 12336).

14.27.0. Ferrocarril de Belmez a Almodóvar del Río

En la sesión del Senado del día 16 de mayo de 1890, el senador Fernández de Castro apoyó una proposición que se hizo sobre el establecimiento de un ferrocarril de vía estrecha que discurriese entre Belmez y Almodóvar del Río, lo cual se tomó en consideración. En realidad, este mismo trazado ya fue estudiado años antes por Juan Sánchez Sandino como una segunda opción para unir la localidad minera de la Sierra con el Valle del Guadalquivir. Tras proponerlo, no hubo más noticias al respecto (Anónimo, 20/05/1890: *Diario de Córdoba* Núm. 123).

14.28.0. Recepción de las locomotoras Saint Leonard

En este año y durante el siguiente, se recibieron las locomotoras fabricadas por la empresa Saint Leonard, que fueron prácticamente iguales en su aspecto exterior a las Cail alquiladas al principio de la explotación de la línea de Córdoba a Belmez y más tarde adquiridas al Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz.

14.29.0. Las estaciones de La Balanzona y Villanueva del Rey

14.29.1. El Proyecto de construcción

Cuando se alcanzó la última década del siglo XIX, la línea de Córdoba a Belmez tenía problemas de explotación debido al modo en cómo se desarrollaba su tráfico cada vez más creciente porque no fluía con la rapidez deseada. Por ello, se intentó su mejora añadiendo alguna parada para el cruzamiento de los trenes.

Ciertamente, la distribución de las estaciones en la línea era muy irregular, dado que entre Cercadilla y Obejo y entre Espiel y Belmez, separadas respectivamente por 22,343 y 20,800 kilómetros, no había paradas, con lo cual, el cruzamiento de los trenes no era posible en esos trayectos, lo que originaba que un convoy no podía emprender la marcha hasta que el que estaba circulando por alguno de ellos no llegaba a la siguiente parada. Debido a ello, se pensó en establecer dos apartaderos situados en los P. K. 12,525 y 60,707 para cuya aprobación de los respectivos proyectos se solicitó el permiso el día 17 de junio de 1890.

Se pensó hacerlos con la idea de cumplir una disposición contenida en el artículo 6º del Pliego de Condiciones Generales aprobado el 15 de febrero de 1856, en el que se *“impone terminantemente á las líneas explotadas por una sola via, el establecimiento de apartaderos que no disten más de 12 kilóms. uno de otro”* (AHF, 1890: A - 0212 - 010) y cuya longitud fuese superior a trescientos metros.

Por lo cual, pese a una disposición tan drástica, la línea se había construido y se había inaugurado sin atenerse a ello. Sin embargo, resultó que mientras Andaluces preparaba el proyecto, el Gobierno aprobó un R. D de 13 de junio mediante el que quedaban sin efecto estas disposiciones y se dejaban al criterio de quienes debían autorizar los proyectos, por lo cual la nueva propuesta de la compañía ferroviaria se presentó a aprobación cuatro días después de esa fecha.

El emplazamiento de La Balanzona, según expuso la Dirección de Ferrocarriles de Sevilla en su informe de respuesta, era el adecuado, dado que era el único *“que permite el perfil de la línea [...] Los planos horizontales que hay antes de este punto están demasiado cerca de Córdoba y el más lejano que es el del Kil. 9 solo tiene una longitud de 130 m. Del lado de Obejo hay uno de 248 m., pero demasiado próximo á esta estación de la que solo dista unos 6 Kilóm”*. De haberse establecido ahí, *“la distancia quedaría dividida en partes muy desiguales pues del lado de Córdoba quedaría un trayecto de 16 K. y del de Obejo 6”*.

La difícil orografía de la zona baja de la línea obligó a la compañía a admitir rampas de 30 milésimas; a ubicar la de La Balanzona a la salida nordeste del túnel número 4, en el P. K. 12,509; y a disponer una alta explanación que salvaba el cauce profundo de un arroyo. Su longitud solo permitió una vía con una distancia entre

piquetes de 112 metros, sin embargo, se dispuso una vía muerta a fin de dividir en dos el convoy que se necesitase apartar. Forzosamente, la estación llevó la denominación del topónimo donde se aposentó, como ocurriera tantas veces a lo largo de la historia del ferrocarril.

Mediante el perfil longitudinal, puede apreciarse que esta estación debió construirse con una parte de su trazado en rampa y en una curva y contracurva, ya que la extraordinaria dificultad del terreno circundante impuso que tan solo en este tramo pudiera ser ubicada esa parada, por lo que debió ceñirse de ese modo a la boca del túnel. Posteriormente, en años indeterminados del siglo XX, su playa de vías fue modificada, extendiéndose su longitud hacia el lado de Belmez hasta alcanzar el doble de la que figura en el plano de establecimiento.

El tipo de edificio de viajeros que se pensó en levantar fue el mismo que ya se había construido en las demás estaciones levantadas hasta ese momento. Con ello, se siguió unificando el aspecto estético de las arquitecturas de la línea.

El 25 de junio se autorizó el proyecto tal cual se presentó, con la salvedad de que en el de La Balanzona no se permitía el cruzamiento de trenes de viajeros para no tener que fraccionar un convoy largo, que además llevaba una máquina por cola, a fin de asegurar la integridad de los viajeros.

14.29.2. La estación de La Balanzona

Esta estación no dispuso de un andén convencional, ya que las vías estuvieron separadas del espacio delantero de los edificios de la estación por un desnivel de tierra de casi un metro de altura cuyo límite lo marcó un poyo que recorría el área delantera de un extremo a otro. Dos o tres escalones permitieron el paso de una zona a la otra, lo que obligó que el tren debiera ser abordado por los usuarios desde el nivel de la vía.

Aunque en el plano de planta presentado el 17 de junio de ese año a la División de Ferrocarriles de Sevilla del Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos para su aprobación no figuraron más edificios que el destinado a la vivienda de un guardagujas y el de idénticas características al de viajeros que se repite en el resto de la línea, con los años, se fueron añadiendo otros cuatro más correspondientes a una vivienda de agente, otra de dos plantas para dos agentes, otra para el enarenador del túnel y una cuarta para el bombero del abastecimiento de agua.

El hecho de que la estación se emplazó en un lugar tan recóndito que hasta carecía de un camino propio mediante el que poder llegar hasta allí; que tuviese los edificios casi empotrados en un corte del abrupto terreno de sierra; que careciese de un andén convencional; que su vía principal fuese transformada años después en una vía de seguridad; etc., convirtieron a La Balanzona en un enclavamiento ferroviario realmente curioso, dado que hubo pocos en el mundo a los que faltasen algunos de los elementos que se citan.

14.29.3. La estación de Villanueva del Rey

Esta parada se pensó implantarla entre el P. K. 60,557 y el P. K. 60,857. O sea, que en un principio iba a estar adelantada algo más de un kilómetro sobre el lugar que ocupó finalmente. Así mismo, el edificio de viajeros se iba a ubicar en el P. K. 60,707 y

en el lado derecho del trazado. Aparentemente, el apartadero no debía ofrecer grandes dificultades para su construcción, dado que se iba a disponer en una horizontal de 384 metros en la que se situarían tres vías, una de ellas muerta, pero, por motivos que se desconocen se llevó hasta donde definitivamente se la conoció y el edificio principal se dispuso a la izquierda de la vía.

A lo largo del verano de 1890, se construyeron ambas estaciones y el 2 de septiembre se concedió el permiso oficial por parte de la Dirección General de Obras Públicas para que comenzase el servicio en ambas (AHF, 1890: A - 0212 - 010).

14.30.0. Ampliación de vías en Cabeza de Vaca

Durante la década de los años ochenta del siglo XIX, la Vega del Freno, en las inmediaciones de Belmez, acogía las instalaciones industriales de Andaluces consistentes en un *“lavadero de carbones, los almacenes, talleres de reparación, fraguas, tornos y la fábrica de aglomerados que producía 30,000 toneladas anuales”* (Torquemada, 2016: 18). Y es que desde que la empresa citada se hiciese cargo de la explotación de la línea estableció *“aquí la estación desde la que controlaría el tráfico de la línea, además de los talleres para el mantenimiento del material, dormitorios y viviendas para los empleados del ferrocarril”* (Torquemada, 2016: 26).

El 5 de julio de 1890 se presentó a la Dirección de Ferrocarriles de Sevilla el proyecto de ampliación de vías en Cabeza de Vaca para poder facilitar la formación y descomposición de trenes de hulla, coque y aglomerados procedentes de las minas Cabeza de Vaca y Santa Elisa. Hasta ese momento, las maniobras que se hacían comportaban una importante pérdida de tiempo y una gran dificultad debido a que solo había una única vía.

Por ello, se pretendía instalar unos carriles en curva de 200 metros de radio que partían del P. K. 69,085,81 y que debía llegar hasta los talleres donde se fabricaban las briquetas, con lo cual, se podían cargar más fácilmente los vagones. También se pensó en construir una caseta para el jefe de estación y para el guardagujas, ya que la creciente importancia de la cabecera de la línea por ese lado lo hacía necesario, dado que hasta ese momento se había utilizado la estación de Belmez de MZA. Además, se iban a establecer los dos discos avanzados y todo lo necesario para la comunicación telegráfica (AHF, 1890: A - 0215 - 008).

15.0.0. LA DÉCADA DE LOS NOVENTA

15.1.0. El Ferrocarril Urbano de Jerez

15.1.1. Proyecto de construcción

En el inicio de la década de los años noventa, el gran complejo ferroviario que era ya la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces decidió anexionarse un ferrocarril de características muy singulares, dado que era una instalación que se ubicaba en el entramado viario de Jerez de la Frontera.

Su historia tuvo mucho que ver con el aumento de la producción de vino debido al incremento de la exportación que se produjo en la segunda mitad del siglo XIX. Por lo tanto, la idea de implantar un trazado en el interior de la población no fue descabellada. Su naturaleza exclusivamente urbana se destinó al *“transporte de los vinos de las bodegas de la localidad de Jerez hasta la estación, aunque por ello mismo tuvo un carácter singular entre los ferrocarriles del mundo”* (Fernández, 2010: 49). De esta forma, un fenómeno económico como el negocio del vino, que en las décadas intermedias del siglo XIX obligó a que se tendiese la primera línea férrea andaluza, hicieron que surgiese también un transporte intraurbano como consecuencia del constante movimiento de los caldos entre las distintas bodegas jerezanas o la estación de ferrocarril.

En febrero de 1870, Augusto García Fernández, un vecino de la ciudad sometió a la aprobación del Ayuntamiento una memoria en la que concitaba a los ediles a que se le concediese a perpetuidad el permiso necesario para la construcción de un trazado de ancho nacional, acogiéndose a la normativa de la Ley del 14 de noviembre de 1868. La corporación municipal aceptó la propuesta el 7 de abril de ese año, pero, pidió un informe detallado que le fue remitido en mayo. Una vez estudiado, el 9 de septiembre se le concedieron los permisos oportunos, pero, se hizo constar que la cesión de estos debería tener un carácter usufructuario, por lo que únicamente se le cedieron al interesado por un plazo determinado con fecha de expiración (Wais, 1974: 358).

El 10 de octubre, apenas un mes después, el poseedor de la concesión la vendió a Rivero O’Neale, como tantas veces sucediese en la inercia de la génesis ferroviaria. Se inició la construcción hasta que el 1 de marzo de 1872 quedó completado todo el proyecto. La autorización oportuna para que los trenes pudieran circular, se concedió el 9 de julio siguiente (Wais, 1974: 359).

15.1.2. La venta de la línea a Andaluces

La implantación de este nuevo medio de transporte urbano agravó la situación de las antiguas compañías de carreteros que quedaron algo relegadas desde que el ferrocarril de Sevilla a Cádiz iniciase su andadura. Sin embargo, los usuarios siguieron utilizando el antiguo sistema de transporte debido a que los precios que se cobraban por mover las mercancías mediante las barcazas eran más bajos que los del tren.

Entonces, el ingeniero Agustín Merello y Alberti obtuvo una concesión y redactó un proyecto de construcción de un ramal 8,180 kilómetros de longitud desde Jerez de la Frontera hasta El Portal, que partía del ferrocarril urbano (AHF, 1884: A -

0151 - 019), con lo que la competitividad que se le iba a hacer a Andaluces al duplicar parte del trazado de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz iba a ser muy fuerte.

Por ello, mientras los carreteros podían expresarse casi en igualdad de condiciones, una comisión de empresarios se entrevistó en 1881 con la dirección de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para ofrecerles sus negocios a cambio de una compensación económica con la intención de que si se llegaba a un acuerdo, estos se dedicarían a otra actividad, con lo que se eliminaría una pujante competencia. Sin embargo, la empresa regional no accedió a sus pretensiones (Wais, 1974: 359).

Y es que, según parece, la propuesta de los carreteros fue tan solo un pulso que se le echó a la compañía de ferrocarril para presionarla a fin de que aceptase las condiciones de la negociación o bien, que se decidiese a comprar el ferrocarril urbano de Jerez de la Frontera.

Sea como fuere, se le llamó ferrocarril de Jerez de la Frontera al río Guadalete. El proyecto se redactó en 1884 y tras presentarlo se instó a que se modificasen las tarifas presentadas (AHF, 1884: A - 0151 - 021) y a que se variase en algunos de sus aspectos (AHF, 1886: A - 0085 - 018) y (AHF, 1886: A - 0151 - 014) lo que se hizo tras pasar un par de años.

Un año después, el proyecto se aprobó con prescripciones (AHF, 1887: A - 0151 - 017), se hizo la transferencia de la concesión de Agustín Merello y Alberti a Manuel José Bertemati y Pareja (AHF, 1887: A - 0151 - 020), se cambió la concesión de un ferrocarril para servicio particular a uso público de acuerdo con un pliego de condiciones particulares (AHF, 1888: A - 0151 - 018) y (AHF, 1888: A - 0151 - 023)

En 1888, se procedió a inaugurar las obras (AHF, 1888: A - 0151 - 024), se pensó en reducir el ancho de la vía y realizar una variante del Ferrocarril de Jerez al río Guadalete (AHF, 1889: A - 0151 - 016). Dos años después, se denunció que las obras estaban paralizadas (AHF, 1890: A - 0151 - 025) y se modificó un tramo de los puentes sobre los ríos Guadarranque y Palmones (AHF, 1890: A - 0131 - 002). En 1891, Manuel José Bertemati y Pareja solicitó que se le devolviese la fianza (AHF, 1891: A - 0151 - 022) y las obras estuvieron sin avanzar hasta que en 1904 se inauguró la línea.

Entre tanto ocurría esto, las conversaciones entre los propietarios del ferrocarril Urbano de Jerez y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces se espaciaron durante años debido a los constantes desencuentros entre ambas empresas y, por fin, mientras los locales donde se establecían los comercios de carreteros iban cerrando sus puertas, un día de enero de 1890 se llega a firmar la venta del pequeño tren por una suma de trescientas cincuenta mil pesetas (Wais, 1974: 359).

15.1.3. Funcionamiento de la línea

Con los años, las instalaciones fueron clausuradas y su dotación de pequeñas locomotoras numeradas como 01 a 05, ideales para un perfil de nivel muy llano, se repartieron entre distintos depósitos pertenecientes a Andaluces, ya que a pesar de su tamaño ínfimo eran muy útiles para realizar movimientos de material diverso en las vías radiales de puntos concéntricos o puentes giratorios (Afán, 1979).

La locomotora 01, tras prestar durante años y años sus humildes pero necesarios servicios en el depósito de locomotoras de la población de Utrera, fue trasladada a una de las salas del Museo Ferroviario de Madrid debido a su interés ferroviario. Por otra parte,

también se conservó restaurada la número 02 en el Museo del Ferrocarril de Vilanova y la Geltrú.

15.2.0. Reivindicación sobre el edificio de viajeros de Cercadilla

En los inicios de la década de los noventa, se publicó en la prensa cordobesa un comentario sarcástico en el que se denominó al edificio de viajeros de Cercadilla como “la choza”.

Además, se hizo una comparación con la feria, cercana en el momento en que se redactaba el texto, al indicar que se iba a adornar el recinto ferroviario “*con papelitos de colores variados y bombas a la veneciana para que el nocturno espectáculo aparezca a primera vista todo lo fantástico que sea posible*” (Anónimo, 03/05/1891: *Diario de Córdoba* Núm. 11678).

Del oscuro carril de tierra que discurría entre huertas se dijo que “*el camino que conduce a aquel hermosísimo y nunca bien ponderado lugar, ostentará una luz tan brillante que pugnará con la del Real de la feria*” y sobre su aspecto se terminaba diciendo que se iban a distribuir fotografía entre los forasteros para que estos recordasen “*con alegría los adelantos de la arquitectura moderna empleados en la estación de Cercadilla, la más afortunada de todas las estaciones que se conocen*”.

15.3.0. Carretera de Villaviciosa de Córdoba a La Alhondiguilla

La *Gaceta de Madrid* publicó el 18 de julio de 1891 una disposición sancionada dos días antes por la Reina Regente en la que se veía la necesidad de construir una calzada de tercer orden, incluida dentro del Plan de Carreteras del Estado, que partiese de Villaviciosa de Córdoba y que terminase en la estación de La Alhondiguilla (Anónimo, 18/07/1891: *Gaceta de Madrid* Núm. 199).

15.4.0. Tráfico de trenes y horario

En torno al año 1892, los servicios de trenes ascendentes de la línea se reducían a un tren mixto de mercancías, viajeros y correo que salía de Córdoba a las 5:00 horas y llegaba a Belmez a las 8:15 horas y otro mixto que salía de Córdoba a las 15:20 horas y llegaba a Belmez a las 10:20 horas. Los descendentes salían de Belmez a las 18:15 horas y llegaban a Córdoba a las 21:40 horas mientras que el que salía a las 5:30 horas llegaba a la capital a las 9:45 horas.

El precio del billete de primera clase ascendía a 8,30 pesetas; el de segunda a 6,25 pesetas y el de tercera a 4,15 pesetas.

15.5.0. Nuevo incidente en la explotación de la línea

El 29 de abril de 1892, la locomotora número 174, que remolcaba el tren número 218, se descompuso en el tramo metálico de Pedroches, en el P. K. 4,950, por lo que hubo que trasbordar a todos los viajeros que iban a bordo de los trenes correo números 11 y 12 (Anónimo, 01/05/1892: *Diario de Córdoba* Núm. 12016).

15.6.0. Intervención en el Congreso de Barroso y Castillo

El 4 de julio de 1892, Antonio Barroso y Castillo, Diputado a Cortes por Córdoba, dijo en el Congreso que “*hace más de dieciocho años que se abrió a la explotación pública la línea férrea de Córdoba a Belmez y desde tan remota fecha viene utilizándose en aquella capital, bajo el impropio y pretencioso nombre de estación, una mala barraca de madera*”, algo que ya se decía en la ciudad, como se ha visto. Añadió que si no había “*salas de descanso, ni andenes cubiertos, ni ninguna de las comodidades que la ley previene para los viajeros*”, tampoco se contaba con un “*modesto local donde puedan refugiarse de las inclemencias del tiempo*” (Anónimo, 07/07/1892: *Diario de Córdoba* Núm. 12077). Barroso y Castillo ya apremió años antes a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para que procediese a construir la estación definitiva, pero fue inútil.

Además, quienes enviaban mercancías desde la línea en dirección a Madrid tenían que pagar dobles derechos de carga y descarga porque no había enlace directo entre ambas estaciones y las mercancías había que moverlas mediante métodos rudimentarios, aunque eran contiguas.

Las protestas del Ayuntamiento, de la Cámara de Comercio, de la Asociación de Amigos del País y de la prensa cordobesa no dieron el menor resultado para corregir esas incongruencias.

Curiosamente, los trenes de la línea de Córdoba a Málaga y los de Córdoba a Écija y Marchena salían de la estación central, no de Cercadilla como debía ser porque era la que le correspondía, mientras que los de Belmez sí partían de esta, por ello, el Diputado pidió a Linares Rivas, Ministro de Fomento que, al menos, todos los trenes partiesen de la estación central de Córdoba.

El interpelado manifestó su interés en resolver el problema, pero pidió que el responsable de la línea le diese un informe técnico para poder instalar una estación común en la que enlazasen todas las líneas que confluían en la capital, porque si no, él no podía tener elementos de juicio para llevar a término dicho proyecto. Como quiera que lo que pedía se lo había dado la Junta Consultiva de Caminos en 1889 (Anónimo, 12/07/1892: *Diario de Córdoba* Núm. 12082), es decir, tres años antes, la reclamación del Diputado era totalmente procedente y estaba de acuerdo con la razón.

15.7.0. Otra avería en una locomotora

El 18 de septiembre de 1892 el tren número 11 estuvo detenido en las inmediaciones del P. K. 16,000 debido a la rotura de un eje del tender número 203, por lo cual, se envió un tren de socorro con personal aparente desde la estación de Cercadilla compuesto por una locomotora y un vagón (Anónimo, 19/09/1892: *Diario de Córdoba* Núm. 12147).

El jefe de la citada estación informó mediante un telegrama al Gobierno Civil que se había activado el plan previsto para dejar la vía expedita y pronto se consiguió el propósito (Anónimo, 20/09/1892: *La Correspondencia de España* Núm. 12585).

15.8.0. Otras cuestiones en torno al servicio entre Córdoba y Cercadilla

El problema causado por la total desconexión comercial habida entre ambas estaciones implantadas en Córdoba hicieron que aunque su proximidad hacía

innecesaria la existencia de un servicio de transporte entre ambas, de tanto en tanto, se alzaban voces que pedían algo tan básico para las industrias locales que se asentaban junto al ferrocarril.

Como quiera que el problema estaba en un punto muerto, Joaquín de la Torre, industrial de Córdoba, propietario de una fábrica de orujo que se situaba frente a la estación de Cercadilla, al norte de las vías de Sevilla a Málaga, se dirigió una vez más el 25 de noviembre de 1892 a la oficina comercial de los Ferrocarriles Andaluces para solicitar que cuantos vagones *“de carbones, orujos y otras mercancías fueran traídas desde la estación de Cercadilla á esta fábrica por el ramal que la misma tiene”* y que *“empalma en el kilómetro 2 con la línea de Sevilla”* (AHF, 1865: D - 0032 - 001). Como quiera que no se le permitió tal cosa con respecto a los trenes que llegaban desde cualquier punto de la red de MZA a la estación de Andaluces en Córdoba se veía *“obligado a descargar en Cercadilla y cargarlos y traer las mercancías en carros”*, con lo cual aumentaban los gastos.

De la Torre indicó que procuraba comprar en lugares que no tuviesen que remitir *“tonelaje por la línea de Belmez”* porque luego no podía llevar lo adquirido a su fábrica, salvo haciendo un trasbordo de mercancías. Puesto que se estaban expidiendo billetes de Cercadilla a Córdoba y viceversa y estaba aumentando la producción de orujo en la Sierra, pedía a Andaluces que hablase con MZA para que se permitiese a la estación de la primera empresa que admitiese cargas para enviar a la segunda o bien que se abriese el tráfico de mercancías entre ambas.

Así, el 3 de diciembre, Andaluces envió una misiva al jefe de Tráfico de MZA en Madrid para indicar que en Córdoba no tenían problema para abrir el servicio entre los dos puntos y admitir expediciones desde cualquier estación de la línea de Belmez, lo cual era lógico desde el punto de vista de esta empresa.

Sin embargo, MZA consultó con su agente comercial en Córdoba y este indica el 26 de diciembre que la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces *“pretenden disputarnos el mineral que el Sr. Tonkin envía a esta fundición del Sr. Poole, á cuyo efecto le ofrecen la construcción de un ramal apartadero desde la línea de Belmez. Si esto toma efecto de seriedad, nosotros podemos ofrecerle un apartadero desde nuestra estación”*. Finalmente, el agente comercial aconsejó no actuar al respecto ni a favor ni en contra porque enviar los trenes a la vía muerta de De la Torre era contrario a los intereses de la compañía porque la estación de Córdoba tendría *“la responsabilidad de las entregas y la tarifa del arrastre desde una estación a otra será de Andaluces”*. El 28 de diciembre dijo que los agentes de Andaluces *“están trabajando al Sr. Poole para procurar el desvío de las remesas de mineral de plomo que desde Linares envía el Sr. Tonkin”*, dado que la línea de ferrocarril que iba desde esta población jiennense a Puente Genil estaba a punto de abrirse al tráfico en los siguientes días. Efectivamente, se inauguró el 20 de enero de 1893.

Estos mismos agentes le habían invitado a *“la construcción de un apartadero desde su línea de Belmez á la fábrica, que servirá no solo para el mineral sino también para el combustible”*. Indudablemente, para su funcionamiento, la fundición necesitaba una legión de carros para transportar el mineral que llegaba a Córdoba desde Linares, el plomo que se llevaba en el tren hasta Sevilla y el carbón que se receptaba en Cercadilla. Por ello, un apeadero en las cercanías del arroyo de las Piedras era muy beneficioso para dicha empresa.

Para que ello no ocurriese, se debían bajar las tarifas hasta el límite que las pusiesen Andaluces y “anticiparnos al establecimiento del ramal apartadero, que en su mayoría hace muchos años que está construido entre nuestra estación y la fábrica por medio del cual circularán los minerales y el plomo”. Sin embargo, como el carbón de Belmez le era necesario, antes de perder el cliente se le debía permitir en “calidad de excepción”, que los trenes de carbón circularan entre Cercadilla y Córdoba “fundándonos para ello en la necesidad que el consignatario tiene de usar su ramal”.

Esta fue la causa por la cual el agente comercial Pedro Gutiérrez dejó sin resolver el problema, según se ha dicho anteriormente.

Aunque Andaluces siguió insistiendo el 31 de diciembre de 1892, el 3 de enero de 1893 se le indicó que el asunto se estaba estudiando por la superioridad, es decir, que se sometió a la consideración del subdirector de la compañía MZA. Sin embargo, también quedó sin efecto, por lo cual, años después el problema volvió a suscitarse otra vez.

Ocurrió ocho años después que José Luis de la Torre se dirigiera de nuevo a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para pedir lo ya conocido con respecto a que los vagones de carbón circularan entre ambas estaciones. Al ponerse en contacto con MZA, esta empresa le había pedido que se obtuviese primero el permiso de Andaluces, sin embargo, tampoco fue posible conseguir un acuerdo en un asunto en que había unos intereses enfrentados.

15.9.0. Un nuevo proyecto de ferrocarril de Valencia a Belmez

En la primavera del año 1893 surgió en la prensa la noticia de que se iba a construir un ferrocarril que iba a ir desde Valencia hasta Belmez y desde ahí iba a enlazar con la línea del ferrocarril de Zafra a Huelva. La noticia decía que si se llegase a realizar, se podrían hasta levantar unos altos hornos en Huelva (Anónimo, 21/04/1893: *La Región Extremeña* Núm. 2291).

15.10.0. Absorción de la Compañía Hullera y Metalúrgica de Belmez

La Compañía Hullera y Metalúrgica de Belmez, propiedad de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, se vendió a la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya, tras lo cual, incrementó su capital social hasta quince millones de pesetas, ya que la primera aportó algo más de un treinta por ciento, con lo cual, el valor de las acciones se regularizó a causa de ello entre los capitalistas de las dos compañías (Anónimo, 05/08/1893: *Revista Minera* Tomo 44).

15.11.0. Carretera de Obejo a la Estación de Obejo

El día 1 de agosto de 1893 se decretó la construcción de una carretera del Estado, con la clasificación de tercer orden, que partiendo de Obejo terminase en la estación de ferrocarril de ese mismo nombre (Anónimo, 05/08/1893: *Gaceta de Madrid* Núm. 217), sin embargo, el camino nunca se llegó a hacer y hasta los años cuarenta del siglo XX no se construyó la sinuosa vía que comunica esta población con El Vacar a través de las Umbrías del Cura.

15.12.0. El ferrocarril de vía estrecha de El Tonkin

En alguna ocasión se ha aludido de manera tangencial en este texto a la fábrica de plomo del arroyo de las Piedras, que en 1858 se ubicó al sur de lo que hoy se conoce como glorieta de Duncan Shaw, que fue creador y propietario de dicha empresa. Posiblemente, el citado más arriba William Poole, que debió ser hijo de una de sus dos hermanas, fue también propietario o al menos trabajó en la misma. Seguramente, las relaciones comerciales entre Poole y Tonkin, nombrado así mismo, propiciaron que finalmente este último se quedase con la fundición.

El 1 de mayo de 1895, Carlos Tonkin y Richard, director general de la empresa The Linares Lead Mining Company Limited, propietaria ahora de la fundición de plomo cordobesa, presentó un escrito en la secretaría del Ayuntamiento de Córdoba en el que pedía permiso para instalar *“un ferrocarril de vía estrecha movido por fuerza animal, con destino exclusivamente a los transportes de mineral y combustible hasta mi fábrica desde la inmediata línea de Córdoba a Belmez, donde se formará un apartadero, contando al efecto con la oportuna concesión de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces”* (AHMC, 1857: C - 805/8).

El espacio que debía recorrer era de *“unos quinientos metros”*, el terreno era de la empresa y, por lo tanto, podían *“efectuarse las obras para ello necesarias, sin restricciones ni óbice alguno puesto que en nada afectan al dominio público”*.

Tonkin hablaba de un problema relativo consistente en que un camino particular de la empresa, que había tomado la gente como si fuese público para alcanzar otro cercano, debía ser atravesado por el ferrocarril, por lo cual, no queriendo cerrarlo, aunque sacrificase sus propios intereses, pedía permiso para colocar *“un paso a nivel, provisto de barreras y dotado de la oportuna vigilancia para la completa seguridad del transeúnte”*. Presumiblemente, la calzada a la que alude fue la que luego se convertiría en la carretera del Barrio del Naranjo.

El 3 de mayo, el Ayuntamiento trasladó la petición a la Policía Rural para que emitiese un informe que verificase lo dicho por el peticionario. Diez días después, se autorizó a la empresa peticionaria para que instalase el paso a nivel, dado el carácter particular del terreno en el que estaba el camino.

Ese fue el primer paso para instalar en poco tiempo el apartadero que llevaría el nombre del propietario de los terrenos.

15.13.0. Muerte en la estación de Espiel

El día 28 del mes de mayo de 1895, a las nueve horas de la noche, el tren 211 llegó a la estación de Espiel y se dispuso a hacer maniobras para dejar un vagón. En su discurrir, su vagón de cola chocó con el correo, a resultas de cuyo impacto se ocasionó la muerte al fogonero Manuel Otero, que procedía en esos momentos a la limpieza de la rejilla del cenicero de la locomotora del tren número 12. El fogonero del otro convoy resultó herido (Anónimo, 30/05/1895: *Diario de Córdoba* Núm. 13071).

15.14.0. Apertura del ramal de El Tonkin

La construcción de un ramal de vía estrecha que partiese del P. K. 2,450 de la vía general de ferrocarril de Córdoba a Belmez y que llegase hasta el interior de la Fundición

del Arroyo de las Piedras fue realizada a expensas de esta empresa, así como el material móvil correspondiente que se iba a necesitar para el movimiento de mercancías manufacturadas y materias primas, que fue fabricado en los propios talleres de la compañía metalúrgica.

Finalmente, se inauguró de manera oficial el 25 de julio de 1895 en un acto que se realizó a las cuatro de la tarde y que contó con la presencia de Carlos Tonkin y Richard, director general de la empresa propietaria; Richard Kendall, apoderado y jefe de contabilidad de la misma; Anthony Rowse y Federico Barranco, jefes de la fábrica; y los empleados Eduardo Barranco y Manuel Tabares.

Además, estuvieron presentes los inspectores del ferrocarril Enrique Trujillo y Wenceslao Caracuel; los jefes de estación Emilio Ortega y Manuel Galiano; el jefe de Vía y Obra Manuel Cuéllar y su ayudante Francisco Rubio; el agente comercial Pedro Alcántara Gutiérrez; el teniente alcalde Antonio Caro; el inspector del Gobierno José Amado; el cónsul de Su Majestad Británica Richard E. Carr.

“Realizadas las pruebas con perfecto resultado, los invitados pasaron á una de las piezas de la Fábrica, en la que se había improvisado un lujoso comedor. La mesa, adornada con el mayor gusto, fue enseguida ocupada por los invitados, á los que se les sirvió un lunch” (Anónimo, 31/07/1895: *Diario de Córdoba* Núm. 13130), decía en la prensa cordobesa el reportero que cubrió el acto.

Los obreros formaron grupos en el exterior y sus capataces les repartieron vino y tabaco en abundancia, además, se les había concedido un descanso de dieciséis horas.

Con la primera botella de champagne comenzaron los discursos. Kendall expresó su sentimiento hacia el propietario, junto al que estuvo muchos años sin que hubiese el menor problema, sino al contrario, por lo que le deseaba que en su retiro de Londres tuviese la mayor felicidad. Así mismo, daba la bienvenida a su hijo, al que presentaba a todos, y cuyos méritos le iban a hacer que se hiciese cargo de la empresa de su padre. Reconoció la eficaz ayuda de Manuel Cuéllar en la pronta construcción del ramal; agradeció al agente comercial de MZA Pedro Alcántara sus atenciones con la empresa; reconoció la colaboración de Andaluces, representada por las personas presentes; la de Rowse y Barranco; y la de los obreros y dependientes de la fábrica, que aplaudieron con fuerza su mención.

Los agradecimientos de Anthony Rowse se deslindaron poco de los del anterior, así como los de Pedro Alcántara. En cambio, Manuel Cuéllar incidió en la ayuda constante de Rowse y Barranco durante la construcción del ramal. Después, una comisión de seis obreros, representantes del resto de sus compañeros, felicitaron a sus jefes y al nuevo director general. Barranco indicó que se le había dado al apartadero *“el nombre oficial de Tonkin”*. Antonio Caro también manifestó su complacencia por la mejora de la industria. Kendall siguió la estela de los anteriores con sus agradecimientos así como el cónsul británico, que brindó por el rey de España Alfonso XIII y por Victoria, la reina de Inglaterra.

Finalmente, tomó la palabra, Carlos Tonkin y agradeció a todos sus atenciones. El acto protocolario terminó con la entrada de los trabajadores en el comedor dando vivas a sus jefes.

Lo que no se indicó en el artículo fue algo sobre las instalaciones ferroviarias; sobre la posible conexión, si es que la hubo, entre las dos vías: la de ancho español y la estrecha; si hubo algún tipo de edificio que sirviese de oficina o almacén, muelle o cualquier otra dependencia; sobre el material rodante usado; el ancho de vía del ramal; o

el sistema de explotación, que según se intuye por lo expresado en la memoria que acompañaba a la petición de permiso al Ayuntamiento iba a tener tracción de sangre.

Tan solo puede deducirse un pequeño dato sobre su posible mapa de vías a partir de una noticia de un descarrilo de una maquina que el 7 de abril de 1900 se salió a causa de que “*la aguja número 2 del apeadero [del] Tonkin*” estaba mal cambiada (Anónimo, 08/04/1900: *Diario de Córdoba* Núm. 14756), lo que indica que si había al menos dos cambios es de suponer que desde la vía principal se disgregase una vía apartadero gracias a un cambio y que esta tuviese su retorno a la general mediante un segundo cambio.

El ramal que se comenta debió partir del citado P. K. 2,450, como se ha dicho, y posiblemente tomara por la traza curvada de lo que hoy se conoce como calle Sor Ángela de la Cruz. Atravesaría el camino del Barrio del Naranjo, conocido hoy como Acera de la Fuente de la Salud, mediante un paso a nivel guardado y dotado de barreras por lo tanto, según indicara el propio Tonkin en su escrito de petición de permisos al Ayuntamiento de Córdoba y llegaría hasta la fundición, que se encontraba al otro lado del arroyo, necesitando para ello una vía de 700 metros de longitud, según se indicó en la prensa, doscientos más de lo previsto en el proyecto del propietario.

Entre el punto de partida en la vía de Belmez y el de llegada a la fábrica hubo un desnivel de unos 15 metros, lo que indica que en el recorrido se debió de contar con un gradiente de 2,14 milésimas por metro.

Poco más se supo de este apeadero en los medios de comunicación, salvo la noticia que se insertó en la prensa en 1903 que manifestaba que en la “*Fundición del Arroyo de las Piedras se contratan los transportes, por medio de vagonetas, del mineral, carbón coke y demás efectos que lleguen á su estación apartadero Tonkin hasta el establecimiento, así como el plomo que produzca la fábrica al apartadero. Será de cuenta del contratista la tracción en vía estrecha de [las] mencionadas vagonetas y la carga y descarga de las mismas*” (Anónimo, 14/09/1903: *Diario de Córdoba* Núm. 15963). De cualquier forma, lo que hubiese en ese lugar de las instalaciones originales de la vía estrecha desapareció cuando se construyó una vía de seguridad justo en su emplazamiento.

Por otra parte, aunque la fundición del Arroyo de las Piedras fue demolida en 1959, hubo al menos algunos hornos que quedaron en pie y que aún se levantan en su emplazamiento entre parcelas industriales dedicadas a otros usos.

15.15.0. Robo de dos caballerías en Cerro Muriano

En los inicios del mes de agosto de 1895, el juzgado de Córdoba encargó a las fuerzas del orden la búsqueda de dos caballerías menores robadas en los días pasados en una cuadra de la caseta del P. K. 19,000 del ferrocarril de Córdoba a Belmez (Anónimo, 02/08/1895: *Diario de Córdoba* Núm. 13132).

15.16.0. Accidente en Cabeza de Vaca

El 7 de octubre de 1895, cuando maniobraba el tren 219 en la estación de Cabeza de Vaca a las 4:40 de la madrugada, Suárez, el jefe del convoy intentó subir a la máquina, pero resbaló en uno de los montones de grava que hay junto a la vía y las

ruedas le cogieron el pie izquierdo. El herido, fue llevado a Belmez y tras curársele de urgencia se le trasladó a Córdoba en el tren 212, que arribó a las 9:45 horas.

15.17.0. Atropello en Campo Alto

El día 5 de abril de 1896, la guardia civil informó de que el tren número 219, procedente de Córdoba, arrolló dos reses vacunas causándoles la muerte en las inmediaciones del P. K. 27,000, situado en los Llanos del Vacar (Anónimo, 07/04/1896: *Diario de Córdoba* Núm. 13366).

15.18.0. Descarrilamiento de un vagón en La Alhondiguilla

Al día siguiente, el 6 de abril de 1896, el tren número 212 procedente de Belmez quedó detenido en las agujas de entrada de la estación de La Alhondiguilla debido al descarrilamiento de una rueda de uno de los vagones (Anónimo, 07/04/1896: *Diario de Córdoba* Núm. 13366).

15.19.0. Descarrilamiento de un vagón en Cabeza de Vaca

El 12 de octubre de 1896, descarriló en la estación de Cabeza de Vaca un vagón vacío del tren 218 debido a un cambio de aguja mal efectuado, pero quedó encarrilado poco después (Anónimo, 13/10/1896: *La Correspondencia de España* Núm. 14130).

15.20.0. Carretera de Villaviciosa a la estación de La Alhondiguilla

En 1896, se lanzó la oferta a cualquier interesado por parte del Ministerio de obras Públicas para emprender la construcción del segundo trozo de la carretera de Villaviciosa a la Estación de La Alhondiguilla. El presupuesto era de 167.480,40 pesetas para una longitud de los 4.456,79 metros que separaban el Arroyo Bejarano de la propia estación de ferrocarril y con un plazo de ejecución de tres años y un depósito provisional de 8.400 pesetas. Entre las obras a realizar, se encontraban varias tajeas y alcantarillas, el puente sobre el Guadiato, de tres vanos de quince metros de luz cada uno, y una casa de peones camineros (Anónimo, 00/00/1896: *Revista de Obras Públicas*, tomo II, Núm. 3).

15.21.0. Los últimos años de Jorge Loring

La actividad empresarial de los años noventa supusieron en la vida de Jorge Loring y Oyarzábal, como había sido siempre y como se le presume a casi todo prohombre de su tiempo, una alternancia entre la dedicación crematística mezclada con la cultura y la política. Precisamente, en este campo se mantuvo entre los años correspondientes a la legislatura de 1891 a 1893, concediéndosele, mediante la Real Orden del 9 de enero de 1892 el título de Senador Vitalicio de España. En cuanto a su pasión por el saber se ha de decir que, poco a poco, la colección arqueológica que habían atesorado tanto él como su esposa Amalia fue perdiendo importancia debido a la proliferación de las compilaciones que se guardan en los museos oficiales que se fueron abriendo en distintos puntos del Estado. En 1895, se cedieron parte de los objetos al

Museo Arqueológico Nacional, radicado en Madrid, como sucedió con la magnífica colección de bronce.

En cuanto a su dimensión empresarial, no solo la centró en la estabilización y crecimiento de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, sino que se involucró en otros proyectos ajenos como contratista de obras ferroviarias. No en vano tenía ya una amplia experiencia en este campo y por ello, invirtió su dinero para intentar acrecentarlo en algo que conocía bien.

Uno de los asuntos que emprendió en 1891 fue el de la construcción de algunos tramos de la línea del ferrocarril de Lorca a Baza y Águilas, como el de Lorca a Zurgena y el de Almendricos a Águilas. En el proceso, la empresa propietaria, denominada The Great Southern Railway Co. Ltd., suspendió pagos y Loring debió querellarse por el adeudo de un total de 120.000 pesetas, sin embargo, esta sigue adelante y pretendió inaugurar lo ya construido, ante lo que Loring contraatacó enviando a sus obreros a que obstaculizasen la vía. Mientras, trató de llegar a un acuerdo viajando a Londres, donde radicaba la razón social de los deudores, para conseguir que le pagasen, tras lo cual, el trazado se abrió al tráfico en 1892.

El arreglo permitió que dos años más tarde, Loring viajase hasta Águilas, donde estaba la central gestora de The Great Southern, para intentar hacerse con la contrata de las obras de la continuación de la línea desde Baza hasta Granada, pero, finalmente, el organismo económico decidió abandonar el proyecto (Gómez et al., 1994: 128-129).

15.22.0. Dificultades en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

En esa década, que se había iniciado con una buena tónica en cuanto a los dividendos aportados por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, se asistió a un progresivo deterioro ocasionado por agentes externos a los resultados económicos, que seguían siendo alentadores, y que se trató de solventar con las únicas soluciones posibles.

Para entender el porqué de ello se debe consignar que en líneas generales, como ya se ha dicho anteriormente, las grandes compañías españolas dependía todas del capital francés y, por ello, los accionistas y obligacionistas galos exigieron que existiese en la propia Francia otro consejo de administración de las empresas, que, a la larga, era donde se dirimían las cuestiones importantes debido a que en estos órganos de dirección se integraron ingenieros que eran quienes aconsejaban sobre las cuestiones a resolver (Wais, 1974: 364). Hasta los técnicos que construyeron los primeros ferrocarriles españoles durante la segunda mitad del siglo XIX eran ciudadanos de este país. Por todo ello, las acciones y obligaciones solían estar impresas en español y francés y el precio y el texto de cada una se consignaban en ambos idiomas y en francos y en reales de vellón o pesetas, una consonancia que convertía quinientos francos en mil novecientos reales.

Mientras todo se desarrollaba sin problemas en las empresas saneadas económicamente, desde el origen del ferrocarril, los dividendos se fueron pagando puntualmente y el dinero pasó de aquí a Francia sin el menor inconveniente, salvo en la etapa final del siglo XIX, en la que la crisis social, económica y política ocasionada en el país, puso en verdaderos apuros a las empresas debido a la fuerte devaluación de la peseta con respecto al resto de las monedas extranjeras.

De esta manera, el problema surgió cuando la divisa nacional se debió convertir en francos a una diferencia a favor de estos de un 14,37 por ciento debido al incremento en su cotización para abonar sus dividendos (Wais, 1974: 365).

Además, el volumen de las obligaciones era muy alto, así como las cargas financieras, por lo que en 1895 el coeficiente fue muy negativo, hasta el punto de que la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces no pudo abonar el menor dividendo a los accionistas. Además, se debieron posponer muchas de las obras de mejora y de ampliación que se estaban llevando a cabo, como el de la nueva estación de Cádiz, porque hubo que atender los pagos de todo tipo que se presentaron contra el activo de la compañía.

Un año más tarde, la tónica seguía igual, por lo que fue preciso llegar a un convenio con los obligacionistas.

En 1897, la mejora en la explotación consiguió paliar tenuemente el mal cariz de los hechos, lo que continuó en el siguiente debido a que Andalucía fue la receptora de todo el tráfico de pertrechos y personas de componente militar que se destinaba a una Cuba que luchaba en aquellos momentos por su independencia y a otros enclaves de las últimas posesiones que quedan del imperio de ultramar (Tuñón, 2000: Vol. 1 y 2).

A partir de la etapa finisecular, en la que surgió una pequeña burguesía económica dimanada de una floreciente, pero parcial prosperidad debida a la ubicación de una serie de centros de irradiación de la industria, el capital autóctono había reaccionado y para entonces y en años posteriores había desplazado al francés y, con ello, el poder decisorio de los accionistas galos fue decreciendo.

Las nuevas perspectivas más halagüeñas plantearon la necesidad de reponer el material motor y móvil debido a que aún se arrastraban los trenes con las máquinas de vapor originales de los antiguos tipos en los años de la implantación de los trazados. Por otra parte, los coches seguían siendo, en su mayoría, de compartimentos independientes y, por lo tanto, incómodos para los viajeros a la hora de utilizar los lavabos o para viajar en ellos y hasta peligrosos para los revisores que se veían obligados para ejercer su labor recorriendo el tren en marcha pisando por los largos pescantes y sujetos a los múltiples asideros implantados para ello en la estructura exterior. Entonces, y en años sucesivos, se acometió la compra de máquinas de rodajes más complejos y de coches de bojes con pasillos centrales, laterales o parciales para que se mejorase la caduca situación.

Por ese tiempo, se originó también una remoción en la cúpula de la empresa. Maegherman murió en 1899 y le sustituyó el francés Leopoldo Keromnes como continuación de una inercia en la que la dirección debía estar en manos extranjeras, y no por un ancestral complejo sobre la ineficiencia hispana frente a la mejor aptitud extranjera. Con respecto a esto y en el caso de Andaluces, la eficacia adjudicada *per se* a los miembros pertenecientes a otras tierras tampoco había demostrado que fuese un hecho cierto, dada la situación que se vivía en la empresa. Keromnes fue director hasta el 28 de diciembre de 1913, fecha en la que falleció.

Sin embargo, la preeminencia de los gestores extranjeros sobre los nacionales se intentó contrarrestar con unas disposiciones dadas mediante un Real Decreto del 21 de diciembre de ese año en el que se prescribía que las concesiones solo podían ser dadas a españoles, que el valor de las acciones debía ser expresado únicamente en pesetas, que los gabinetes de dirección debían estar compuestos, al menos, por dos tercios de gestores de nacionalidad española y que hasta sus directores generales y jefes de los distintos

servicios fuesen ciudadanos del país. De esta manera, los puestos de responsabilidad antes copados por ingenieros y gestores extranjeros fueron llenados por españoles con la misma profesionalidad que siempre habían mostraron sus predecesores. Durante los primeros años del siglo que comenzaba, Agustín Sáenz de Jubera fue quien tomó el relevo en la dirección de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Wais, 1974: 366).

Justo en 1900, a finales de año, se vendieron en 13.248.811 pesetas las minas de Belmez y el ferrocarril que las interconectaba a la Société Minière et Métallurgique de Peñarroya, que se habían unido en los años ochenta a la Société Huillière et Métallurgique de Belmez. El proceso de absorción se había iniciado cuando compró a Cristino Martos ocho minas adyacentes a El terrible por 2.700.000 pesetas, entre las que figuraba un pozo tan importante como Antolín.

Por otra parte, la Sociedad Carbonera Española, para la que trabajaban más de mil quinientos obreros (Torquemada, 2011. Inédito), era la propietaria de las minas Santa Elisa, Ana y La Pequeña, que era controlada por Andaluces, así que, tras llegar a un acuerdo de abastecimiento con la adquirente se cerró la compra cuya financiación debió hacerse acudiendo a la emisión de dieciséis mil acciones de 1.550 francos cada una. Esto supuso que Andaluces debiera de prescindir en el futuro de este importante patrimonio, pero la transacción había sido necesaria debido al importante incremento de los gastos de explotación que se estaban produciendo debido a las remodelaciones y mejoras que se estaban realizando en toda su red (López, 2005: 304-305).

En 1910, la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya compraría los pozos que pertenecían a MZA, con lo cual, salvo raras y minoritarias excepciones, la empresa francesa tuvo un recorrido temporal de ciento diez años, de los cuales durante sesenta de ellos, fue la dueña casi absoluta de un vasto territorio.

15.23.0. Muerte de Jorge Loring y su legado empresarial

Así mismo, el 11 de febrero de 1900 murió Jorge Loring y tan solo dos días más tarde falleció su esposa. Su legado ferroviario fue haber creado una infraestructura vial de carácter reticular que tramó de una manera conveniente todo el suelo andaluz y parte de Levante, al contrario de la vieja idea del Estado, que todo lo había cifrado en lo radial para comunicar Madrid con la periferia. Desde la década de los ochenta y hasta el año 1896, se había dado origen a una inercia constructiva de líneas transversales *“para corregir las deficiencias de la red radial. Asimismo, se comenzó el trazado de tramos de vía estrecha, con la intención de acortar distancias entre los centros productores y consumidores, y enlazar todas las capitales de provincias”* (Ramos, 2000: 201).

Tras su fallecimiento, la capacidad empresarial de la familia Loring no se detuvo. Su hijo, Jorge Loring Heredia se dedicó a una actividad de enorme futuro por los años iniciales del siglo XX: la creación y abastecimiento de energía eléctrica, para lo que utilizaría las posibilidades hidráulicas que ofrecía el río Guadalhorce en su descenso a través de la Cordillera Penibética y en la zona de la Hoya de Málaga, siguiendo un recorrido paralelo al que un día describiera el tramo del ferrocarril enclavado entre Bobadilla y la ciudad andaluza que muchos años antes construyera su padre.

La hacienda de La Concepción fue vendida en 1911 a Rafael Echeverría, que haría reformas y ampliaría el jardín botánico que se insertó en ella. El gran mosaico que reproducía los doce trabajos de Hércules y que estuvo solando el edificio dórico en el que se dispuso el museo arqueológico privado, se levantó de su emplazamiento y se llevó al

panteón que sirvió de lugar de enterramiento a los miembros de la familia Echeverría Echevarrieta.

Con los años, la colección se acabó diseminando al ser repartida por varios museos. El mosaico citado y la Musa de Urania fueron trasladados al de Bilbao. Otras muchas piezas se llevaron al de la Alcazaba de Málaga y el resto se vendió a coleccionistas particulares.

La importancia del reducto ajardinado hizo que se le concediese en 1943 el título de Jardín Histórico Artístico. Posteriormente, en el inicio de la década de los sesenta, se abandonó debido al alto coste de su mantenimiento y así permaneció durante treinta años hasta que en 1990 sea comprado por el Ayuntamiento de Málaga para proceder a su recuperación, que se completó cuando se abrió al público en 1994.

En los momentos de fallecer el gran empresario, esta ciudad andaluza había visto frenado el lento declive que había comenzado en la segunda mitad del siglo XIX. Sin embargo, su antiguo estatus económico resurgió casi con igual magnitud debido al desarrollo turístico operado a partir de los años sesenta del siglo XX.

15.24.0. La situación del ferrocarril en Andalucía

Cuando expiró el siglo XIX, los kilómetros tendidos en suelo andaluz ascendían a un total de 2.417, de los cuales 1.349 correspondieron a los trazados ajenos a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que, a diferencia del cómputo de la década precedente, ya no pertenecían en su mayoría a MZA, sino a una serie de nuevas compañías como las del ferrocarril de Zafra a Huelva, que terminó por entonces de extender su línea; el de Bobadilla a Algeciras; el de Lorca a Baza y Águilas; el del Puerto de Santa María a Sanlúcar de Barrameda y el de Linares a Almería y sus distintos ramales, que había surgido por doquier y cuyo importante conjunto de tramos y explotaciones puestos en servicio hasta ese momento casi arrebatában a Andaluces el liderazgo que siempre había mantenido.

Efectivamente, su tendencia a expandirse sufrió un fuerte revés y solo totalizó 1.068 kilómetros, apenas un centenar y medio más que en el inicio de los diez años anteriores, dado que en gran medida se había limitado a asentar lo que ya tenía construido. Con su ralentización, Andaluces había perdido su hegemonía y la disparidad de kilómetros que tenía en contra con respecto al resto se convertiría en una diferencia que aumentaría aún más cuando acabase la década siguiente.

15.25.0. Choque del correo y una máquina

El 28 de julio de 1897 se produjo un choque entre el tren correo y una máquina que estaba haciendo maniobras, a consecuencia de los cual resultaron heridos catorce viajeros, tres de ellos de pronóstico grave. *“En las máquinas que chocaron, en los vagones y en la vía hubo muchos desperfectos”*, decía finalmente la escueta noticia que se dio en la prensa sobre el suceso, pero en la que no se llegó a indicar el lugar en el que ocurrió (Anónimo, 29/07/1897: *El Lábaro* Núm. 104).

15.26.0. Cambio en los horarios de trenes

A mediados de diciembre, se reveló en la prensa local los horarios y trenes que circulaban entre Córdoba y Belmez. El correo mixto salía de la capital a las 5:30 horas y llegaba a su destino a las 8:45. De allí salía a las 18:35 y llegaba a su origen a las 22:00 horas. Otro tren mixto salía de Córdoba a las 15:20 horas y llegaba a Belmez a las 20:20 horas. De esta población salía a las 5:30 y llegaba a su destino a las 9:40 horas.

Los precios de los billetes de primera clase eran de 8,30 pesetas, los de segunda clase 6,25 pesetas y los de tercera clase 4,15 pesetas (Anónimo, 11/12/1897: *El Comercio de Córdoba* Núm. 5561).

15.27.0. Obras de ampliación y mejora de Espiel

La Dirección de Ferrocarriles de Sevilla pidió el 22 de febrero y el 17 de marzo de 1898 a la Compañía de los ferrocarriles Andaluces que le diese información sobre los trabajos que estaba llevando a cabo en la estación de Espiel, de los cuales no había dado cuenta al organismo estatal.

Lo que se estaba realizando consistía en el cambio de lugar de dos agujas para alargar las vías a las que daba paso, en la colocación de una vía muerta que facilitaría la descarga de carbones y en las labores que se promovían en el muelle descubierto.

La Administración respondió que le parecía bien, pero recriminaba la falta de comunicación a la que estaba obligada toda línea que estuviese sometida a la inspección obligatoria por parte del Estado. Sin embargo, Andaluces no hizo nada más hasta que meses después, en octubre de 1899, se le reclamó que no había indicado la naturaleza del "*revestimiento de mampostería que contenga las tierras del terraplén que forman dicho muelle*", pero, tampoco se respondió a ello inmediatamente (AHF, 1898: A - 0104 - 021).

De nuevo, el 9 de noviembre de 1901 se entregó en la Dirección de Ferrocarriles de Sevilla un nuevo proyecto de ampliación y de modificación de la estación debido a "*que cuenta con factores industriales tan importantes como la sociedad Anglo-Vasca, acumulándose en sus muelles considerable cantidad de mercancías*" a las que no se les podía dar salida con prontitud debido a la corta extensión de las vías, una contingencia que no solo dificultaba la carga y descarga, sino también la formación de los trenes.

Por ello, se debió plantar la vía 4, a la que se interponía la casa de la bomba, pero, a la que se le hizo pasar por detrás de esta. Además, se dispuso una placa de vagones y otra en la vía muerta del muelle para conectar así todas las vías mediante una vía perpendicular.

Así mismo, se aumentaron las medidas del muelle cubierto en veinte metros, ya que se añadió una estructura semejante a lo ya edificado aplicándole las mismas características constructivas. Además, se diseñó una nueva cubierta sustentada mediante un nuevo entramado de vigas con lo que se consiguió realizar una de las obras más bellas y bien ejecutadas de todas las arquitecturas que formaron parte de la línea.

El muelle descubierto se realizó con unos muros conformados con traviesas en vez de hacerlos de piedra, con lo cual se hizo "*á semejanza de los existentes en otras estaciones de la red*" de Andaluces. Para facilitar el acceso al muelle, se construyó un camino que partía del paso a nivel situado en el P. K. 51,713,10.

15.28.0. Accidente en Cercadilla

El día 14 de noviembre de 1898 se registró un accidente en Cercadilla poco después de que el tren número 11 con destino a Belmez iniciara su marcha. Resultó que el guardagujas encargado de mover la aguja que debía hacer que tomase la dirección correcta de la Sierra se equivocó y cambió otra que motivó que la locomotora número 259, que remolcaba el convoy, se dirigiese a toda velocidad hacia la zona del depósito de tracción, en el que había varias máquinas estacionadas sin la caldera encendida y chocó contra algunas de ellas, con lo que todas resultaron averiadas (Anónimo, 16/11/1898: *Diario de Córdoba* Núm. 14268).

15.29.0. Descarrilo en Belmez

El 11 de diciembre de 1898, el tren mixto ascendente descarriló cerca de Belmez, por lo cual, al tener que dejar la vía expedita el tren correo descendente llegó a Córdoba entre las doce de la noche y la una de la madrugada (Anónimo, 13/12/1898: *Diario de Córdoba* Núm. 14294).

15.30.0. Nuevo cambio en los horarios de trenes

Un año después de haberse variado los horarios de los servicios de trenes de la línea, se indicaba en la prensa local que a partir del día 15 de diciembre los trenes iban a sufrir una modificación en los horarios mediante la cual el correo mixto saldría a 15:45 y llegaría a Belmez a las 19:00 horas mientras que el mercancías de la madrugada saldría de Córdoba a las 2:10 horas y llegaría a su destino en la sierra a las 7:00 horas (Anónimo, 11/12/1898: *Diario de Córdoba* Núm. 14292).

15.31.0. Descarrilo en los llanos de El Vacar

El día 17 de diciembre de 1898, a las tres de la madrugada, descarriló el tren de mercancías 216 que hacía el viaje de Belmez a Córdoba en las inmediaciones del P. K. 28,000, ubicado entre las estaciones de Obejo y El Vacar, a consecuencia de lo cual volcaron dieciséis vagones, aunque no se registraron desgracias personales. Decía el cronista del *Diario de Córdoba* que “según nuestra cuenta, en la última quincena se han registrado cuatro descarrilamientos en la línea de Belmez” (Anónimo, 18/12/1898: *Diario de Córdoba* Núm. 14299). Otra fuente indica que fueron diecinueve vagones cargados de carbón y de patatas, que quedaron destrozados interceptando la vía, con lo cual, los correos ascendentes tuvieron que trasbordar a los viajeros con “las molestias consiguientes” (Anónimo, 19/12/1898: *La Correspondencia de España* Núm. 14806) para ellos.

15.32.0. Muerte en la estación de Obejo

El 17 de diciembre, o tal vez el 18, fue cuando Manuel Baena Navarro, operario que trabajaba en las minas de Belmez propiedad de Ricardo Carr, falleció en un accidente ocurrido en la estación de Obejo al estallar una caldera. No se dan más indicaciones en la noticia periodística, por ello resulta incompleta la información (Anónimo, 19/12/1898: *Diario de Córdoba* Núm. 14300).

15.33.0. Críticas a Andaluces

En esos días, hasta *El Imparcial*, de Madrid, se hizo eco de “*la escandalosa desorganización de los servicios de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces*” en la estación de Cercadilla, según recogía también la prensa local cordobesa, que indicaba “*el extraordinario retraso del tren de Málaga y el expreso y mixto de Cádiz*”. Se quejaba además de que las luces de la estación estuviesen apagadas y que los servicios se desatendiesen de tal manera que a la llegada de los trenes reinaba la más absoluta confusión.

Resaltaba también el “*estado indecoroso*” de la estación, cerca de la cual había un arroyo pestilente que producía una atmósfera irrespirable. Por ello, el cronista volvía a pedir que se construyese una nueva estación porque “*ni aún en los apeaderos de las líneas hay barraca tan indecorosa como la consabida estación, indigna de una capital como la nuestra*” (Anónimo, 19/12/1898: *Diario de Córdoba* Núm. 14300).

También se quejaba un cronista en la prensa local de cómo “*el cambio de horas de la salida de esa capital del correo de la sierra, impide que recibamos la correspondencia al día como antes*”. Entonces, abogaba por la posibilidad de aunar intereses para volver al antiguo régimen de horarios ferroviarios (Anónimo, 27/12/1898: *Diario de Córdoba* Núm. 14307).

15.34.0. Descarrilo en Obejo

El 31 de Marzo de 1898, el jefe de la estación de Obejo telegrafió a Cercadilla para comunicar que los trenes 211 y 214 estuvieron detenidos porque al tender de la máquina 204, que remolcaba el último convoy citado, se le habían salido las dos ruedas delanteras a dos metros del corazón del cambio de la vía apartadero (Anónimo, 02/04/1898: *Diario de Córdoba* Núm. 14051).

15.35.0. Reyerta en Obejo

El 16 de agosto de 1898 se produjo un suceso trágico en la estación de Obejo protagonizado por el jefe de estación y Juan Franco, maquinista del tren número 220, que fue herido en el costado izquierdo y en la cara por los dos disparos que le descerrajó el primero, tras lo cual, el herido fue llevado rápidamente a la estación de Cercadilla para dirigirlo hacia algún centro sanitario de la capital. El cronista del periódico que dio la noticia indicó que “*se ignora la causa de esa brutal agresión*” (Anónimo, 17/08/1898: *La Correspondencia de España* Núm. 14806).

15.36.0. Ampliación de vías en Cercadilla y Obejo

Con el fin de facilitar el cruzamiento y la composición y descomposición de trenes en las estaciones de Cercadilla y de Obejo fue preciso modificar y ampliar las playas de vías existentes en ambas, para lo cual se envió un proyecto para su aprobación el 4 de marzo de 1899.

En el caso de la estación de Obejo, las novedades aplicadas acabaron por configurar el aspecto casi definitivo del trazado de su playa de vías, salvo en lo tocante a la vía muerta, al dotar a esa parada de una cuarta vía que se añadía en el lado opuesto al

edificio de viajeros. Debido a ello, el depósito de agua original, situado junto a la tercera vía, hubo que moverlo unos metros en dirección a la pendiente del cerro para alejarlo de los nuevos carriles. También hubo que hacer lo mismo con la portada aguas arriba de la alcantarilla del arroyo que cruzaba la estación por el subsuelo (AHF, 1899: A - 0215 - 006).

15.37.0. Casilla en Cabeza de Vaca

El 10 de julio de 1899 se aprobó por parte de la Dirección de Ferrocarriles de Sevilla el proyecto de modificación de las vías y la construcción de una casa para alojar al jefe de estación en Cabeza de Vaca. Sin embargo, “*para mejor conveniencia del servicio, esta empresa solicita de esa superioridad construir dicha casilla [...] entre las agujas número 1 y 2 en lugar del emplazamiento anteriormente autorizado entre la vía general y la vía del ramal á las minas de Santa Elisa*” (AHF, 1899: A - 0215 - 007). Es decir, que se iba a instalar junto a la entrada de la estación, por el lado Córdoba, tras pasar en pontón del arroyo de la Sierra y junto al primer cambio de vía, sin embargo, la vivienda no se levantó ni en el lugar autorizado de nuevo ni en el antiguo.

15.38.0. Descarrilamiento de un correo

El 9 de octubre de 1899, descarriló un tren, por lo que quedó destrozada la locomotora que lo remolcaba y tres coches. Afortunadamente, los heridos fueron de poca consideración, sin embargo, durante la operación de trasbordo que hubo que hacer, murió una señora. La vía quedó libre a las 11 de la noche (Anónimo, 10/10/1899: *La Correspondencia de España* Núm. 12225).

15.39.0. Pasos para suprimir el cruce de las líneas de Sevilla y Belmez

La particularidad de haber instalado Cercadilla en el lado de la ciudad para evitar que los bienes materiales y las personas tuviesen que cruzar las vías de Sevilla y de Málaga para poder acceder a la citada estación, promovió que durante todos los años de funcionamiento de ambos ferrocarriles tuviesen serios problemas de explotación para combinar la circulación de los trenes de una empresa y otra. Por supuesto que cuando RENFE aglutinó a las dos empresas dentro de su estructura no se acabó el problema de unas vías colocadas de una manera complicada para permitir una explotación ferroviaria racional. Debido a ello, se buscaron múltiples soluciones para la seguridad y para la operatividad de la actividad ferroviaria que se generalizaban entre las líneas de Madrid, la de Málaga, la de Sevilla y la de Belmez al tener que entrecruzarse los trenes de las tres primeras en sentido casi perpendicular y los de la que nos ocupa mediante un cruce.

La intersección preocupó desde un primer momento a toda la compañía implicadas y a los sectores sociales de la capital cordobesa porque podía darse el caso no infrecuente en esta línea de Belmez que un tren desfrenado alcanzase el cruce o bien los vagones de otro que se dirigiese en dirección a la Sierra debido a la rotura de los enganches.

En noviembre de 1899, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces propuso suprimirlo mediante la colocación de los dos cambios de vía que se colocarían a cien

metros en dirección a Sevilla y en la propia vía general que se dirigía hacia esa ciudad, lo que permitirían el paso de los trenes desde la zona en conflicto hasta la vía 14 de la estación de Cercadilla, mediante la cual se podían colocar los trenes en cualquier situación de esta parada (AHF, 1886: C - 0852 - 001).

La seguridad se conseguiría colocando una caseta de guarda desde la que el operario estuviese en conexión con las estaciones de Córdoba y de Cercadilla. Además, se pensó en que la vía de Belmez terminase en una vía muerta dispuesta de manera paralela a la vía de Málaga y a la de Sevilla, pero en el espacio inmediato que existía antes de rebasarlas. Aunque en bastantes documentos se habla de la instalación de una vía muerta para prevenir posibles accidentes por irrupciones no deseadas en el mismo, debe entenderse que se trata de una vía enarenada, sin embargo, se la cita siempre así quizás debido a lo novedoso o desconocido de este sistema de seguridad.

De esta manera, si un tren se quedaba sin control en la fuerte pendiente de la línea al penetrar en esta vía debido a algún desfrenado fortuito o a la rotura de enganches, se evitaban choques peligrosos. Desde aquí podían retroceder los trenes y dirigirse hacia la estación de Córdoba y de Cercadilla.

Por otra parte, debían colocarse discos de señales de protección y establecer cambios enclavados que pudiesen coordinar el funcionamiento de todos ellos para que tan solo uno pudiese ser abierto cada vez. Para ello, debían redactarse unas normas de circulación y estar en comunicación telefónica con Cercadilla y Córdoba para coordinar el funcionamiento de cambios y para facilitar el paso de los trenes.

Posteriormente, Andaluces propuso a MZA que sus trenes fuesen hasta la vía 14, con la que estaban conectadas las demás vías de Cercadilla y hasta la vía principal de la estación de Córdoba. Se dice en la documentación relativa a este asunto que *“la máquina de reserva saldrá del depósito de Cercadilla, se pondrá a la cabeza del tren y lo llevará a la estación de Córdoba [...] Para los trenes que salgan de esta estación con dirección a Belmez, se hará la operación inversa”*.

Por su parte, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces presentó a la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla el proyecto de enclavamiento del cruce de la línea de Córdoba a Sevilla el 9 de mayo de 1903 en el que se explicaba de manera somera las características que iban a formar la circulación por ese punto una vez enclavados los cinco discos que iban a interrelacionarse de modo que solamente uno pudiera ser abierto cada vez para permitir el paso de un solo tren (AHF, 1903: A - 0011 - 028).

Sin embargo, la consigna para determinar el funcionamiento del cruce no se redactó, ya que las dos compañías implicadas siguieron dando vueltas a un asunto de difícil solución, por lo cual, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces redactó finalmente una memoria en la que se indicaba cómo suprimir el cruce de las vías de Sevilla y Málaga con la de Belmez, que se firmó entre ambas partes el 26 de mayo de 1902 por N. Süß y Keromnes justo el día de antes de ser aprobado el proyecto enviado por Andaluces.

Las medidas que se establecieron comenzaban por cambiar el trazado a partir del P. K. 0,546,50 para unirlo con la vía 14 de Cercadilla, desde la que se pasaría hasta la vía 1 tras maniobrar convenientemente.

15.40.0. Origen del problema del cruce de las vías de Sevilla y Belmez

En su origen, el cruce de la línea de Belmez con la general de Sevilla estaba protegido por una señal de parada absoluta situada a 204 metros del lado Belmez. Todos los trenes que provenían de esta dirección debían detenerse obligatoriamente hasta que un agente especial delegado por el jefe de Cercadilla se subía a la máquina del convoy recién llegado. En el cruce había un semáforo que en posición normal de brazo caído y luz verde indicaba paso libre por la línea de Sevilla en ambos sentidos y cuando el brazo estaba levantado y mostraba una luz roja mostraba paso cerrado (AHF, 1886: C - 0852 - 001).

El semáforo lo accionaba un guardagujas durante el día y otro durante la noche, sin que interviniese el jefe de estación de Córdoba. Entre esta estación y Cercadilla, y viceversa, no había más señal de precaución que el indicador de posición del cambio de entrada número 39.

Otro problema añadido consistía en que el cruce de la línea de Sevilla estaba fuera de los cambios de salida de la estación de Córdoba. La siguiente parada del trazado era Villarrubia, por lo cual, al autorizar la circulación de un tren en ese tramo, se anulaba por completo a lo largo de doce kilómetros y ochocientos metros. Por lo cual, todo tren que llegaba o iba hacia Belmez debía aguardar hasta que se produjese la llegada del tren procedente de Villarrubia para poder proseguir su marcha.

15.41.0. Conexión de la línea de Belmez con la estación de Córdoba

La idea de que los trenes de la línea de Belmez llegasen finalmente a la estación de Córdoba y no se quedasen en Cercadilla fue un deseo de la sociedad cordobesa durante mucho tiempo. En realidad, desde el origen de la línea, por lo cual, se arbitraron un par de soluciones que diferían en la localización de la conexión, que podía hacerse o bien en el lado Madrid o en el de Sevilla, siendo *“la primera más sencilla, mucho más económica”*. Debido a ello, fue la que se tomó en consideración.

La idea de la División General de Obras Públicas, emitida el 10 de julio de 1899, consistía *“en empalmar una alineación curva de 210 metros de radio en el punto Kco. 0,745 de la línea de Córdoba a Belmez que se desarrolla en una extensión de 432 metros sin encontrar obstáculo alguno en toda su longitud, salvo la tapia de la estación”*, y que *“conecta tangencialmente con la vía más alejada del edificio de viajeros”* (AHF, 1886: C - 0852 - 001).

Para construirla no había que hacer grandes movimientos de tierras, puesto que el terraplén solo necesitaría cotas de unos cinco metros de altura, y casi ninguna obra de fábrica, salvo una pequeña alcantarilla de un metro de luz igual a la que ya se construyera en la vía de Belmez en el tramo que se deseaba abandonar tras construir el nuevo.

En este, como en el original, hubo un sendero denominado Camino de los Toros, por lo tanto, se cruzaría con un paso a nivel. Sin embargo, se conseguiría eliminar en parte el cruce de la carretera de Trassierra. Además, con la adopción del nuevo trazado no empeorarían las condiciones del tráfico, sino que las mejorarían, y lo que era más importante: se llegaría desde la línea de Belmez a la estación de Córdoba de una manera directa.

El 23 de octubre de 1902, la 3ª División de Ferrocarriles de Madrid emitió sus conclusiones sobre el proyecto que sometió a examen la 4ª División de Ferrocarriles de Sevilla sobre el enlace de la línea con Córdoba. En estas, se incluía la negativa a

disminuir las agujas extremas de la estación de la ciudad, se rechazaba la construcción de un paso superior en la carretera de Trassierra y se concitaba al estudio de un paso inferior en la de Los Arenales a fin de sustituir el paso a nivel que existía.

El 1 de agosto de 1903, MZA replicó que el enlace de la línea se iba a producir *“en la parte central de una de las vías secundarias de la estación destinadas a las maniobras y paso de las máquinas al depósito y tanto por el número de cambios que hay sobre esta vía como por el destino de los mismos”* no podía admitirse, además, el tránsito de una línea, aunque fuese de una importancia relativa como era la de Belmez. Bien es cierto que se podía construir una vía paralela a estas del depósito, pero este hecho se juzgaba por parte de MZA, sin dar explicaciones del porqué, *“como de imposible realización”*.

Si se suprimiese el cruce de una manera total, los trenes procedentes de Málaga podían entrar en Córdoba y tras cambiar de máquina, podían iniciar la subida hacia la Sierra. Los que llegasen desde Belmez, después de estacionarse, desengancharían la máquina y serían remolcados por otra que los llevaría hasta Cercadilla, lo que daría lugar a unas maniobras constantes, puesto que la vía general de la línea no tendría conexión directa con su cabecera.

Ante todo esto, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces se quejó de que se le había impuesto *“un gravamen que no aparece en la concesión de la línea de Belmez al añadir otra nueva estación (Córdoba) de compañía agena entre Cercadilla y Balanzona, obligándole á utilizar vías y dependencias que no son suyas”*. Además, al estar en el terreno de MZA, esta empresa daría preferencia a sus trenes en lo relativo al movimiento ferroviario que se desarrollase, con lo cual, sus intereses y los de los usuarios que los necesitasen serían los perjudicados.

La propia Andaluces apuntó objetivamente que mientras se estaba hablando de enlazar su línea con las vías de Córdoba para suprimir el cruce, se estaba dotando a este con un sistema de discos y hasta de una vía de seguridad que previniese un choque accidental debido a una rotura de enganches de un convoy ascendente que promoviese un escape de vagones.

De nuevo, el ingeniero jefe de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla se dirigió al director general de Obras Públicas para volver a hablar de la cuestión y por una vez emitió un juicio muy razonado con el que clarificó un problema irresoluble, tal y como estaba el status quo de ambas empresas.

En primer lugar, habló de las *“serias dificultades con las que se tropieza al tratar de solucionar la cuestión, si han de tenerse en cuenta todos sus aspectos y armonizar los intereses contrapuestos”*. Porque, *“hacer desaparecer el cruce de las dos líneas, suprimiendo por completo el peligro más ó menos grave de que puedan ocurrir accidentes, el de no dificultar las maniobras acumulando en una estación insuficiente para su servicio actual otros llevados á cabo en condiciones forzadas”*, además de *“satisfacer las justas demandas de la ciudad de Córdoba y de su comercio, el de facilitar el tránsito por las carreteras de Trassierra y de Los Arenales, el de no imponer a las Compañías sacrificios y gravámenes excesivos, son todos deseos muy justos, pero que con dificultad podrán armonizarse”*. Por ello, *“se explica que preocupándose de ellas la Superioridad desde el año 1874 y habiéndose presentado diferentes proyectos, no ha recaído aún solución alguna”*.

El ingeniero siguió explicando que si la línea de Belmez se situaba al Norte de la estación de Cercadilla y las vías de Sevilla y Málaga interceptaban el paso entre un

punto y otro porque estaba ubicada al sur de estas, no había otro medio de unirlos que mediante un cruce. Como quiera que en los treinta años de funcionamiento del ferrocarril hasta aquel momento no se había registrado ningún accidente digno de mención en dicho punto, se abogaba por continuar así, dado que se iba a colocar el sistema de discos coordinados entre sí y una vía de seguridad tan precisa que aunque se llegase a realizar el enlace programado de la línea con la estación de Córdoba, sería obligatorio construirla sin excepción.

En lo que sí insistió el alto cargo de la 4ª División fue en la necesidad de que Andaluces terminase de construir de una vez su estación definitiva de Cercadilla, un anhelo largamente acariciado por el Ayuntamiento y la Cámara de Comercio puesto que MZA no podía acoger el tráfico de la empresa por ser su estación insuficiente a todas luces. Por ello, proponía que de una vez por todas se construyese la estación definitiva, para lo cual debía presentarse el proyecto en el plazo de un mes y, una vez aprobado, imponer otro de diez meses para concluirlo.

Entonces, el 24 de octubre de 1903, Keromnes se dirigió a la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla para exponerle los problemas con la misma óptica que este los había mostrado a Obras Públicas, lo que indica una estrategia de refuerzo y constatación de la opinión de quien podía decidir sobre el particular o bien dirigir las ideas de quien se pronunciaba en último extremo, que era este organismo citado.

En un oficio de la 3ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Madrid y en el dictamen emitido por la 2ª sección del Consejo de Obras Públicas, fechado el 20 de mayo de 1904, se habló de que la variación para enlazar la vía de Belmez con la estación de Córdoba “*ocasionaría en caso de realizarse [...] pérdidas de tiempo en maniobras embarazosas que afectarían al servicio público*”. Además, legalmente, no se podía imponer la obligación de sufrir perjuicios ni a una empresa ni a otra.

Más allá de esto, los pasos dados con respecto a este asunto fueron mínimos, con lo cual, se dejó en el aire una obra como fue la de la conectar la línea de Belmez con las de Madrid y Sevilla que hubiese contribuido a solucionar un problema sin que tuviesen los trenes que cruzar las vías de estos dos trazados. Sin embargo, nunca se dio el menor paso para cambiar una inercia que duró el tiempo que existió la línea y las dos estaciones de Córdoba.

Afortunadamente, en los ciento veinte años de historia de ese cruce no hubo jamás un accidente digno de mención.

15.42.0. Descarrilo de un mercancías

En la madrugada del día 20 de diciembre de 1899 descarriló un tren de mercancías quedando destrozados catorce vagones. Resultó herido un guardafrenos. Con este, el servicio de la línea sumaba cinco descarrilamientos en pocos días (Anónimo, 21/12/1899: *El Defensor de Córdoba* Núm. 92).

16.0.0. LA ETAPA FINISECULAR

16.1.0. Contexto histórico

El Desastre de 1898 había sumergido a España en una crisis de identidad y valores que tardaría muchos años en superarse totalmente (Carrasco, 1998). A los graves problemas producidos por la derrota de una de las últimas guerras coloniales que aquejaron al país a lo largo de los siglos, en la que se había puesto de manifiesto de manera muy patente el mermado potencial militar que tenía como imperio, se unieron, entre otras cosas, los avatares sociales de una población compuesta por una amalgama de clases muy disímiles que luchaban por hacerse un hueco empleando idearios políticos divergentes; las dificultades económicas de un país anclado en viejas estructuras de producción; y los conflictos políticos que trataban de asentar una monarquía en decadencia cuya permanencia, debido a todo ello, no iba a ser posible por mucho tiempo.

16.2.0. Panorama del ferrocarril en la primera década del siglo XX

16.2.1. Ferrocarril e Industria

En la etapa finisecular, la situación de la industria española era muy desigual. Existían reductos muy concretos radicados en el País Vasco, Cataluña y Madrid que presentaban un desarrollo muy pujante, pero, en el resto del territorio, el sector primario era casi la única opción posible para generar riqueza (Tortella et al., 2011). Por un lado, el cierre de fronteras para las importaciones había dado como resultado la potenciación de la industria nacional, pero, por otro, la apertura al capital foráneo de la riqueza minera y otros recursos, a partir del reinado de Isabel II, había logrado un efecto momentáneo para que entrasen algunas divisas. Sin embargo, España era un país inmerso en una situación económica muy complicada.

En los inicios del siglo, las grandes corporaciones ferroviarias se abrían camino por la geografía tendiendo nuevos trazados o bien anexionándose otros que ya estaban en funcionamiento y que no eran rentables debido a lo exiguo de su extensión o a la imposibilidad de que produjeran dividendos. Al mismo tiempo, otros inversores intentaban invertir su dinero en el nuevo medio de transporte, hasta el punto de que entre los grandes y pequeños capitalistas se llegaron a tender en suelo español en torno a unos 11.000 kilómetros de vía, de los cuales, 3.700 correspondían a cada una de las dos grandes compañías ferroviarias del país: Norte y MZA, lo que totaliza para estas dos empresas una cantidad cercana a los 7.300, mientras que Andaluces alcanzaba algo más de mil, como se ha hecho manifiesto (Wais, 1974: 604).

Los ferrocarriles eran los supuestos impulsores de ese ineludible desarrollo que se pretendía obtener, pero, como este era escaso, las consecuencias económicas de una gran red de varios miles de kilómetros de vías brillaban por su ausencia (Gómez, 1982). Aún así, las infraestructuras de empresas como MZA, Norte, Oeste o Andaluces, entre otras más, seguían siendo necesarias.

La compañía explotadora de los ferrocarriles meridionales era la tercera potencia dentro del panorama peninsular. Desde su constitución como razón social, su mirada había estado puesta en la extracción del mineral de carbón de la cuenca de Peñarroya y Belmez para surtir de combustible a las tracciones de sus innumerables locomotoras.

Por ello, la línea de ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez había sido adquirida a sus propietarios originales en 1880, a tan solo tres años de su conformación como entidad.

Como se ha dicho, en la primera mitad del siglo XIX, el desarrollo económico malacitano llegó a equipararse a los más avanzados que pudiesen haber en cualquier otro punto geográfico del Estado, pero, con el transcurso de las décadas, aquel importantísimo centro de desarrollo malagueño había quedado reducido casi a algunos exponentes secundarios debido a la regresión de una industria que ya no tenía la pujanza de antaño porque había sido superada ampliamente por otros focos nacionales e internacionales. Había contribuido a ello el aumento del precio del carbón, el agotamiento de la materia prima que se transformaba en las fábricas más avanzadas y la plaga de la filoxera, que devastó las cepas de las vides de toda Europa en los años iniciales de la década de los ochenta, unido a la ralentización del empuje comercial de los artífices que hicieron posible el primer implante de la revolución industrial en el país, hizo decaer la economía de la zona y se aminoró paulatinamente el crecimiento económico, a consecuencia de lo cual, la antigua pujanza industrial acabó por perder su hegemonía que casi se agotó en sí misma, aunque su lento declive se vio frenado en las primeras décadas del siglo XX (Sánchez et al., 2013).

Así mismo, la falta de industria que se advertía en la región había hecho que el transporte ferroviario se supeditase al movimiento de personas, mineral — cuyo enclave principal estaba en Linares, además de la zona onubense que estaba servida por una compleja red de vía estrecha — y productos agrícolas en mayor medida, lo que había hecho que en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces mermasen considerablemente sus expectativas económicas y se hubiese quedado muy rezagada con respecto a las otras dos importantes del país (Wais, 1974: 604).

En ese tiempo, principalmente, se estaba trabajando en los nuevos edificios de las estaciones de Jerez, Sevilla y Cádiz, ya que estas aún se desarrollaban con los realizados en madera que se había levantado en el momento de la creación de las líneas correspondientes hacía ya más de cuatro décadas. La de Cádiz se inauguraría en 1905. El ingeniero de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces Agustín Saenz de Jubera sería el diseñador de esta y el *“autor también de la estación de San Bernardo (1886-1905) en Sevilla”* (Sobrinó, 2008: 877).

16.2.2. La inversión en el ferrocarril

Debido a esas inversiones y a otras muy onerosas, como la sustitución del carril originario, el coeficiente de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en 1901 fue de un 56,66 por ciento.

En una explotación ferroviaria con un factor en torno a un cincuenta por ciento, la diferencia de los gastos sobre los ingresos es de una descompensación, a favor de estos últimos, que resulta muy beneficiosa para los propietarios, por lo que el ferrocarril como negocio, si todo se desarrolla correctamente, es sin duda de una rentabilidad muy acusada.

El problema en contra es que la inversión preliminar que debe realizarse para poner una instalación en marcha no es abarcable para un único capitalista debido al enorme volumen de dinero que se requiere. Ni siquiera lo es para una sociedad constituida por varios inversores, lo que lleva indefectiblemente a que deba recurrirse a

la opción de emitir acciones y obligaciones en número de varios miles. Entonces, si se ha de pagar a estos pequeños, pero, muy cuantiosos financieros un dividendo anual estipulado de antemano con arreglo a lo ganado, implica que las ganancias se reducen de una manera drástica.

La vida de un ferrocarril se supone larga y, por ello, todo especulador es consciente de que su dinero no va a rendir nada en los primeros años debido a que la inversión inicial para la puesta a punto de las instalaciones supone un sacrificio que se ceba en la rentabilidad primigenia. Aún así, el accionista y obligacionista reclaman sus dividendos y si no existen, se llega a un acuerdo con la dirección para que estos sean satisfechos en un futuro más o menos próximo sin menoscabo de la ganancia, salvo imperativos de fuerza mayor que tienen como origen la escasa o nula rentabilidad que no consigue remontar hacia parámetros más benéficos en los ejercicios por venir. Solo cuando el negocio de una nueva línea se ha consolidado tras abonar sus emolumentos a los primeros proveedores es posible entrever una posible rentabilidad a lo invertido tiempo atrás.

En los orígenes del siglo XX, la paulatina absorción de líneas sumidas casi en la bancarrota que había estado practicando las compañías del Norte y MZA en los años precedentes resultó un negocio muy rentable para ambas, dado que la depreciación de las obligaciones de sus respectivas empresas las había convertido en un blanco fácil para que fuesen compradas en bolsa por muy poco dinero, lo que engrandecía no solo su extensión a explotar, sino también las posibilidades económicas de las dos macroempresas, creando todo ello una inercia que, a la larga, permite que la industria ferroviaria no agobiada por las deudas salga del atolladero económico inicial. Únicamente a partir de ese momento se puede hablar de que un inversor comience a recuperar lo invertido más la ganancia producida por los intereses acordados que se le adeudan en concepto de los atrasos acumulados en los años que ha dejado de percibir lo rentado (Wais, 1974: 604).

MZA y Norte habían logrado salir de la etapa en la que las anexiones e inversiones para poder constituir una red lo suficientemente extensa como para acaparar un tráfico diverso y cuantioso de mercancías y personas. Gracias a ello, habían comenzado a pagar no solo los intereses de los adeudos de capital aplazado, sino que al final de cada ejercicio procedían a reembolsar sin menoscabo a sus accionistas de una manera adecuada según las ganancias anuales estimadas.

En cambio, Andaluces, como le sucedería también a la mayoría del resto de las empresas que las seguían en importancia, no había logrado superar aún este lógico periodo y todavía continuaba soportando unas cargas que le eran muy difíciles de sustentar. Sin embargo, poco a poco, la empresa siguió con una actividad febril de proyectos que, dependiendo de su importancia o urgencia, cristalizarían pronto o dentro de muchos años.

16.3.0. Avería de una locomotora en El Tonkin

El 6 de enero de 1900, el tren correo número 11 quedó detenido en el apeadero del Tonkin a causa de la rotura de la máquina que lo conducía, por lo que hubo de salir una máquina de reserva de Cercadilla para poder continuar con la tracción de dicho convoy, hecho que se produjo a las 16:50 horas (Anónimo, 08/01/1900: *Diario de Córdoba* Núm. 14668).

16.4.0. Responsabilidades de Andaluces

El 9 de enero de 1900, estaban trabajando varios operarios rectificando el desnivel de una curva, por lo que había “*desclavado tres carriles, uno de ellos sin brida y separado, a pesar de lo cual la vía no se cubrió, como si la operación no tuviera importancia*”. Entonces, apareció un tren y “*apenas tuvo tiempo el maquinista más que para dar contravapor y utilizar el freno, con lo cual se evitaron desgracias personales*”, pero el convoy descarriló.

En los meses siguientes, se requirió a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces al pago de una multa por parte del Gobierno Civil en un par de ocasiones, sin embargo, no alegó nada en su descargo y acudió directamente al Ministerio de Agricultura, Comercio y Obras Públicas diciendo que no debían imponerse sanciones pecuniarias a la empresa por las faltas de los operarios que estaban trabajando ese día en la vía. La entidad estatal replicó que la única responsable era la organización, ya que era ella quien debía responder de los actos de sus empleados.

Por ello, el 28 de diciembre de 1901 el Consejo de Estado ratificó la multa de 2500 pesetas impuesta a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Anónimo, 21/01/1902: *Boletín Oficial de la Provincia de Orense* Núm. 16).

16.5.0. Rotura de una rueda de una locomotora

El día 11 de marzo de 1900 el tren número 266 quedó parado en torno al P. K. 7,000 debido a la rotura de un bandaje de la locomotora, por lo que hubo que hacer un trasbordo de este tren al correo número 12 (Anónimo, 12/03/1900: *El Defensor de Córdoba* Núm. 157).

16.6.0. Descarrilo de una locomotora en El Tonkin

El 7 de abril de 1900 se produjo un descarrilo de la máquina 169, que circulaba aislada, al pasar por la aguja número 2 del apeadero de El Tonkin, dado que se encontraba entreabierta. Debido a ello, hubo que hacer transbordo entre los trenes número 12 y el correo (Anónimo, 08/04/1900: *Diario de Córdoba* Núm. 14756).

16.7.0. Rotura del eje de un vagón

El 19 de abril de 1900 quedaron detenidos cinco vagones del tren número 214 en las inmediaciones del P. K. 7,000 debido a la rotura de un eje del vagón cerrado G 97, de la serie G 96-120, por lo cual, la línea estuvo cortada desde la madrugada hasta las 12:45 horas (Anónimo, 29/07/1908: *El Defensor de Córdoba* Núm. 188).

16.8.0. Multa a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

El 2 de mayo de 1900, como otros muchos días, el tren número 11, como otros muchos trenes, llegó con retraso, como tantas veces. Por ello, como ya ocurriera antes, el gobernador civil de la provincia le impuso a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

una multa de 1000 pesetas de cuantía, que una vez recurrida se le rebajó a 500 pesetas mediante una Real Orden (Anónimo, 31/01/1905: *Diario de Córdoba* Núm. 16452).

16.9.0. Atropello en el paso a nivel del P. K. 6,882,90

En el paso a nivel del P. K. 6,882,90, ocurrió el día 8 de mayo de 1900 que una máquina que procedía de la estación de Obejo colisionó con un carro que iba tirado por tres caballerías, por lo que lo destrozó totalmente y causó la muerte a uno de los animales y heridas graves a los otros dos. Su conductor fue despedido a gran distancia, aunque resultó con heridas leves. El suceso se produjo porque el carrero no se apercebía de la proximidad de la locomotora debido a la escasa visibilidad de la vía en el lado Belmez del paso a nivel, dado que estaba embutida en una trinchera (Anónimo, 09/05/1900: *Diario de Córdoba* Núm. 14786).

16.10.0. Taller de reparaciones de Cercadilla

Debido a la acumulación de material móvil que se enviaba para su reparación en los talleres de Málaga y también a causa “*del extraordinario aumento del tráfico en los diferentes ramales de la Red*” (AHF, 1900: A - 0020 - 007), en mayo de 1900 se proyectó establecer un taller de reparaciones en el depósito de Cercadilla que sirviese de auxiliar a los principales.

La nueva propuesta se dirigió al organismo estatal competente, que en este caso era la División de Ferrocarriles de Sevilla, pero con su nueva designación que respondía a la denominación de 4ª División Técnica y Administrativa de Ferro-carriles de Sevilla.

El taller se quiso construir en la zona oeste, al final de las tres vías más occidentales que partían de la placa giratoria, con lo que uno de estos tres carriles, el del centro en concreto, entraba dentro de la dependencia central, dado que la estructura constructiva del taller respondía a un plano de planta basilical cuyas naves contaban con 20, 22 y 16,12 metros de ancho cada una.

La central cobijaba un foso para locomotoras.

El espacio de la derecha, de 9,90 metros de largo, correspondía al taller de ajuste, en el que se pensó colocar un torno con ruedas de 7,80 metros, otro de 4,70 metros y un tercero de 2,40 metros de largo. Además, se le quiso dotar de una cepilladora, un taladro, una repasadora y una locomóvil.

El de la izquierda acogía también en casi la mitad de su superficie parte de los elementos del ajuste, entre ellos, dos bancos y una caseta donde se guardaba el herramental. La fragua y calderería contaban con yunques, pilas de enfriar, hogares y banco de trabajo.

En su lado este, tenía una dependencia anexa de 6,50 x 7,85 metros destinada a almacén y a oficina. A través de un vestíbulo, se abrían dos puertas, una que daba paso al despacho del jefe del depósito y otra a un gabinete administrativo.

El taller iba a ser dotado con una grúa de montaje sistema Neustadt de 20.000 kilos de fuerza. Las cubiertas de los cuerpos laterales disponían de seis claraboyas para que entrase la luz y para que se ventilase el espacio.

En cuanto a las reparaciones que debían hacerse a los vehículos en mal estado serían de naturaleza sencilla, por lo cual se limitarían a cambios de tuberías, arreglos de calderas, reemplazo de pequeñas piezas, torneado y sustitución de ruedas.

El 27 de junio de 1900 se contestó a la compañía ferroviaria que eran *“ciertas las ventajas que ha de reportar á la explotación la existencia del edificio que se proyecta, pues aparte del gran tráfico que últimamente se ha desarrollado en la red que explota la Compañía, es notoria la continuidad de accidentes”* que se sucedían a causa de las malas condiciones del material que no se arreglaba debido a la falta de una infraestructura adecuada para ello. Además, se le indicó a la empresa que como se iban a insertar columnas de hierro en los muros, debían hacerse más gruesos para evitar hundimientos fortuitos de los paramentos debido a las trepidaciones que sin duda se iban a producir cuando la maquinaria del taller estuviese en funcionamiento.

Entonces, el 12 de julio se indicó que se iban a sustituir las proyectadas columnas por pilares a fin de trabar bien la estructura de toda la edificación.

Por fin, el 20 de julio se autorizó la obra con las prescripciones que habían sido concertadas.

Sin embargo, pese a ser un proyecto bien diseñado nunca llegó a ser construido debido a que en el lugar en el que se pensó levantar se erigió otro edificio de gran envergadura. Con los años, se levantó otro taller de reparaciones, que aunque fue un proyecto distinto, también dispuso de una planta basilical.

16.11.0. Otra multa a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

El 2 de junio de 1900, el tren número 12 llegó a Cercadilla con un retraso de cuarenta minutos porque había tenido que esperar en la estación de Belmez la llegada del tren correo de Ciudad Real a fin de que los viajeros de dicho convoy pudiesen tomar el tren objeto de la sanción porque la lluvia había interceptado la vía entre Zújar y Valsequillo debido al temporal. Teniendo en cuenta que había que descontar diez minutos de tolerancia, la demora fue de treinta minutos, por lo cual, la cuantía de la multa que le impuso el Gobierno Civil de Córdoba fue de 250 pesetas.

La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces recurrió la sanción dirigiéndose directamente al Negociado y al Consejo de Obras Públicas, organismo que no era partidario de condonar multas. Sin embargo, el consejero López Navarro formuló un voto particular accediendo a la condonación, dado que el tren de la empresa tuvo que esperar debido a una causa fortuita ocasionada por otro tren que no llegó a tiempo. Además, se admitió que los responsables de la circulación hicieron bien porque así se beneficiaron los viajeros de tres líneas, por lo cual el Consejo de Estado en pleno resolvió que se debía remitir la penalización de febrero de 1903.

16.12.0. La fábrica de la Porcelana

En los meses intermedios del año 1900 se inició la construcción de la factoría propiedad de la Sociedad de Utensilios y Esmaltados, conocida en la capital cordobesa como *“Fábrica de la Porcelana”*, ubicada en el barrio de Las Margaritas. Su solar lindaba con la carretera de Trassierra, con los terrenos del apartadero y la fábrica de orujo perteneciente al marqués de Guadaleal, que dirigía Emilio Carreño.

El espacio se llamaba Huerta del Recuero. La idea de comprarlo se debió a la pretensión de la nueva industria de conectarse al ferrocarril de Córdoba a Belmez mediante un ramal, a través del cual operaría cuando estuviese terminada. El volumen de toneladas de carbón que precisaba era de cuatro mil y de manufacturas otras mil más.

Ahora, en el momento de la construcción, debía recibir los hierros y materiales varios para la obra, por lo cual, debía transportarlos desde Cercadilla en carros. Por ello, pidió a Andaluces que hiciese lo posible por solventar el problema del tráfico interrumpido desde tantos años atrás entre las dos estaciones de Córdoba.

Una vez comunicado el asunto por parte de Andaluces a MZA, esta empresa emitió un informe interno mediante el cual hablaba de *“que aquella mera industria es de sumo interés para nuestra Cía., viniendo á crear nuevos elementos de tráfico”* (AHF, 1865: D - 0032 - 001). Por ello, el presidente del consejo de administración de la sociedad solicitó el 10 de enero de 1901 la concesión de un apartadero en la estación de Córdoba, cuyo *“medio más sencillo y menos costoso”* de construirlo sería la prolongación del *“ramal del apartadero existente y que sirve hoy á la fábrica de orujo de Joaquín de la Torre”*.

Como quiera que la empresa de Andaluces había sido informada del asunto para indicar que los carbones de Belmez podían trasladarse por las vías de MZA haciendo *“una excepción (que no había de servir de precedente) para el servicio de este apartadero”*, el canon por la utilización debía ser similar al que pagaba De la Torre, es decir, seis pesetas y veinticinco céntimos *“por expedición, siempre que los vagones cargados ó vacíos no excedan de tres”*.

La fábrica de la Porcelana se construyó con un capital de 750.000 pesetas. Se hizo con la idea de repetir el esquema *“de la fábrica establecida en Gijón”* y dedicada *“á la fabricación y venta de utensilios de cocina para competir con los productos similares que se importan del extranjero y limitar la acción de la de Gijón en los mercados”*.

16.13.0. Nueva vía en Cercadilla

Debido a que las máquinas de los trenes de mercancías que venían de Málaga debían pasar por las vías de MZA para poder acceder al depósito de locomotoras de Cercadilla, se dispuso que se construyesen unos nuevos carriles que lo evitasen. Por lo cual, el 4 de julio de 1900 se solicitó el permiso correspondiente que permitiese llevar a cabo una mejora que iba a evitar posibles colisiones. Entonces, ante lo necesario, el 20 de julio se le concedió la autorización a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para que la construyese (AHF, 1900: A - 0020 - 006).

16.14.0. Descarrilo del tren 211

El 21 de julio del año 1900, se detuvo el tren número 211 en el P. K. 7,811 desde las 2:45 horas hasta las 6:45 horas, en que quedó libre la vía, debido a que descarrilaron dos ruedas del tender de la máquina auxiliar, la número 160.

Posteriormente, cuando el convoy siguió su camino, se volvieron a salir las ruedas delanteras de esa locomotora en el P. K. 11,750, sin que hubiese que lamentar daño alguno contra las personas o el material (Anónimo, 22/07/1900: *Diario de Córdoba* Núm. 14857).

16.15.0. La catástrofe de Campo Alto

16.15.1. 8 de diciembre de 1900

El 8 de diciembre del año 1900, hubo un choque de trenes que se produjo en un punto del trayecto entre Obejo y El Vacar, pero próximo a la casa de peones camineros del P. K. 24,000 de la carretera de Almadén. La vivienda se levantó a la derecha de la vía, pero no se conserva el menor vestigio porque se demolió para poder ampliarse el ancho de la Nacional 430. Por lo tanto, sus cimientos están prácticamente debajo del asfalto, pero estuvo en uso hasta algún año indeterminado de la década de los sesenta o setenta del siglo XX.

La colisión de los convoyes ocurrió en torno a las 8:00 horas en el P. K. 27,250 de la línea aproximadamente, cuando treinta y un operarios de Vía y Obras de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces habían recogido grava de una cantera improvisada próxima al trazado en un paraje cercano a Obejo. Tras cargarla en el tren de balasto, compuesto por una locomotora, dos furgones y nueve bateas, se dirigían a bordo desde la primera estación citada hacia la segunda.

Entretanto, el mercancías número 626, compuesto por las máquinas 162 y 174, un furgón, veintiún vagones de borde de un metro y once bateas, circulaba en dirección contraria. Había arribado a El Vacar, hasta donde había llegado el aviso que indicaba que el tren de balasto tenía ocupada la vía hasta Obejo. Por ello, el contrario no podía reiniciar su marcha hacia la estación citada por el riesgo evidente de que se produjese una colisión frontal. Pero, el jefe de estación, dio paso inadvertidamente al mercancías sin acordarse de que el otro convoy marchaba hacia allí.

Se cuenta que Antonio Martín, el maquinista del tren de mercancías, al parecer, vio los últimos vagones del tren oponente y se abalanzó sobre la palanca del contravapor para intentar frenar en lo posible, pero, el choque fue espantoso. De la violencia del mismo da idea *“el hecho de que los jergones de los empleados del balasto, que en su mayoría eran de Espiel, se introdujeron en el cuerpo de la máquina por la parte delantera ya hecha añicos”*. El ruido fue *“como el de una trepidación sísmica (sic) que se oyó en las dos estaciones y en los caseríos cercanos donde se enviaron los primeros auxilios llevando vendajes, hilas y árnica”* (Anónimo, 09/12/1900: *El Defensor de Córdoba* Núm. 379). Precisamente, fue de la casa de peones camineros de donde llegaron las primeras ayudas.

Los obreros que estaban ilesos, la mayoría porque se lanzaron fuera del tren momentos antes del choque, pasaron un recuento y se alejaron del lugar.

Poco después, el cabo del puesto de la Guardia Civil de la estación de Obejo tomó a los guardias que no estaban de servicio y se personó con ellos en el lugar del suceso.

Desde este mismo punto se envió un telegrama entre las nueve y las diez horas que decía *“Jefe de estación de Obejo al de Cercadilla: Tren balasto y tren 626 han chocado entre esta y Vacar; hay muchas desgracias personales. Voy á mandar una máquina á esa conduciendo heridos; avise médicos y mande tren de socorro para tren 12. Urgentísimo”*. Antonio Martín, el jefe de Cercadilla, avisó a las autoridades y dispuso todo lo necesario para recibir los heridos y para formar el tren de socorro.

Entonces, se comenzó a extender por Córdoba el rumor de la catástrofe y la estación se llenó de familiares y de conocidos de los ferroviarios que iban en el tren para obtener noticias sobre su estado y sobre los pormenores del accidente.

Ante la falta de decisión de los responsables de la compañía con respecto a la atención de los heridos, fue él quien *“dispuso fuesen enviados estos a Córdoba en un tren que se improvisó con el material salvado en la catástrofe”*, dado que la máquina del tren de balasto no había sufrido grandes desperfectos y podía marchar. A las 10:15 horas

se detuvo en Cercadilla la locomotora con el vagón batea y entonces los ocho primeros lesionados fueron trasladados desde allí al Hospital de Agudos, donde los visitó el alcalde interino y el secretario del Ayuntamiento.

El lugar del siniestro quedó sembrado de heridos y cadáveres. El primero fue un operario que salió despedido a corta distancia y falleció al poco; otro fue impulsado por encima de dos o tres vagones y murió a consecuencia del golpe al caer sobre el siguiente; un tercero, con un pie seccionado, murió en la misma batea en la que viajaba; y uno más, muerto bajo un vagón. Los fallecidos fueron Francisco Sánchez, de Villanueva del Rey; los hermanos Juan, Miguel y Antonio Otero Azcona, nacidos en Espiel, uno de los cuales no fue encontrado hasta el día siguiente, al igual que ocurrió con Francisco González Naranjo, vecino de Córdoba. Un cuarto hermano de los Otero Azcona, que resultó con heridas de poca consideración, también viajaba en el tren.

El último fallecido fue Antonio Martín Martos, natural de Córdoba, iba a casarse en breve. Era un fogonero que ejercía de maquinista del tren de balasto, por lo cual, ese día conducía la locomotora 174, pero pese a su intento de pararla, murió en el choque. Quedó *“de pie en su sitio, y apoyando sus manos en el regulador, se erguía como si estuviese vivo, dando un testimonio de heroicidad de este desgraciado, que murió en cumplimiento de su deber”*.

Sus últimas palabras fueron para decirle al fogonero que se agarrase como lo hacía él, pero al no hacerlo, el empleado salió despedido del tren y se salvó así. La paradoja fue que murió sustituyendo a otro maquinista. Al parecer, *“el tender de su máquina cerró por su lado, despidiendo al fogonero que iba en el contrario, y aplastándolo en el momento en que pretendió dar contravapor”*. Su padre también era conductor de locomotoras de la Compañía.

A estos seis muertos hubieron de añadirse otros dieciséis heridos. El más grave fue Casimiro León Sánchez, de 19 años, fogonero, que tuvo una fractura del fémur derecho y fractura del pie derecho y amputación traumática de tres dedos de esta extremidad; Juan Machuca Núñez, 26 años, con conmoción cerebral, tuvo pronóstico reservado; Juan Sánchez Morillo, 38 años, herida contusa en la pierna derecha y luxación del pie derecho; Rafael Sánchez Plazuelo, 26 años, contusión pierna derecha, leve; José López Jiménez, 22 años, herida contusa en la región occipital y contusiones en la pierna y brazo derechos; Pedro Pérez Tena, 24 años, fractura del carpo y metacarpo izquierdo, herida contusa en región occipital, reservado; y Francisco Briceño Peralta, 56 años, fractura de costillas, enfisema pulmonar, reservado.

Acudieron los médicos Gutiérrez Cisternes; Luna González, el doctor oficial de la empresa; Alberto Ortiz, el que estaba de guardia; y después acudieron al hospital todos los demás con el fin de curar lo más rápidamente posible a los afectados. Luego, fueron llamados por el gobernador civil interino Rodríguez Bolaños todos los médicos de la beneficencia provincial y municipal y se presentaron en Cercadilla para atender a los demás heridos que fuesen llegando.

A las 10:25 horas, la Compañía puso en marcha hacia el lugar un tren de socorro *“con el único objeto de RECOGER MATERIAL y dejar expedita la vía, pues es preciso decir que faltando en absoluto á cuanto los más rudimentarios principios de humanidad aconsejan, este tren fue desprovisto de facultativos y de personal sanitario”*, denunció ácidamente el cronista de la prensa local. Posteriormente, se dijo que el tren correo se envió para trasbordar a los viajeros del correo, detenido en El Vacar y traer al resto de los heridos (Anónimo, 10/12/1900: *Diario de Córdoba* Núm. 14902).

Cuando se les pasó aviso a las doce de la mañana, también llegaron a la estación de Cercadilla el presidente y el fiscal de la Audiencia, el juez de instrucción, el alcalde interino, el secretario del Ayuntamiento, el inspector de vigilancia, el jefe de la Guardia Municipal, y el de la fuerza de la Guardia Civil. Además, seguían llegando cada vez más familiares y conocidos de las personas que habían sufrido el accidente y que esperaban noticias. Para ello, el escribiente de las minas de Cerro Muriano vino a Córdoba en una bicicleta a traer datos alentadores sobre los que habían salido ilesos.

La presencia ineludible en el lugar del accidente de las personas del juzgado para dar fe de lo ocurrido, así como los médicos de la Beneficencia Municipal y material sanitario hizo que se debiese mandar otro tren con lo que debió ir en el primero. Además, fue un reportero de *El Defensor de Córdoba*, periódico de carácter conservador y liberal, que el día 9 daría su crónica detallada de lo ocurrido.

Salió hacia la Sierra a las dos y media de la tarde, exactamente cuando llegó a Cercadilla el segundo tren que transportó al otro grupo de heridos y a los viajeros del tren descendente detenido a causa de la interceptación de la vía, por lo que se produjeron las naturales escenas de alegría o dolor de los familiares de los ferroviarios implicados en el accidente. Inmediatamente, fueron trasladados en camillas al mismo hospital que sus compañeros. Al igual que los anteriores, pertenecían a los destinados en el tren de balasto. Estos eran Andrés Amo Pérez, 50 años, fractura del fémur izquierdo, reservado; Eusebio Rubio y Gómez, 25 años, fuertes contusiones en los testículos y en la mano izquierda, leve; José Rodríguez Godoy, 30 años, herida contusa en región temporal; Manuel Lucena Carmona, 34 años, herida en la parte superior de la región frontal, pronóstico grave; además, Rafael Ruiz Navarro, Antonio Ruiz Navarro, Anselmo Arrán Sánchez, Julio Otero Azcona y José Sánchez López con contusiones leves que fueron llevados en carruaje al hospital.

Cuando los representantes que viajaban en el tren ascendente llegaron a la estación de Obejo, intervinieron los libros de la misma, los examinaron y se tomó declaración al jefe, que en realidad hacía de factor, telegrafista y guardagujas a un tiempo. Contó que el jefe de El Vacar le había indicado mediante el telégrafo que le había dado la salida al mercancías hacia Obejo. Entonces, el declarante le preguntó que si estaba seguro de tener la vía expedita hasta allí, un hecho que no habían confirmado entre ambos, pero su colega no le respondió. Esta falta de coordinación, que hubiese recordado al jefe de estación de El Vacar que debía de esperar la llegada del tren de balasto enviado desde Obejo antes de dar la salida al mercancías, fue lo que motivó la tragedia.

Acabadas las diligencias en Obejo, los viajeros quisieron seguir hacia el lugar del suceso, pero el jefe de estación se negó a dar la salida al tren que los había conducido hasta allí porque el Jefe de Movimiento le tenía pedida vía franca hasta las 16:50 horas. Además, que había una máquina entre el punto en el que se encontraban y el de destino, con lo cual no era posible circular por una vía ocupada. Por ello, decidieron seguir andando porque la carretera seguía una ruta paralela. En el camino *“que hemos tenido ocasión de recorrer a pie [los carriles] se hallan en tan mal estado que no hay que extrañar que todos los días ocurran descarrilamientos”*.

Llegaron al lugar a la caída de la tarde. El cronista describió la catástrofe como la *“más imponente de las que hoy registran los anales de la Compañía Andaluza”*. Sobre el escenario del suceso comentó que *“un furgón en medio de la vía, sin cubierta apenas y medio hecho trizas, cincuenta metros sembrados de tornillos, hierros retorcidos y*

astillas, eran la avanzada del lugar en el que hacinados se hallaban los restos maltrechos de los trenes". Sobre las locomotoras indicó que "la máquina 174 era en primer término lo que se veía, destrozada la chimenea, rota la puerta delantera y caída sobre sí misma. La 162 tenía menos averías", pero "el tender de esta máquina, saltando de la vía, rodó los tres o cuatro metros que el terraplén permite, quedando a la derecha, viniendo hacia Córdoba, tendido en tierra y destrozados los ejes y palancas". Así mismo, "detrás, en el sitio de un vagón, subido uno encima de otro, había cuatro, y una batea a guisa de estandarte de tanta desdicha, se erguía puesto de pie". El espacio de alrededor estaba alfombrado con el carbón que transportaba el mercancías.

Resulta extraño que se produjese un choque frontal en esta parte de la línea, dado que el paraje existente entre ambas estaciones es una meseta llana con largas rectas, por lo cual, la presencia de otro tren en marcha por la misma vía era muy fácil de ver y desde la distancia. Sin embargo, el accidente se produjo en algún lugar próximo al P. K. 27,250, donde, muy cercano ya el P. K. 28,000, existe una curva y una contracurva con escasa visibilidad debido también a la proliferación de encinas a ambos lados de la vía. Además, en los momentos previos al suceso había una gran niebla, un fenómeno climatológico bastante frecuente en esos meses de invierno en ese espacio geográfico.

Durante todo el día, los trabajos fueron dirigidos por el teniente de la Guardia Civil Gerardo Alemán, que pese a haberse dado un fuerte golpe no quiso retirarse y siguió al frente de todo bajo el frío enorme de diciembre, que se recrudeció en aquella amplia meseta cuando se echó la noche encima. Aunque todo estaba muy oscuro, se encendieron teas para que se alumbrasen los trabajadores porque se sospechaba que pudiera haber algún cadáver más bajo los montones de mineral, hierros y astillas esparcidos por todos lados, pero pese a esta ayuda se hubo de parar la búsqueda debido a las dificultades añadidas que entrañaban la escasa visibilidad.

Tras ejercer su labor dando fe de lo ocurrido, el juez, el fiscal y el actuario se trasladaron a la estación de El Vacar para seguir con las diligencias pertinentes. Verdún, el jefe de estación, se responsabilizó de todo. Tras prestar declaración, fue detenido. Era casado y padre de cinco hijos, el menor de los cuales no contaba aún con dos meses. El periodista contó que la despedida entre el acusado y su mujer fue desgarradora. Junto al máximo responsable, también se detuvo al guardagujas Centeno, al que también se implicó.

A las once de la noche volvieron a Córdoba los responsables del Juzgado, los dos detenidos y trajeron consigo tres cadáveres.

16.15.2. 9 de diciembre de 1900

El día 9 por la mañana, salió de nuevo para el lugar del suceso el personal del juzgado a fin de hacer su trabajo y proceder al levantamiento de los cadáveres que quedaban por hallar. Desde muy temprano, se habían reiniciado la retirada de hierros y madera de la vía. En la casa de peones camineros, se tomó declaración sobre el hecho a los guardas de las haciendas inmediatas, a los sobrestantes y a algunos obreros del tren de balasto y al maquinista.

También se mandó una dotación de cien obreros contratados por Andaluces para dejar la vía expedita. Su traslado hasta allí no fue cómodo porque no se les transportó en vagones de pasajeros. Ni siquiera en unos cerrados para evitarles en lo posible el intenso frío invernal, sino en unos descubiertos.

Por la tarde, se dio el alta a seis heridos y otros diez siguieron ingresados en el Hospital de Agudos. De entre todos, el más grave fue el fogonero.

Además, se encontraron los cadáveres del tercer hermano muerto de los Otero Azcona y de Francisco González Naranjo, que también era de Espiel, ambos obreros de Vías y Obras cuyos cuerpos fueron trasladados a la capital en la madrugada del día 10.

Gracias al gran número de operarios, esa noche, se habían retirado las bateas del balasto y los vagones del mercancías por lo que cuando se dio de mano solo quedaban los restos de las máquinas y los tenderes.

A la mañana siguiente, se levantaron y se rescató el cuerpo del maquinista que fue conducido inmediatamente a la capital.

El día 11, a las 12 de la mañana quedó la vía expedita, aunque los trenes siguieron pasando sin trasbordar, pero con precaución.

El corresponsal del *Diario de Córdoba* en Fuente Obejuna, que fue quien escribió la crónica del suceso para este diario, cargó contra la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces denunciando el pésimo estado en el que se encontraba la línea de la Sierra.

Además, manifestó que en el tren de balasto siniestrado no había un simple botiquín de primeros auxilios para curar las frecuentes heridas y accidentes de los obreros que se producían en un convoy de movimiento de piedra. Días después, se supo por Cristóbal Ramos, el responsable del citado tren, que el jefe de estación de Cercadilla fue quien retiró dicha caja de socorro y no se la devolvió pese a sus protestas y a que hizo constar el hecho en la hoja de marcha de los días 24 de octubre y hasta la primera quincena de diciembre.

Así mismo, se lamentó *“por la falta de atenciones que demostró [la empresa] con las autoridades, no encargando a ningún empleado que los acompañara para facilitarles el cumplimiento de su deber, ni poniendo un tren que los condujera al mismo lugar del choque”*.

Quizás, en un intento de descargar la responsabilidad que valiente y expiatoriamente había tomado para sí el jefe de estación la estación de El Vacar, también comentó el narrador que la corporación ferroviaria, *“por ahorrarse mezuquinos sueldos hace trabajar, despiadadamente, a sus empleados 22 horas al día”* (Anónimo, 09/12/1900: *Diario de Córdoba* Núm. 14901).

El suceso tuvo eco nacional. *El Imparcial de Madrid* dijo que la causa del accidente se debía en realidad a *“la escasez de personal, el exceso de trabajo de los empleados y de la exigua retribución de estos [...] El jefe y el guardagujas de la estación de Vacar, presos anoche en la cárcel de Córdoba, no son autores de la horrible desgracia, sino víctimas de ella, que han perdido en vez de la vida, la libertad”*. El autor del texto afirmó que los responsables fueron *“las empresas que obligan a sus hombres a una labor durísima, no dejándoles ni el tiempo necesario para dormir”*. Este periódico también llamaba la atención del propio Gobierno de la nación para que intermediase en aquel despropósito constante que estaba resultando ser esta empresa ferroviaria. El ministro de Obras Públicas contactó con el ingeniero jefe de la División de Ferrocarriles de Andalucía para que le abriese un expediente a la compañía.

Unos días después, un reportero de *El Defensor de Córdoba* habló con Verdún y este le dijo *“háganme lo que quieran; pero conste que llevo tres años sin desnudarme, que soy jefe, factor, mozo y todo por once reales en una línea donde pasan cada día 22 trenes”* (Anónimo, 12/12/1900: *El Defensor de Córdoba* Núm. 382).

Efectivamente, a la compañía se le censuró ampliamente el hecho de que exigiese a sus empleados una entrega al trabajo de tal calibre que tan solo les dejaba dos o tres horas al día de descanso. Además, fueron manifiestos los retrasos incomprensibles que hicieron que el segundo tren que salió de Cercadilla con los médicos y demás personal lo hiciese tan rezagado que llegó al lugar del suceso ya de noche, por lo cual también se acusó abiertamente a Andaluces de obstaculizar la labor de la justicia, y de paso desatender a sus propios empleados en peligro.

A los médicos de la Beneficencia que asistieron a los heridos gratis ni siquiera les dio las gracias la compañía.

Cuando se avisó de la tragedia a la familia de un fallecido natural de Belmez, vino un hermano suyo hasta el lugar. Cuando quiso regresar, pidió viajar gratis a cuanta de la empresa por la que su hermano había dado la vida y tubo que pagar su billete porque no se le concedió tal licencia.

Casi dos años después, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces indemnizó a Antonio Martín Gaitán, familiar directo de Antonio Martín Martos, el fogonero muerto que ejercía de maquinista, con 2702,75 pesetas (Anónimo, 08/10/1902: *El Defensor de Córdoba* Núm. 908).

16.16.0. La rotonda de máquinas de Cercadilla

La obra importante que impidió que se levantase el taller para reparar vagones, al que ya se ha aludido, fue el de la rotonda para guardar máquinas que se ubicó en los terrenos del depósito de tracción vapor, en el espacio más oriental de la estación de Cercadilla, para lo cual, el 13 de diciembre de 1900 se presentó un proyecto para que se le concediese a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces el permiso necesario para construirla (AHF, 1900: A - 0020 - 008).

Pese a la importancia de la estación, ya que era la cabecera de algunas líneas férreas como la de Córdoba a Marchena, Córdoba a Málaga o Córdoba a Belmez, no tenía ni un solo cobertizo donde se guardasen las locomotoras.

El edificio proyectado se situó junto al paso a nivel de Las Margaritas, en el límite oriental de los terrenos de Andaluces que conformaban su estación en Córdoba, muy próximo al de MZA, que estaba al otro lado de la citada travesía. Se diseñó disponiéndolo de manera concéntrica a una placa giratoria de quince metros de diámetro. Desde el borde de esta había una distancia de 23 metros hasta el umbral de la rotonda cuya longitud de los hastiales era de 19,45 metros. La cubierta estaba sustentada por columnas, los muros laterales de mampostería tenían 0,45 metros de grueso, en cuya estructura descansaban los elementos sustentados de la techumbre consistentes en vigas de hierro.

Además, se construyeron los dos depósitos de agua para alimentar las máquinas que se situaron detrás del edificio de la rotonda. Por otra parte el abandonado taller de reparación de vagones se añadió al hastial septentrional, pero no se construyó de acuerdo al modelo ya aprobado, sino con otro diseño, aunque similar en cuanto a su estructura basilical.

Un proyecto de tanta envergadura supuso que se debiera disponer un espacio importante para ubicarlo, por lo cual, hubo que reestructurar el depósito levantando las vías radiales existentes; mover la placa un tanto; demoler el edificio alargado de los

talleres y oficinas, la cochera, el foso para el lavado, el muelle de combustible, uno de los dos muelles de carbón, la casa de alimentación y el retrete del depósito. Es decir, que casi se hizo tabla rasa con lo anteriormente construido.

El 14 de enero de 1901, la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla envió a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces una serie de prescripciones al proyecto con las que se corrigieron algunas deficiencias que podían dar problemas en un futuro, entre ellas, una relativa a la estabilidad de la cubierta de la rotonda debido a que no se diseñó con la suficiente robustez. El 2 de abril de 1901, la empresa ferroviaria presentó las correcciones a las disposiciones administrativas para solventar lo explicitado por el organismo estatal.

En 1901 se comenzó a construir y estuvo en uso a partir de los meses siguientes durante todo el periodo de explotación de la Compañía de los ferrocarriles Andaluces. Cuando se creó RENFE en los primeros años cuarenta, tanto este depósito como el de MZA seguían ejerciendo sus mismas competencias, pero en cuanto comenzó el proceso de fuelización de las locomotoras de vapor que funcionaban con ese tipo de combustible se destinaron al de Cercadilla y las que quemaban carbón pasaron al de Córdoba.

En 1954, se adquirieron las locomotoras diesel de procedencia norteamericana y se destinaron al de Córdoba, junto a las de carbón, pese a que quemaban distinto carburante, mientras que las fuelizadas siguieron en Cercadilla (Avilés, 135).

Cuando la línea desde Madrid a Córdoba se electrificó en 1960, las locomotoras eléctricas se agruparon en un solo depósito y se eligió Cercadilla, por lo cual, las de vapor de carbón y fuelizadas y las diesel se llevaron todas al de Córdoba.

Más tarde, se reestructuraron los depósitos y pasaron a ser subdepósitos porque el de diesel de Córdoba dependió del de Santa Justa, de Sevilla, ya que albergó tracción de este mismo tipo, y el de Cercadilla perteneció al de tracción eléctrica de Alcázar de San Juan debido a que tenía esta misma modalidad de arrastre. Tiempo después, también este pasó a pertenecer al de Sevilla (Avilés, 136).

El edificio estuvo en uso hasta que la tracción vapor se eliminó por completo y en pie hasta 1971, fecha en que se demolió.

16.17.0. Mal funcionamiento de la empresa y un nuevo incidente

El 20 de diciembre de 1900, salió el tren mixto de Belmez a las 20:00 horas y llegó a Cercadilla a las 5:30 horas del día 21. Antes de parar en La Alhondiguilla se habían apagado todas las luces del tren, por lo que los viajeros reclamaron al personal de la compañía que las encendiesen, pero fue inútil porque nadie lo hizo.

Entonces, el tren se detuvo a unos quinientos metros de la estación y estuvo maniobrando mientras los empleados tomaban café en la cantina, por lo que entre una cosa y otra, se tardó media hora, tras lo cual, paró oficialmente un minuto y continuó la marcha.

Al llegar a El Vacar se pidieron luces de nuevo, pero no se encendieron.

En Obejo volvió a suceder lo mismo que había ocurrido en La Alhondiguilla en cuanto a las maniobras y a la falta de luz.

En La Mocha, cuando se detuvo el tren para preparar los frenos para el descenso, se encendieron algunas luces de manera aleatoria, pero no todas. Al llegar a La Balanzona se habían apagado de nuevo.

Sin embargo, lo peor estaba por venir puesto que se supo que un convoy estaba obstaculizando la vía en el trayecto entre la parada en la que se encontraba el mixto y Cercadilla (Anónimo, 21/12/1900: *El Defensor de Córdoba* Núm. 390).

El tren citado era el mercancías número 214, que quedó detenido en el P. K. 7,400 a las 22:30 horas por descarrilo y destrucción del furgón de cola en el P. K. 7,823 a la entrada del túnel número 1. Mateo Ramos, el guardafrenos, hijo del jefe de tren de balasto que sufrió el choque del día 8 de diciembre, resultó magullado y con contusiones varias al ser arrojado a la vía. Así mismo, también sufrió las mismas lesiones el mozo Amador Moreno, que de manera indebida iba con el anterior en la garita del freno. A las 23:25 horas reanudó el tren la marcha, dejando atrás el vagón, y llegó a Cercadilla a las 23:49 horas. No salió una máquina para despejar la vía hasta dos horas después, por lo que no quedó expedita hasta la 3:50 horas (Anónimo, 22/12/1900: *El Defensor de Córdoba* Núm. 391).

Por su parte, el tren mixto que estaba detenido en La Balanzona, continuó el viaje pasadas las cuatro de la mañana y por fin llegó a Córdoba. Por supuesto, en la más completa oscuridad.

16.18.0. Más multas por retrasos en los trenes

En los días 1, 4 y 5 de enero de 1901, el tren número 12 tuvo unos retrasos, por lo que el Gobierno Civil de la provincia le impuso unas multas a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces que esta recurrió, con motivo de lo cual se le condonaron mediante una Real Orden en febrero del año 1904.

Sin embargo, la que se le impuso por el retraso del día 3 sí que se le mantuvieron las 500 pesetas de la cuantía (Anónimo, 25/02/1904: *El Defensor de Córdoba* Núm. 1317).

16.19.0. Otra rotura de una máquina en El Tonkin

El día 19 de enero se detuvo el correo en el apartadero de El Tonkin por haberse roto la máquina que lo arrastraba, por lo cual, hubo que sustituirla. Tras ello, el tren continuó su marcha con una hora y cinco minutos de retraso (Anónimo, 19/01/1900: *Diario de Córdoba* Núm. 14679).

16.20.0. Un nuevo retraso y más multas

Así mismo, el 23 de enero de 1901 volvió a retrasarse el mismo tren, por lo cual, el gobernador civil de la provincia le impuso a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces sendas multas de 1250 pesetas cada una por haberse retrasado en dos ocasiones el correo número 12 (Anónimo, 14/07/1904: *El Defensor de Córdoba* Núm. 1432).

Como quiera que la empresa recurrió la sanción, se hizo árbitro al Gobierno y, al final, en julio de 1904, se le rebajó la cuantía de cada una a 750 pesetas mediante una Real Orden (Anónimo, 14/07/1904: *Diario de Córdoba* Núm. 16257).

16.21.0. Más impuntualidades y sanciones

Los días 27 y 29 de enero de 1901, el tren número 12 también llegó a Cercadilla con retraso, por lo cual, el ingeniero jefe de la Cuarta División de Ferrocarriles propuso al gobernador civil de la provincia que le impusiese a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces una multa de 500 pesetas por cada uno de los retrasos por exceder estos de 20 y 13 minutos respectivamente a la tolerancia permitida por la normativa.

Pese a que la corporación denunciada protestó, no se le llegó a condonar la sanción y se le ratificó mediante una Real Orden de 2 de noviembre de 1903 (Anónimo, 14/12/1903: *Boletín Oficial de la Provincia de Orense* Núm. 276).

16.22.0. Tranvía de Pozoblanco a la línea de Córdoba a Belmez

En los primeros días de marzo de 1901, la Dirección General de Obras Públicas autorizó a Paulino Montes a que realizase un estudio durante dos años para implantar un tranvía eléctrico que partiese desde Pozoblanco y que pasando por Alcaracejos llegase hasta Espiel para enlazar con el ferrocarril de Córdoba a Belmez. Así mismo, se contemplaba la posibilidad de establecer un ramal desde la localidad de partida hasta Villanueva de Córdoba (Anónimo, 07/03/1901: *Diario de Córdoba* Núm. 15076).

16.23.0. Otro correctivo económico

También en marzo de 1901 el gobernador civil le impuso otra multa más a la compañía ferroviaria de una cuantía de 250 pesetas por el retraso del tren número 11, por lo cual, la empresa ferroviaria la recurrió, pero fue ratificada en mayo de 1903 por el Gobierno mediante una Real Orden (Anónimo, 23/05/1903: *Diario de Córdoba* Núm. 15853).

16.24.0. Depósito y aserradero en Cercadilla

El 21 de marzo de 1901, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces pidió permiso para construir en Cercadilla un depósito de maderas que habrían de ser aserradas a mano, por ello, se pensó que el lugar idóneo para ubicarlo era la zona aledaña al edificio de viajeros de la estación y la lampistería.

Debido a que la posible realización de este proyecto en dicho espacio no dejó testigo de edificio alguno construido, ni se tienen noticias ni indicios de que se levantase una obra arquitectónica semejante, se duda de que llegase a funcionar dicho aserradero (AHF, 1901: A - 0020 - 003).

16.25.0. Incidente en ruta en Los Pradillos

El 3 de abril de 1901, el tren 215 se detuvo entre las 7:15 y las 7:56 horas en el P. K. 9,500, situado en la zona de Los Pradillos, algo más delante de la casa de Vía y Obras que se levantó allí, porque el tanque del tender se quedó sin agua y se debió de traer desde La Balanzona para poder rellenarlo (Anónimo, 06/04/1901: *El Defensor de Córdoba* Núm. 472).

16.26.0. Nuevo descarrilo y retraso

Al día siguiente, descarriló el vagón 594 del tren 620, en la estación de Obejo, por lo cual, el tren 215 salió con dos horas y cuarenta y cinco minutos de retraso (Anónimo, 06/04/1901: *El Defensor de Córdoba* Núm. 472).

16.27.0. Sustitución de los carriles de la línea

A partir del inicio del nuevo siglo, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces emprendió una serie de mejoras consistentes en la sustitución del material móvil y motor que había ido quedando obsoleto con el discurrir del tiempo. Por otra parte, también se procedió a renovar la superestructura de sus vías sustituyendo por completo todos los carriles del trazado. Estas modificaciones se concretarían también en los siguientes años en el refuerzo o en la reparación de varios puentes, sobre todo, los tres más grandes y alguno de los pequeños, por lo cual, se iba a proceder a solventar los tremendos problemas de seguridad que tenía la línea de Córdoba a Belmez.

A partir del 25 de abril de 1901 se sometió a la aprobación de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla el proyecto de sustitución del carril original de 30 kilogramos por metro que había estado sirviendo en la línea desde su construcción por otro de 39 kilogramos por metro (AHF, 1901: A - 0020 - 002).

El motivo de esta costosa reforma se debió a que con el aumento del tráfico se deseaba ampliar la potencia de arrastre de las locomotoras del parque motor adscrito a la línea, pero, para ello había que implantar una vía más fuerte que la que estaba en uso en aquellos momentos. La empresa estaba a la espera de recibir unas máquinas de sistema compound de sesenta toneladas que había comprado y que se iban a destinar, entre otros, a este trazado, sin duda el más complicado de su red.

El largo del carril era de doce metros, frente a los ocho metros del antiguo; se apoyaba sobre traviesas distanciadas 0,56 metros unas de otras, con lo cual se reducían de 10 a 15 centímetros los espacios con respecto a las que ya estaban puestas. Se iban a fijar mediante cuatro placas de apoyo que debían colocarse de dos en dos en los extremos a modo de placas de juntas y otras dos intermedias a modo de placas de detención, que se instalarían debido a las fuertes pendientes de la línea. Las tuercas de cada tornillo llevarían un anillo elástico, denominado sistema Grouvez, que impedía que se aflojasen con la trepidación del paso de los trenes. También iban a sustituirse las escarpías originales por tirafondos atornillados.

El tipo de traviesa empleado fue el conocido como entacada. Los leños tenían unas medidas de 270 x 24 x 14 centímetros, la madera debía ser de pino "*inyectado de una disolución de sulfato de cobre por el procedimiento de vacío y presión en vasos cerrados*". El largo era de diez centímetros más pequeño que las reglamentarias, pero se compensaba la diferencia con el empleo de tirafondos, la mayor utilización de traviesas por metro, etc.

Además, al ser los carriles más largos, las curvas iban a resultar más continuas, según opinaba el ingeniero de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla. Por otra parte, los tirafondos y placas de asiento las consideraba adecuadas, sin embargo, las bridas no, por lo cual la empresa ferroviaria debió sustituir el modelo por otro que abrazase más el carril para poder aumentar más la fijación. Así mismo, se especificó que los cambios y cruzamientos debían ser sustituidos también a la vez que se cambiaban los carriles de todo el recorrido de la línea.

Por fin, el 15 de julio de 1901, la Dirección General de Obras Públicas acabaría aprobando el proyecto.

16.28.0. El problema de la deficiente seguridad de la línea

16.28.1. El problema del deficiente establecimiento de la estructura

Como se ha visto de manera constante, los accidentes en la línea del ferrocarril de Córdoba a Belmez fueron muy frecuentes desde su puesta a punto, pero, especialmente, se intensificaron en los años de la etapa finisecular de los siglos XIX al XX.

Pese a la renovación del carrilaje, muchos de los problemas de establecimiento de un trazado que había sido realizado sin evitar los rodeos necesarios para salvar el escalón mesetario de Sierra Morena a fin de abaratar costes, seguían siendo los mismos que al principio de su puesta en funcionamiento. Y es que dice una vieja máxima de la ingeniería ferroviaria que *“lo que no se invierte en estructura, se gastará en explotación”*. Por ello, el modo de operar su tráfico se fue haciendo cada vez más complicado.

Un ferrocarril realizado con estos inconvenientes será siempre una deficiente explotación ferroviaria porque:

- La rentabilidad es más escasa que en un trazado convencional.
- Requerirá obras onerosas que palien las dificultades orográficas.
- Los equipos de tracción tendrán que ser sustituidos constantemente.
- Se deberá de destinar más material móvil con sistema de frenado para que la seguridad sea óptima y aún así los accidentes, traducidos en pérdidas materiales y vidas humanas, serán un goteo constante a lo largo de su historia.

Por ello, el ahorro inicial conseguido a costa de tender los kilómetros precisos y emplazar un número ínfimo de estaciones, se tradujo en una exigua opción al cruzamiento de los trenes, lo que ocasionaría la ralentización del tráfico al iniciarse el siglo XX, hasta el punto de producirse un colapso circulatorio cuando el tránsito de la línea aumentó de manera considerable.

Por tanto, la estructura de la vía conformada a base de gradientes casi inadmisibles fue el primer problema grave que padeció la línea y que ocasionaron esos accidentes, pero hubo otros dos más.

16.28.2. El problema del deficiente estado de la superestructura

La estructura tuvo los defectos suficientes como para producir constantes siniestros, pero el problema se agravó al descuidar el arreglo de la superestructura, por lo que la vía estuvo aguantando el paso de los trenes durante muchos años con carriles inadecuados, con un volumen de balasto exiguo y con traviesas escasísimas, podridas o defectuosas.

Con la sustitución del carrilaje se arreglaron en parte algunos de los accidentes, sobre todo aquellos en los que se salían las ruedas de los vehículos o los que se debía a la rotura de un carril que provocada el consiguiente descarrilo, pero no fueron estas las causas únicamente de los siniestros ocurridos y los que habrían de producirse en años

venideros, algunos de ellos en concreto mucho más grave que el que ocurriera en los llanos de Campo Alto en 1900.

16.28.3. El problema del deficiente estado de los frenos

A ello hay que añadir los inconvenientes presentados por las deficiencias en el frenado de los trenes. Veamos este otro aspecto del problema, que también representó una tasa muy importante dentro de la globalidad del asunto.

Y es que, todo progreso alcanzado por el hombre lleva implícito en el proceso de su consecución y disfrute un mínimo de seguridad para el ser humano que lo utiliza y para quien lo controla, por lo que con cada nuevo prototipo técnico no solo se tiende a alcanzar mayores velocidades, sino que también se aspira a encontrar un régimen de frenado que permita detenerlo.

En principio, la escasa aceleración que llevaban los primeros trenes se vio controlada por un procedimiento idéntico al que desde siempre estuvo en uso en los carruajes tirados por semovientes, pero, el ferrocarril era más rápido y pesado y, por lo tanto, su fuerza debió ser domada con más vigor. En este caso, fue la locomotora la que dispuso de esta facultad, pero, los vagones que remolcaba, impelidos por la inercia, podían restarle eficacia al control de la velocidad cuando se utilizaba el freno, por lo que se acabó dotando a parte de estos con artilugios de frenado que se accionaban manualmente cuando la marcha lo requería.

El ingeniero de caminos Tomás Brioso, encargado de la inspección del trazado de Córdoba a Belmez, decía que en las líneas férreas *“de fuerte pendiente se ha presentado continuamente el problema de la seguridad al descender los trenes, siendo frecuentes los accidentes por causa de rotura de frenos, de mal funcionamiento o de efecto ineficaz, por aplicarlo un poco tarde cuando llevan los vehículos mucha velocidad o por patinar las ruedas a causa del estado atmosférico”*.

Entonces, completó lo dicho con ejemplos como el producido por el *“escape de un tranvía en la cuesta de San Vicente; asimismo han ocurrido múltiples averías en las líneas férreas de pendientes exageradas (...) Recordemos, entre ellas, el trozo de la línea de Linares a Almería, comprendido entre Gérgal y Santa Fe, con pendiente de treinta milésimas”*. En este punto, se producía *“casi semanalmente (...) un accidente por escape o por salida de llantas de las ruedas y cuya solución fue la electrificación del trozo (primera de España) de 22 kilómetros, con lo cual se ha resuelto el problema”* (Brioso, 1925: 479). Además de estos ejemplos y como se ha visto ya en parte, en la línea de Belmez también hubo una gran frecuencia de siniestralidad, posiblemente la mayor de todos los trazados de la Península Ibérica, que con los años se tornó tan peligrosa que hasta se le llamó *“antiguamente en Córdoba el “Ferrocarril de la muerte”* (Brioso, 1925: 480).

Por lo tanto, desde siempre, la técnica en este aspecto de la mecánica no pudo dar la solución adecuada y completa a la seguridad de los trenes. Efectivamente, a medida que se fueron creando nuevos ingenios mecánicos que proporcionaban una mayor velocidad, las formas para controlarla surgieron de manera paralela, como no podía ser de otro modo, y así aparecieron distintos artificios como el freno de volante, de husillo, de vacío, hidráulico, magnético, mecánico, reostático, de galga, de patín, de disco e incluso toda una serie de denominaciones que aludían a una situación de desaceleración, independientemente del tipo que se utilizase, como el freno de mano, de urgencia, de

alarma, automático y hasta de régimen de mercancías y de viajeros, este último menos energético, para producir un mayor confort al pasajero.

Pero, ¿qué ocurrió en los momentos históricos en los que el avance de la técnica fue insuficiente para ejercer el control de algunos casos especiales? Entonces, debió buscarse cualquier sistema válido que permitiera la utilización de medios con totales garantías para la vida humana y la integridad de los objetos. Uno de estos procedimientos, desarrollado durante la primera mitad del siglo XX, fue el relativo a las vías de seguridad, por lo que a partir de ahora se apuntará a las que fueron enclavadas en diversos puntos de la línea estudiada, pero, se hará aludiendo a aspectos distintos: desde su perspectiva histórica y funcional y desde la arqueológica en su dimensión industrial, ya que debido a su completa desaparición no es posible entender su significado si no es a través del método propio de esta disciplina.

16.29.0. El origen de las vías de seguridad

El día 29 de abril de 1901, se sometió a la aprobación del ingeniero jefe de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles el proyecto de instalación de *“cuatro puestos de seguridad en la línea de Córdoba a Belmez que estableciendo un verdadero Block System permita aumentar la potencia del tráfico de dicha línea”* (AHF, 1901: A - 0020 - 005).

El plan surgió, entre otras causas, de la necesidad de mejorar *“las malas condiciones de explotación de esta línea debidas á su perfil accidentado, a sus curvas de pequeño radio y á la situación desfavorable de sus estaciones”*, que en aquel entonces se reducían a Córdoba-Cercadilla, La Balanzona, Obejo, El Vacar, La Alhondiguilla, Espiel, Villanueva del Rey y Cabeza de Vaca.

En la memoria se especificó que se era consciente de que se podía haber solucionado el problema con la instalación de una vía doble o estudiándose posibles desviaciones que redujeran las importantes pendientes existentes entre Córdoba y Cerro Muriano y entre El Vacar y La Alhondiguilla, *“pero estas medidas necesitan un largo plazo de tiempo para su instalación, lo que es un grave inconveniente en las circunstancias actuales y hemos preferido proponer el establecimiento de puestos de seguridad”*. En esos momentos, la posibilidad de movimiento de trenes entre dichos trayectos, y sobre todo en el primero, era muy limitada, por lo que se mantuvo *“la potencia del tráfico entre límites muy estrechos aunque el resto de la línea en planta y en perfil se presta a una explotación más activa”*.

El problema de retención radicaba en que el tiempo mínimo que debía de transcurrir entre la salida de un tren de la estación de Cercadilla y el siguiente era de sesenta minutos, el período necesario para que el primero recorriese el trayecto entre esta y La Balanzona, cuando ese mismo tren invertía treinta y tres minutos en alcanzar la estación de Obejo, enclavada a veintidós kilómetros de su origen, desde su salida en el último lugar citado, lo que suponía un total de algo más de una hora y media.

El recorrido en sentido descendente se realizaba en apenas una hora y trece minutos, por lo que utilizando la estación de La Balanzona como único punto de cruzamiento, con la media de esos noventa y tres minutos de interludio que debían dejarse entre la salida de dos convoyes consecutivos, se podían hacer tan solo trece trenes diarios en cada sentido en esta zona de la línea y entre la bajada de El Vacar a La Alhondiguilla, con lo que el estado de congestión del tráfico en estos tramos era más que

evidente si se compara con las posibilidades de explotación del resto del trazado hasta la población de Belmez.

Por ello, una vez que estuvieran en activo los puestos de seguridad proyectados, *“el intervalo mínimo entre las salidas de dos trenes de Cercadilla se reducirían aproximadamente a la quinta parte del tiempo empleado en llegar a Obejo, es decir a 19 minutos próximamente”*, por lo que el número máximo de trenes que podían circular en cada sentido ascendía a veintiuno, lo que aumentaría el tráfico en un 60%, en el mejor de los casos, aunque a la compañía aún le parecía óptimo que el índice de circulación fuera aún más bajo.

Se define también en esta memoria qué es un puesto de seguridad, del que se dice textualmente que *“consiste simplemente en una vía muerta cuya aguja de acceso se encuentra siempre abierta en el sentido de descenso [...] De este modo, si se rompiese el amarre de un tren los wagones cortados entrarían en la vía muerta en lugar de ir a chocar con el tren siguiente”*.

En realidad, lo que se iba a implantar eran unos sistemas de frenado denominados *vías enarenadas* que eran una novedad en el campo de la ingeniería ferroviaria. Este debía ser un término bastante inusual en esas fechas, dado que en una carta posterior remitida por la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles al Ministerio de Fomento, se alude a que *“vía muerta”* es como *“le llama la Cía. de Andaluces”*, lo que indica que una entidad que estaba relacionada con los ferrocarriles del país, no conoce ninguna de las denominaciones con las que se las conocería posteriormente: vía de seguridad o vía enarenada. La explicación que dio la empresa sobre su estructura y funcionamiento reafirma aún más la idea de que unas instalaciones así no debían ser muy corrientes, sino una superestructura ferroviaria completamente novedosa.

Este resto industrial ferroviario puede definirse como un tramo de raíles cubiertos de arena que estaban destinados a detener un vehículo o convoy que se hubiera desfrenado, mediante el efecto de varado que ejerce esta sobre los rodajes. Era pues, una opción alternativa a la sujeción convencional que se efectuaba por medio de procedimientos no mecánicos.

Solía instalarse sobre una vía y a escasos centímetros y de manera paralela a los carriles de una vía muerta o de paso, con la que se conectaba a través de un cambio de aguja que estaba situado a continuación del que daba paso a la vía muerta sobre la que la enarenada estaba situada. Por ello, se aprovechaba la superestructura de traviesas y balasto de esta para colocar unos soportes verticales de chapa o de madera a cada lado del rail, conformándose un cajero que se rellenaba de arena hasta los bordes superiores, con lo que la vía quedaba oculta totalmente.

Los perfiles de estas dos vías muertas *“disponen de una sección horizontal en el arranque y presentan en la extremidad una fuerte rampa que tiene por objeto detener los trenes que entren en ella. Su longitud máxima ha sido calculada con arreglo al número máximo de wagones oficialmente autorizados a circular por cada trayecto”*. Su trazado en planta *“obedece a las necesidades del terreno al cual hemos procurado ceñirnos para disminuir los gastos de instalación (...) Además, en cada puesto se construirá una caseta para resguardo del jefe del puesto quien tendrá a su disposición los aparatos telegráficos, discos, señales y demás medidas auxiliares y necesarias a la explotación”*.

Se instauraba así un auténtico sistema de bloqueo que permitiría *“a la explotación desarrollarse sin peligro para la circulación a pesar del aumento del número*

de trenes”, ya que, “en ningún caso, pueden encontrarse dos trenes en el mismo trayecto porque el jefe de cada puesto no dará paso al tren hasta que el anterior haya pasado el puesto siguiente”.

16.30.0. El puesto de seguridad de Mirabueno

Mirabueno era el paraje que antecedió al puente de Pedroches. Ahí, en una zona de rasantes, se pensó en disponer el puesto de seguridad más cercano a Córdoba, cuyo edificio de gestión se pensó en ubicar en el P. K. 4,291,23, prácticamente pegado al camino de La Trinidad, quizás con la idea de que sirviese también para guardar el paso a nivel del mismo.

La aguja de la vía enarenada se tomaba desde el lado Belmez y se estableció a la izquierda del trazado. Se quiso plantar en el P. K. 4,216,88 a partir de donde seguiría paralela a la vía convencional que describía una pequeña curva (AHF, 1901: A - 0020 - 005).

16.31.0. El puesto de seguridad de Los Pradillos

Los Pradillos se denominaba a una zona que estaba a unos cuatro o cinco kilómetros de Mirabueno, vía adelante. Allí, en el P. K. 8,876, existía una casa doble de Vía y Obras, con lo cual, el edificio que había de albergar a los gestores del puesto ya estaba construido.

El arranque de la aguja de la vía se dispuso en el P. K. 8,887,70. Se tomaba desde el lado Belmez y se apartaba hacia la izquierda de la línea, pero divergiendo de la traza, por lo que conformó con la misma una Y griega (AHF, 1901: A - 0020 - 005).

16.32.0. El puesto de seguridad de La Mocha

La Mocha fue el nombre del topónimo en el que hubo el tercer puesto de seguridad.

Al parecer, se plantó una vía enarenada, sin embargo, no se ha podido constatar arqueológicamente la existencia de algún indicio que indique que hubo allí una de estas instalaciones, salvo en el plano del proyecto realizado en 1901 y en la documentación escrita posterior. Según este, la punta de la aguja que dio paso a la vía de seguridad se plantó en el P. K. 17,291 y se extendió por espacio de 221,40 metros.

El cambio se tomaba desde el lado Belmez y la vía se ubicó en el lado derecho, paralela a un enorme barranco.

Allí se detenían los trenes que iban en dirección a Córdoba, donde se revisaban los frenos de todos los vagones que conformaban un convoy y se calzaban las zapatas de estos con una tabla gruesa que se le quitaba en La Balanzona.

En el plano de establecimiento no se indicó la presencia de ningún edificio de gestión del tráfico, al contrario que en el resto de los dos planos de los puestos ya comentados. Es posible que en el lado izquierdo de la vía hubiese uno consistente en una caseta, cuyo emplazamiento no se ha encontrado en una inspección visual, en el que se colocó un teléfono para pedir vía libre a La Balanzona, pero nunca se han tenido noticias de que hubiese una vivienda convencional y ni siquiera que el puesto estuviese regido por una persona que morase in situ (AHF, 1901: A - 0020 - 005).

16.33.0. El puesto de seguridad de La Solana

Tras ser examinada toda esta información por el ingeniero jefe de la 4ª División Técnica de Ferrocarriles, se informó a la compañía de que el establecimiento de los cuatro puestos no era *“solo práctico, sino hasta necesario”*. Así mismo, se llamó la atención especialmente con respecto al apartadero sito en el P. K. 36,006,40, ya que a diferencia de los otros tres no se especificaba ni el gradiente de la rampa ni el perfil longitudinal, pero, se estimó que la extensión de cuatrocientos metros de la vía podía compensar su falta de elevación para que se detuviesen los trenes desfrenados que entrasen en la misma.

El cambio se tomaba desde el lado Córdoba y la vía de seguridad se dispuso paralela a la general. Tampoco en este caso se indicó la ubicación de ningún edificio de gestión del tráfico.

Finalmente, el 28 de junio de ese mismo año, la Dirección General de Obras Públicas aprobó el proyecto mediante una Real Orden y se autorizó para que se procediese a su construcción, pero, con la condición de que antes de utilizar los apartaderos *“se remita a la aprobación de este Ministerio el proyecto de instalaciones auxiliares y las consignas o disposiciones reglamentarias que han de regir en el servicio de aquellas”* (AHF, 1901: A - 0020 - 005).

De esta manera, el 4 de septiembre del siguiente año, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces respondió remitiendo un plan de prolongación de las obras de fábrica del apartadero del kilómetro 36,006,40, que complementó al anterior y que respondió a una de las dos condiciones impuestas por la Administración Pública (AHF, 1902: A - 0020 - 001).

Los nuevos planos aportados mostraban la representación a escala de dos obras menores y de la *“casa para alojamiento de los guardas agujas que han de desempeñar el servicio en cada uno de los cuatro apartaderos”*. El modelo que se tomó fue el mismo de las casas de vías y obras de la línea de Linares a Puente Genil, por lo que, una vez más en la historia del ferrocarril, la tipología arquitectónica se estuvo empleando según conviniese a los intereses de una compañía que ya conocía modelos cuya bondad de estructura habían sido probados aquí o allí.

En concreto, los directivos del inicio de la línea tomaron el aspecto formal de los edificios de la línea del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz. Posteriormente, los de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, extrapolaron los de las estaciones de la vía de Córdoba a Málaga a la línea que unió Murcia con Alicante y su ramal a Albaterra a Torreveja. Y una vez más, se exportaron estructuras desde *“La Línea del Aceite”* hasta el Córdoba a Belmez.

Así mismo, se especificó en la memoria que acompañaba que se *“establece(n) además dos discos de señales y un taco móvil en cada uno de los dos apartaderos de los que se omite la remisión del dibujo por ser aquellos de los que se vienen empleando en las líneas de la red”*. El término *“taco móvil”* no es nada frecuente en la terminología ferroviaria y hace referencia a una marmita o palanca de cambios.

La 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles emitió un informe de respuesta en el que adjuntó una copia firmada de los documentos enviados y dictaminó que eran correctos, por lo que se concedió a esta la autorización para proceder a la construcción de los edificios, la tajea y la alcantarilla. Sin embargo, se le recordó que la

prescripción obligatoria efectuada anteriormente por el Ministerio de Fomento de remitir previamente al proyecto las normas que habían de regir el funcionamiento de estas dependencias ferroviarias debía ser observada, ya que la empresa no había cumplido con lo que se le había pedido anteriormente, por lo *“que no podrá integrarse al servicio los apartaderos de referencia sin haber aportado a la Superioridad el proyecto de las instrucciones de los mismos”*.

Pero, a pesar de la resolución favorable para que se diese comienzo a unas mejoras tan necesarias, la compañía tardó algunos años en volver a ocuparse de este tema, y más aún en completar el proyecto de una manera definitiva.

TESIS DOCTORAL
UNIVERSIDAD DE CÓRDOBA

**EL FERROCARRIL
DE CÓRDOBA A BELMEZ:
UNA VISIÓN HUMANISTA A
TRAVÉS DE LA GEOGRAFÍA HUMANA
Y LA ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL**

TOMO II

**HISTORIA DEL FERROCARRIL
DE CÓRDOBA A BELMEZ (II)**

Autor:

José Antonio Ortega Anguiano

Directores:

Profesor Doctor Carlos Márquez Moreno
Área de Arqueología

Profesor Doctor José Naranjo Ramírez
Área de Geografía

Fotografía de portadas y gualdas: Estación de Cercadilla, año 1931
Autor: Torres

17.0.0. ACCIDENTES INCESANTES

17.1.0. Refuerzo del puente de Pedroches

El 1 de mayo de 1901, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces sometió a la aprobación de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles el proyecto encaminado a reforzar el tramo metálico del arroyo de Pedroches, situado en el P. K. 4,590 de la línea, según se prescribía en la Real Orden de 23 de enero de 1901 (AHF, 1901: A - 0020 - 004).

Posteriormente, el día 26 de mayo, este organismo respondió que el plan de reparación *“lo encontramos inadmisibile por las siguientes razones”* y entonces se citaron estas, que consistían en que el ancho del puente era de 3,950 metros cuando debía ser de 4,50 metros, *“como se ha proyectado para los puentes sobre el Guadaíra y Salado de Morón”*, siendo necesario que se estudie y proponga un ensanche; en cuanto al peso del nuevo larguero debía tenerse en cuenta el peso específico del mismo y el peso del larguero de madera, del carril, del contracarril y del palastro; con respecto a la resistencia de los roblones, de las viguetas, de los arriostramientos horizontales y verticales también se dio una serie de disposiciones para que se rectificasen los cálculos que se había hecho porque eran erróneos o porque no estaban de acuerdo con las disposiciones propuestas en la Real Orden de 1893, que regían estas cuestiones.

El día 27 de agosto de 1901 se entregó un nuevo proyecto en el que se habían corregido, aparentemente, porque el 24 de octubre se devolvió a sus remitentes porque se dieron nuevas indicaciones debido a sus incorrecciones. Además, se indicó a los ingenieros de Andaluces el modo en que debía hacer los cálculos que se pedían, las fórmulas para llegar a ello y, en suma, dirigieron a los responsables en una cuestión en la que los responsables de Andaluces parecían no conocer en toda su amplitud.

De nuevo, el 4 de enero de 1902 se reenvió una nueva memoria en la que se daban cuenta de los esfuerzos soportados por la estructura metálica en las pruebas realizadas con una o con dos locomotoras sobre cada uno de los tres tramos del paso elevado, sin embargo, tampoco esta vez los datos fueron correctos porque el día 7 de febrero de 1902, la Dirección Técnica y Administrativa de Ferrocarriles devolvió el trabajo porque otra vez más los cálculos de resistencia no eran los adecuados.

Finalmente, el 7 de marzo de 1902 se reenvió un nuevo proyecto con las correcciones pedidas. Además, el 18 de abril se remitió al organismo gestor unos planos de los elementos de dilatación del puente que se aprobaron con prescripciones el día 1 de mayo de 1902, con lo cual, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces pudo por fin poner manos a la obra.

17.2.0. Nuevas multas a Andaluces por los retrasos

El día 10 de mayo de 1901, la comisión provincial decidió imponer cuatro multas a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces por una cuantías de 1250, 750, 500 y 750 pesetas por los retrasos que registró el tren número 12 de la línea de Córdoba a Belmez en los días 22, 23, 24 y 25 de diciembre del año 1900 (Anónimo, 10/05/1901: *El Defensor de Córdoba* Núm. 501).

17.3.0. Accidentes entre los obreros

El 14 de mayo de 1901, en el kilómetro 2, se hirió un pie con un carril el obrero Rafael Lora Rajacoba, por lo que tuvo contusiones de carácter leve.

Al día siguiente, el 15 de mayo de 1901, se le cayó una traviesa en el pie derecho al obrero Tomás Villalobos causándole algunas contusiones, hecho que se produjo en el mismo lugar (Anónimo, 17/05/1901: *El Defensor de Córdoba* Núm. 506).

17.4.0. Caída de un tren

El 16 de mayo de 1901 hubo un suceso en el que Joaquín Aranda, guardafrenos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, se cayó del tren número 215, en el que realizaba su trabajo, cuando el convoy discurría entre las estaciones de Obejo y El Vacar. Afortunadamente, resultó ileso (Anónimo, 17/05/1901: *El Defensor de Córdoba* Núm. 506).

17.5.0. Suicidio de una persona

Además, en esa jornada, al pasar el tren 214 por el P. K. 67,090, cerca de Villanueva del Rey, se arrojó a la vía un hombre, por lo cual, murió en el acto. El individuo resultó tan desfigurado que el responsable del Juzgado de Belmez no pudo determinar la identidad el sujeto (Anónimo, 19/05/1901: *La Correspondencia de España* Núm. 15810).

17.6.0. Yacimientos mineros importantes

La prensa local publicó una nota relativa a un escrito publicado en un periódico de Linares en la que se decía que la provincia de Córdoba era un lugar con un ferrocarril que iba a Belmez donde “*se han descubierto importantes filones de piritas de cobre, que dan indicios de haber constituido una gran explotación en tiempo de los romanos*”. Lógicamente, se refiere la noticia a Cerro Muriano donde en aquellos momentos había una compañía inglesa practicando investigaciones que estaban dando “*excelentes resultados*” (Anónimo, 09/06/1901: *Diario de Córdoba* Núm. 15166).

17.7.0. Refuerzo del pontón del P. K. 8,044

El 7 de agosto de 1901, se presentó un proyecto de reparación del pontón ubicado en el P. K. 8,044, en el que se propuso la sustitución del paso metálico existente en aquel entonces por otro nuevo que iba a quedar situado en una posición oblicua de sesenta y nueve grados, en una rampa de treinta milésimas y en una alineación curva de doscientos metros de radio (AHF, 1901: A - 0021 - 007).

Este tipo de paso elevado que se propuso era el conocido como “*punte-carril. Este sistema presenta numerosas ventajas entre las cuales conviene citar la facilidad de colocación de los largueros de madera, de visitarlos, repararlos y la poca dificultad que ofrece la postura de los hierros en todo tiempo*”.

Los raíles van fijados a una viga de madera que está colocada sobre dos vigas-cajón, que se ligaban entre sí por el arriostamiento de los hierros en ángulo, lo que

proporcionaba mucha fuerza en poco espacio, lo que convirtió a este sistema en el más adecuado para no tener que proporcionar tanta altura a los pasos inferiores.

Debido a la bondad del proyecto, la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla lo aprobó el 21 de agosto de 1901.

17.8.0. Accidente leve en el P. K. 3,000

A finales de la primera quincena de agosto del año 1901, en las inmediaciones del P. K. 3,000, Gregorio Ángel Humanes sufrió una contusión en el pie derecho mientras trece obreros manejaban un carril (Anónimo, 15/08/1901: *Diario de Córdoba* Núm. 15231).

17.9.0. Más averías del material móvil y sanciones por demoras

El día 27 de agosto de 1901, el gobernador civil de Córdoba impuso una multa de 2500 pesetas a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces como castigo por el retraso de una hora y 52 minutos en el tiempo de viaje previsto (Anónimo, 18/04/1904: *Diario de Córdoba* Núm. 16173).

La empresa solicitó la condonación de la deuda poniendo como excusa que la causa del retraso se debió a averías de la locomotora y que el carbón tenía una veta de mala calidad, aunque el empleado en la locomotora era del mejor posible. Intentando solventar el problema, la corporación puso a disposición de los viajeros un tren especial.

Así mismo, se le impuso otra de 250 pesetas por el retraso del tren número 1 de la línea de Málaga efectuado el día 5 de octubre de ese mismo año.

En los meses siguientes, la empresa recurrió ambas sentencias, pero en los primeros días del mes de marzo de 1904 se rebajó la primera a 1000 pesetas, porque el problema del carbón fue algo fortuito ajeno a la misma y el hecho de poner un tren especial le ocasionó un perjuicio.

La cuantía de la segunda sí que se confirmó mediante una Real Orden.

Durante esos años del inicio del siglo XX, las sanciones por parte de los gobernadores civiles para intentar que se cumpliesen los horarios de los trenes fue algo habitual, por lo cual, se ha tenido acceso a noticias de otras multas impuestas a trenes de la línea de Córdoba a Málaga, de Bobadilla a Granada y de otras de Andaluces.

17.10.0. Nueva avería de una locomotora

El 4 de septiembre de 1901, el tren número 215 quedó detenido en la estación de Obejo porque se averiaron las máquinas que lo remolcaban, por lo cual debió de ponerse en marcha una locomotora auxiliar que estaba estacionada en la reserva de tracción de Cabeza de Vaca, con lo cual, el convoy pudo reanudar su marcha (Anónimo, 06/09/1901: *Diario de Córdoba* Núm. 15252).

17.11.0. Refuerzo de los puentes de La Alhondiguilla y Albardados

El último de los proyectos de refuerzo de tramos metálicos fue el relativo a los dos pasos elevados gemelos en cuanto a medidas de longitud y hechura: el del arroyo de

las Navas del Molero, en La Alhondiguilla, y el del arroyo de Albardados, cercano a Belmez, situados respectivamente en los P. K. 42,433 y 66,484.

Se presentó la petición del permiso de las obras a la administración el 19 de septiembre de 1901 (AHF, 1901: A - 0018 - 004). Ambos tramos tenían una longitud de 25,10 metros; las paredes eran de celosía; estaban separadas 3,015 metros una de otra y se arriostraban con cruces de San Andrés. El tablero era superior; se componía de viguetas en I, separadas 1,80 metros, y se remataba con largueros de madera.

Una vez revisada la documentación, se le indicó a Andaluces que había errores en los cálculos relativos a la resistencia en algunas partes de la estructura, por lo cual, se corrigió lo necesario y se presentó de nuevo el 20 de enero de 1902. Sin embargo, tampoco se aprobó en esta segunda ocasión y se le devolvió a la compañía el día 6 de febrero y se volvió a presentar de nuevo, por tercera vez, el 12 de mayor de 1902.

Entonces, se recurrió a la opción de dejarlo *“apoyado sobre una palizada central”* porque *“no hay aguas por debajo más que en los casos de temporales de lluvias”*, por ello, se dispondría una base de mampostería sobre la que se colocaría la pila metálica, teniendo la altura necesaria para que *“las aguas no puedan alcanzarla en ningún caso”*.

Ante ello, el 20 de junio de 1902, la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla se quejó ante Andaluces de que volviese a presentar el mismo proyecto y los planos ya vistos anteriormente, salvo la novedad de mostrar la opción de apoyar el tramo metálico en su zona central con una palizada.

Hasta el 27 de enero de 1903 no volvió la empresa ferroviaria a presentar un nuevo plan. En esta ocasión, la solución al problema de estabilidad de los dos puentes consistió en disponer un cuchillo idéntico al de los lados derecho e izquierdo del puente para así darle la estabilidad requerida.

Por fin, el 27 de febrero de 1903 se autorizó a Andaluces a proceder al refuerzo de ambos puentes, pero no sería hasta el 14 de noviembre del año siguiente cuando se iniciasen los trabajos, al menos, en el puente de La Alhondiguilla. Cuando se comunicó el hecho, se advirtió a Andaluces que estableciese unas *“señales de precaución y parada absoluta á la distancia reglamentaria por ambas bandas del citado puente y prevenidos los servicios interesados”*.

Finalmente, el día 2 de enero de 1905 quedó terminada la reparación y el refuerzo del puente de La Alhondiguilla, por lo que pudieron pasar los trenes sin precaución.

Por ello, el 12 de enero se trasladaron las herramientas y se acopiaron los materiales necesarios para emprender la reparación y refuerzo del arroyo Albardados, sin embargo, no se tienen noticias de cómo se produjeron esas reparaciones y mejoras en este tramo metálico, por lo que hay que intuir que fueron hechas de una manera similar a las que se practicaron en el de La Alhondiguilla.

17.12.0. Descarrilo de una locomotora

El 22 de septiembre de ese mismo año, se produjo el descarrilo de la máquina número 174, la misma que también estuvo implicada en el choque frontal registrado meses antes en los llanos de El Vacar. El hecho se produjo en los cambios de entrada de esta estación, en el lado La Alhondiguilla, por lo que quedó detenido durante algún tiempo el tren número 12.

17.13.0. Trabajador de Vía y Obras herido

El 27 de septiembre de 1901, por la tarde, se hirió en la mano derecha el obrero Francisco Cabeza Ortiz cuando trabajaba en la renovación de la vía en un lugar próximo al P. K. 8,000 (Anónimo, 28/09/1901: *El Defensor de Córdoba* Núm. 615).

17.14.0. Accidente en La Balanzona

A veces, la precaria seguridad de la línea hacía que se viesan gigantes donde solo había molinos. Precisamente, eso fue lo que ocurrió con respecto al accidente registrado en La Balanzona el día de Nochebuena de 1901, cuando la sicosis producida por el primer aniversario del accidente de El Vacar imperaba en la mente de todos.

La noticia la había dado *El Defensor de Córdoba* diciendo que el día de Nochebuena hubo un accidente en la bajada de la Sierra debido a que cinco obreros de El Vacar montaron en una zorrilla que tomaron sin permiso de la Brigada de Vías y Obras y se dirigieron a Córdoba con la idea de pasar la Nochebuena en la capital. Sin embargo, no fueron capaces de parar la vertiginosa velocidad adquirida por el vehículo y chocaron de frente con un tren ascendente.

A consecuencia de ello, murieron tres de los viajeros y otros dos fueron heridos de manera muy grave. Uno de ellos, llamado Francisco Macías Márquez, de treinta y cinco años, natural de El Pedroso (Sevilla) y trabajador eventual de la compañía, resultó con rotura del fémur y con herida contusa en la cabeza, por lo que fue curado en el hospital de agudos.

El órgano informativo aludido se quejaba de la falta de información oficial y dedicaba una invectiva contra el Gobierno Civil y contra la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces por su escasa responsabilidad (Anónimo, 26/12/1901: *El Defensor de Córdoba* Núm. 689).

Se llegó a decir en otro medio que el tren número 3 chocó en El Vacar con varias vagonetas cargadas con materiales sobre las que iban varios obreros de Vía y Obras a consecuencia de lo cual murieron dos y se temía por la vida de otros dos que estaban en estado crítico (Anónimo, 27/12/1901: *La Correspondencia Alicantina* Núm. 5070).

Al día siguiente, se desmintió el dato relativo a los muertos en otro periódico, porque no los hubo, pero se confirmó el del accidente de Francisco Macías Márquez, sin embargo, se indicó que el accidente se había producido en la estación de La Balanzona, y no en la de El Vacar, al chocar con un vagón de cola de un tren que se hallaba parado (Anónimo, 28/12/1901: *La Correspondencia de España* Núm. 16031).

A resultas de la difusión de la noticia por todo el orbe, las autoridades nacionales tomaron medidas y se manifestaron para dar una respuesta oficial tras haber investigado, pero casi cuarenta y ocho horas después de lo que la ley prescribía, según se quejó el diario local. La versión oficial dijo que a las cinco horas de la tarde del día 24, Fernando Estévez Rodríguez, el capataz de vías y obras y tres obreros más, que estaban trabajando en la renovación de la vía en las cercanías del P. K. 15,000 de la línea, ubicado en las inmediaciones de La Balanzona, se dirigieron hacia la estación a bordo de una zorrilla. Poco a poco fueron ganando velocidad hasta el punto de no poder frenar su marcha de manera absoluta y chocaron contra el vagón de cola de un tren que había estacionado en la playa de vías de dicha parada, a consecuencia de lo cual Francisco

Macías se produjo las heridas referidas (Anónimo, 28/12/1901: *El Defensor de Córdoba* Núm. 691).

Efectivamente, como la administración no dio noticias del asunto, Vilchez, el jefe de la estación de Cercadilla interpeló a Fernando Estévez, que manifestó que el día 24 a la 1:30 horas estaba con los trabajadores José Martínez, peón guarda de la brigada; José Moreno, suplente; Francisco Macías y otro más cuyo nombre no recordaba, se dirigían a Córdoba con las herramientas y la zorrilla cuyo freno de galga se rompió en el P. K. 13,000 aproximadamente, ya cerca de La Balanzona, donde había un tren de material estacionado. Al ver que el choque era inevitable, el capataz exhortó a sus trabajadores para que saltaran por el terraplén antes de hacerlo él mismo, a resulta de los cual sufrió ligeras heridas en las manos. En cambio, sus subordinados siguieron encima del vehículo y al chocar, tres de ellos sufrieron algunas contusiones y el cuarto tuvo las lesiones graves a las que se ha aludido (Anónimo, 27/12/1901: *Diario de Córdoba* Núm. 15362).

17.15.0. Mejoras en Cabeza de Vaca

El 13 de enero de 1902 se sometió a la aprobación de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla un proyecto de modificación y ampliación de la estación de Cabeza de Vaca consistente en la construcción de un edificio para oficina y alojamiento del jefe de estación, un muelle para carbones, colocar dos grúas hidráulicas y el ensanchado de los tramos metálicos de los P. K. 63,360 y 69,072,06 para que contuviesen dos vías en vez de una (AHF, 1902: A - 0021 - 001).

El aumento del tráfico debido al movimiento registrado a causa de las extracciones de las minas de Peñarroya y el próximo establecimiento del servicio común de la línea con el ferrocarril minero de "La Maquinilla" exigieron hacer una serie de reformas en el trazado de las vías, que en aquel momento se reducían a la vía 1, la general, paralela a la cual se establecería otra a la que se le iba a dar paso mediante dos agujas situadas en los P. K. 68,952 y 69,480,10, dejando una longitud útil de 260 metros.

Así, la vía 2 quedó para usarla junto a la 1 en el cruzamiento de los trenes, la 4 y la 10 para la recepción de trenes de material vacío, la 6 para la circulación de máquinas, la 8 para la recepción de trenes cargados y la 12, 14, 16 y 18 para la formación de trenes.

Además, paralelo a las vías 2 y 4 y a dos metros "separado de ellas, se sitúa un muelle para carbones de 40 ms. de frente, construido con carriles y traviesas igual á los existentes en otras estaciones de la Red". Por otra parte, el edificio de viajeros, del que carecía la parada, se acabó construyendo siguiendo el patrón estético ya conocido en el resto de los edificios de viajeros de las demás estaciones. Sin embargo, este se levantó a la izquierda de la vía sobre una elevación de gruesos muros de piedra para que salvase la diferencia de altura entre el terreno original y el de la explanación de la vía, que debió elevarse para que las crecidas del Guadiato no llegasen nunca a afectar a las instalaciones.

El 1 de abril de 1902 se dio permiso para realizar las obras y para hacer todas las reformas citadas, con lo cual, parece que la estación de Cabeza de Vaca tomó con aquellos cambios el aspecto con el que se la conoció durante décadas, aunque puntualmente tuviese nuevas reformas. Al igual que ocurriera con Cercadilla y Córdoba, Andaluces debió tener concentradas sus actividades en la estación de Belmez

hasta que se completaron las instalaciones de esta parada, sin embargo, también se siguió compartiendo con MZA las instalaciones de su estación en la localidad belmezana.

Además de haber convertido Cabeza de Vaca en un centro poderoso desde el punto de vista de la explotación de la línea, la empresa propietaria también concentró las actividades relativas a *“las propias del embarque del carbón, para lo que llegó a contar con diecisiete vías de servicio, incluyendo las correspondientes al triángulo de inversión. En concreto, para la reserva de las locomotoras se habilitaron cinco vías, en una de las cuales se encontraban el gálibo y la aguada”* (Torquemada, 2016: 27).

17.16.0. Caseta para la caldera de Cercadilla

El 31 de enero de 1902, se presentó un proyecto para construir una caseta para resguardar de la intemperie la caldera que hubo en la estación de Cercadilla con la que se calentaba el agua de los caloríferos (AHF, 1902: A - 0021 - 005). Con ello, se pretendía preservar todo el sistema, así como mantener el buen estado de los elementos.

El edificio era un pequeño reducto de apenas 4,50 x 4 metros, con tejado a dos aguas, que se levantó usando raíles a modo de pilares. Es decir, que hubo uno en cada una de las cuatro esquinas y, en los muros más largos, se colocaron dos en cada uno, que sirvieron de dintel a la puerta y a la ventana posterior. Los espacios entre carriles se llenaron con ladrillos.

En el interior, los caloríferos se depositarían en dos bancos, la caldera se dispuso en el centro, el depósito de combustible se emplazó en un rincón, el tejado se cubrió con tejas planas asentadas sobre un entramado de vigas y listones de madera.

Finalmente, el proyecto fue aprobado el día 11 de febrero de 1902.

17.17.0. Empalme de la línea de Belmez con la estación de Córdoba

En la documentación de Andaluces perteneciente a los fondos del Archivo Histórico Ferroviario existe un plano que está fechado el 12 de marzo de 1902 y que reproduce la zona de las dos estaciones de Córdoba (AHF, 1902: A - 0021 - 008).

Fue tomado del realizado por Casañal en 1885, por lo tanto, tiene una escala de 1:5.000. A dicha carta no la acompaña más documentación que la citada, por lo cual, a falta de una información textual pormenorizada sobre la intención del mismo, se debe buscar esta entre los documentos generados por MZA para encontrar un legajo fechado en abril de 1903 que contiene ese mismo proyecto y que indica que Andaluces presentó el proyecto en junio de 1902. Además, el plano que lo acompaña muestra el trazado ferroviario que iba a constituir el empalme de la estación de Córdoba con la línea de Belmez mediante una amplia curva que partía desde las vías más septentrionales de la estación e iría a unirse con la citada explotación ferroviaria.

La idea se gestó tiempo antes. Precisamente, el 10 de julio de 1889 la División de Ferrocarriles de Sevilla dispuso que se tomasen las medidas necesarias para *“ver si era posible enlazar la línea de Córdoba á Belmez con la de Madrid á Córdoba dentro de las agujas de la estación de esta última capital, haciendo para ello la variación indispensable en el trazado de la primera línea”* (AHF, 1865: D - 0032 - 001), como ya se ha dado a conocer cuando se ha tratado este asunto del enlace.

17.18.0. Puente giratorio en Belmez

Debido a ello, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces propuso el 14 de marzo de 1902 la construcción de *“un puente giratorio del mismo tipo que los demás de la red”*, que se pretendió ubicar en el P. K. 62,939 de la línea de Almorchón a Belmez, exactamente el mismo en el que estaba situado el edificio de viajeros de esta parada de MZA, pero al otro lado de la playa de vías (AHF, 1902: A - 0021 - 003).

En un principio, muy próxima a la que se pensaba colocar, hubo una placa de volver vagones al final de una vía muerta, sin embargo, según el plano que se acompañaba en el proyecto, la placa estuvo instalada en un foso de quince metros de diámetro a la que se llegaba a través de una vía que se abría a partir de la aguja número 9.

Una vez visto el proyecto, la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla, comentó en sus documentos de valoración internos que de *“la simple inspección del plano que se acompaña se observa que la Compañía trata tan solo de suprimir la vía muerta que conduce á la placa giratoria, instalando en su lugar otra [...] que sirva para conducir las máquinas al puente giratorio”*.

Como se puede deducir, el cambio no fue una simple sustitución de una placa por otra, sino que se dispuso una zona en la que no solo se daba la vuelta a las máquinas, sino que tras el puente giratorio se instalaron tres vías, las dos de los lados medían 33 metros de longitud y 50 la central, con lo cual era posible dejar apartadas varias máquinas mientras esperaban el momento de realizar su próximo servicio sin que ocupasen ninguna de las vías necesarias para las maniobras. Con ello, se creó una zona de depósito al uso, o reserva, tan necesaria en una estación que marcaba el final de dos líneas.

Aunque Belmez pertenecía a MZA, bien es cierto que desde el origen de la línea que unía esta población con la capital de la provincia, tanto la Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Espiel y Belmez como la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, las dos empresas que habían sido sus propietarias, habían decidido establecer este punto como su cabecera norte, tras ponerse de acuerdo con la propietaria, a la que pagaban por la prestación de los servicios. Así, cuando se construyó la placa giratoria de la que se habla, ambas compartieron gastos de instalación, dado que las dos iban a usarla por igual.

17.19.0. Instalación de dos vías muertas en Cercadilla

El legajo que acoge la documentación referente a la instalación de dos vías muertas en Cercadilla solo contiene un plano parcial de esta estación, por lo cual, carece de memoria o cualquier otro dato que arroje luz sobre las modificaciones realizadas en la playa de vías, pero se intuye por las líneas inconexas que demarcan una vía, que esta iba a ser modificada en el cambio que estuvo en la zona oeste de las instalaciones, es decir, en el lado Valchillón de la estación (AHF, 1902: A - 0167 - 003).

Esto permite aventurar que las dos vías a las que alude el proyecto fueron las que se tendieron paralelas al muro de cerramiento meridional que protegió la zona del patio de mercancías, para cuyo uso se destinaron ambas.

17.20.0. Enlace de la línea de Belmez con la estación de Córdoba

El 7 de mayo de 1902, los ingenieros encargados de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla redactaron y entregaron a la 3ª División y Administrativa de Ferrocarriles de Madrid, perteneciente al Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos una orden en la que se trataba de la conexión de la línea del Córdoba Belmez con una de las vías del Córdoba a Sevilla dentro de las agujas de la estación de Córdoba. Además se adaptó una copia del dictamen de la sección 3ª de la desaparecida junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos de fecha 26 de junio de 1889.

Una vez estudiado el problema en la propia estación de Córdoba por el ingeniero encargado de la inspección de la línea de Córdoba a Sevilla emitió un informe fechado el 21 de octubre de ese año en el que planteaba que se quería enlazar la línea de Belmez con la estación de Córdoba mediante *“una alineación curva de 210 metros de radio en el punto kilométrico 0,745 con un desarrollo de 423 metros que encuentra tangencialmente a la vía más próxima de la estación de Córdoba dentro de agujas”*, para lo cual había que hacer pocas obras de fábrica, salvo una alcantarilla, y mover algunas tierras (AHF, 1902: A - 0171 - 002). O sea, que se volvió a contemplar la unión de la línea directamente con la de Córdoba, de la que ya se ha hablado anteriormente, desconectándola de Cercadilla.

Por otra parte, para que los trenes de la estación de Córdoba pudiesen maniobrar sin que llegasen a traspasar el paso a nivel de Trassierra y el de los Arenales habría que acortar las distancias entre agujas extremas en una longitud de 181 y 225 metros, respectivamente, lo cual era una modificación casi irrealizable debido a la poca longitud con la que quedaría la estación al suprimirle la importante cantidad de 406 metros, por lo cual, el informador indicó que *“en nuestro concepto debe conservarse la separación actual entre las agujas de entrada y salida [...] y buscar por otro medio la mejor solución al movimiento de trenes en esta estación”*, que suponía un número de circulaciones importantes al día entre los que pasaban por los pasos a nivel de Trassierra y de Los Arenales.

Con respecto al primero, las circulaciones las componían los mercancías con viajeros, los dos correos, los dos mixtos y los dos expresos de Sevilla; los dos correos y los dos mixtos de Málaga; y los dos correos y los dos mixtos de Écija, lo que suponía dieciséis trenes de paso que mantenía cerrado el paso a nivel durante ocho horas diarias.

En cuanto a los mercancías, pasaban siete trenes procedentes de la línea de Sevilla y otros tres de la línea de Málaga, lo que suponía diez circulaciones diarias.

En lo tocante al paso de Los Arenales, pasaban a diario nueve mercancías y además dos correos, dos mixtos, dos expresos y dos mercancías con viajeros de Sevilla, lo que supone ocho trenes, por lo cual, las barreras del paso a nivel se cerraban durante tres horas al día.

También se propuso en el informe la posibilidad de construir un viaducto sobre el paso de Trassierra, pero la longitud y la ocupación de las propiedades privadas aledañas lo hicieron inviable para levantarlo.

Así mismo, se proyectó que MZA construyera un muelle de trasbordo para poder componer los trenes sin tener vías ocupadas.

También se indicó que debía construirse un paso inferior bajo el paso a nivel de Los Arenales.

Una vez visto el informe, la Dirección General de Obras Públicas envió el 23 de mayo de 1903 a la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla

algunas prescripciones que este organismo trasladó a Andaluces el 24 de junio de ese año.

Posteriormente, el 24 de octubre, esta empresa respondió que no tenía problema para aceptar la solución técnica para unir la línea de Belmez en la estación de Córdoba, pero Keromnes, su director, se quejaba de que desde que la línea había pasado a integrarse en la compañía nadie habría considerado que un día debía funcionar saliendo los trenes de su estación de Cercadilla, pasar por otra ajena a la compañía propietaria y volver a retomar de nuevo el trazado que le pertenecía.

Además, como el acceso de los trenes se iba a efectuar por la vía del depósito de MZA, los viajeros tendrían que apearse en los andenes de mercancías y, si acaso se dirigían hacia el paso a nivel de Los Arenales para entrar en la vía principal de la estación, tendrían que salir a la vía general de Madrid, con lo cual era del todo inconveniente a los intereses de la empresa porque sufriría retrasos al estar en unas vías ajenas atestadas de circulaciones.

Para solventar esto, había una solución que era la de terminar de poner en funcionamiento el enclavamiento de los discos y agujas del cruce que se estaban terminando. El único problema que podía presentarse era la rotura de los enganches de un vehículo de un tren marchando hacia la sierra, con lo que retrocedería debido a las pendientes pronunciadas, o la irrupción fortuita de un tren desfrenado en la intersección, lo que se evitaría con la construcción de una vía enarenada a la que se daría paso mediante una aguja acoplada al resto de las señales del conjunto para que todo estuviese integrado en un mismo sistema de seguridad.

Por otra parte, el Ayuntamiento y la Cámara de Comercio de Córdoba intentaron que de una vez se construyese la estación definitiva de Cercadilla o bien se centrasen las actividades de viajeros en la de Córdoba, sin embargo, la 4ª División volvió a pronunciarse aduciendo los complejos problemas ya expuestos respecto a este asunto.

17.21.0. Supresión del cruce de la línea de Sevilla y Belmez

Así la cuestión, el 26 de junio de 1902, Andaluces presentó un proyecto para suprimir las líneas de Sevilla y de Belmez realizado por Keromnes, su director, y Joaquín de la Jubera, el ingeniero agregado a la Dirección. Ambos, suscribieron una memoria en la que se indicaba que una vez reconocidos por parte de Andaluces y MZA los inconvenientes que ofrecía la intersección y para evitar la probabilidad de que ocurriese un accidente debido a un tren desfrenado o escapado debido a la rotura de enganches, se deseaba eliminarla (AHF, 1902: A - 0089 - 027).

La modificación consistía en levantar el trazado a partir del P. K. 0,546,50 de la línea y enlazándolo con la vía 14 después de conectarla *“con la de Córdoba á Sevilla por medio de la aguja B y seguir por la de C á la nº 23 conforme se indica en el plano que se acompaña”*, un documento que no figura en dicho legajo, por lo cual solo se puede intuir la intención comparándola con los planos de otros asuntos centrados en esa misma zona.

A 134 metros del inicio de la reforma se estableció *“la aguja A, de la que parte una nueva vía, muerta, en curva á la derecha, de 200 m. de radio la cual sigue en recta por la derecha y paralela á la de Córdoba y Sevilla en una longitud de 212 m.”* Estos raíles de los que se habla, aunque se indicaba que eran los de una vía muerta, en realidad

era una vía de seguridad, solo que en aquellos momentos aún no existía una designación específica para designar a este tipo de dispositivo de frenado.

El resto del texto alude al *modus operandi* del tráfico que ya se ha visto en otros documentos de MZA.

17.22.0. Reformas en el cruce de la línea de Sevilla y Belmez

El 26 de junio de 1902, el mismo día en que se presentó el documento anterior, se elevó a la superioridad de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla la aprobación de la memoria de supresión del cruce, a la que se acompañó un plano general de la estación de Cercadilla (AHF, 1902: A - 0169 - 005).

El 30 de junio de 1902, el ingeniero de la misma se dio por enterado de la idea que perseguían ambas compañías y respondió enviando unas prescripciones que indicaban que la vía muerta debía estar enclavada y acoplada en el conjunto de señales; que las maniobras no invadiesen el paso a nivel de Trassierra; y que se unificase el servicio de viajeros en Córdoba, dejando en Cercadilla las mercancías.

El proyecto se aprobó mediante una Real Orden de 23 de marzo de 1904, pero, el 7 de octubre se volvió con la cuestión indicando que se iba a comenzar en breve las obras de supresión del cruce y que la aguja de la vía muerta iba a formar parte del enclavamiento; que, lógicamente, los trenes no iban a invadir nunca el paso a nivel citado porque las vías no llegaban hasta ese punto. En cuanto a ponerse de acuerdo con MZA para unificar el servicio de viajeros en la estación de Córdoba, se iba a intentar, pero el director de Andaluces le indicó al ingeniero jefe de la División que no le ocultaba *“á esa jefatura que se trata de un asunto complejo y que no puede resolverse sin un determinado estudio”*.

El 10 de diciembre de 1904, la 4ª División de Sevilla le comunicó a Obras Públicas las disposiciones para que informase a los interesados de la obligatoriedad del cumplimiento en breve plazo de lo dispuesto en la Real Orden del 23 de marzo de ese año, sin embargo, no se dio paso alguno por parte de este organismo, lo que originó que el 20 de septiembre de 1906 la División reclamase a Obras Públicas.

A su vez, el 6 de octubre de ese año la primera reclamó a Andaluces la justificación de haber ejecutado las obras de supresión del cruce, pero, no se respondió, por lo cual, el 15 de noviembre se le envió un telegrama para que la compañía se aprestase a dar una respuesta, sin embargo, la falta de terminación de las obras hizo que no se llegase a contestar por motivos evidentes.

17.23.0. Dormitorios de maquinistas en Obejo y en Belmez

El 26 de junio de 1902 se presentó a aprobación el proyecto del que apenas si existe documentación que perseguía la ampliación de los dormitorios para maquinistas de la estación de Obejo y de Belmez (AHF, 1902: A - 0171 - 001).

Como se conoce, en la primera existió una placa de volver máquinas desde el origen de la línea, donde se daba la vuelta a cuantas locomotoras volvían hacia Cercadilla o hacia el final de la línea, si es que habían terminado su servicio en algún punto intermedio del recorrido. Por ello, debió haber allí una pequeña reserva y como consecuencia de lo cual debieron pernoctar los maquinistas. Lo que no es posible conocer es dónde se levantaron dichos aposentos y de qué estaban contruidos, dado que todas

las dependencias de obra que hubo en la estación son bien conocidas por haber permanecido inalterables a lo largo del tiempo y tampoco hay evidencias de su existencia.

Un caso similar puede ser el del dormitorio que usaron los maquinistas de Andaluces en la estación de Belmez, que estuvo emplazado en el P. K. 63,085 del kilometraje de la línea de Almorchón, propiedad de MZA, cercano a la zona de mercancías. En el plano de vías de la estación contenido en el legajo relativo a la instalación del puente giratorio para volver máquinas de la estación de Belmez (AHF, 1902: A - 0021 - 003), del que ya se ha hablado, se muestra un edificio rectangular de 8,5 por 4 metros junto al que hay otras dos dependencias más pequeñas y a las que se identifican en el mapa como "chozos".

En aquel momento, hubo hasta cuatro estructuras de esta clase en esa parada, así como otra más determinada como "casilla desmontable". Además, en fotos históricas aparece junto al edificio de viajeros otro de arquitectura provisional, lo cual indica que el de Andaluces de esta estación pudo ser una de estas construcciones efímeras. Por lo tanto, se puede aventurar que también el que hubo en la de Obejo pudo ser otro de estos, aunque nada se dice al respecto.

Días después, el ingeniero revisó el proyecto y el 2 de julio emitió un informe indicando que devolvía los documentos sin aprobarlos porque entendía que no debe presentarse un propuesta de esa *"entidad sin que se justifique en el dibujo de la planta del edificio que su forma y capacidad es la conveniente para distribuir en ella el número de camas que se proponen de un modo acertado"*. Por lo cual, era preciso *"que se señalen por medio de un rectángulo los emplazamientos de cada una de ellas, tanto en la planta como en los alzados laterales para demostrar que no tropezarán con las puertas ni ventanas del edificio y esto parece difícil de conseguir con la disposición adoptada en el emplazamiento de Obejo"*.

En cuanto al plano del dormitorio de Belmez no se indicó cuántas camas se pensaban disponer ni se pensó en situar un necesario cuarto de aseo, al igual que ocurrió con el otro, en el que tampoco se contempló su terminación correcta.

La documentación existente se limitó a lo expresado, por lo cual se intuye que es posible que el asunto se dejase ahí y no se continuase.

Lo que sí es cierto es que hubo un dormitorio de maquinistas y fogoneros en la estación de Cabeza de Vaca. Como se ha indicado, al ser una estación de final de línea, tanto en tiempos de Andaluces como en los de RENFE, se instaló allí un depósito de locomotoras, por lo cual, sus conductores tuvieron un lugar para pernoctar tras terminar su servicio. El dormitorio disponía de una sala con seis camas individuales y de otra en la que se instaló el comedor y una cocina con un poyo en el que aparecían dos senos de un fregadero.

17.24.0. Otra noticia más sobre el edificio de viajeros de Cercadilla

A través de la prensa, se conoció que Barroso, el gobernador civil de Córdoba, pidió al ministro de Instrucción Pública que hiciese lo posible por destinar el dinero necesario para poder construir el muro de defensa del río Guadalquivir y que se construyese un edificio digno en la estación *"del ferrocarril para el servicio de viajeros de la línea de Belmez, asuntos ambos de grandísimo interés"* (Anónimo, 12/08/1902: *La Correspondencia de España* Núm. 16268) para la ciudad.

17.25.0. Robo en tres pasos a nivel de la línea

En la primera quincena de octubre de 1902 se registró un robo consistente en la sustracción de las seis cadenas con las que se cerraban y abrían los pasos a nivel de los P. K. 1,141, 2,855 y 3,766. Al parecer, el hecho fue efectuado por tres jóvenes apodados "Luli", "Chaqueta" y "Gazpacho", por lo cual el Juzgado decretó un edicto para promover su detención (Anónimo, 14/10/1902: *Diario de Córdoba* Núm. 15643).

17.26.0. Descarrilo de una locomotora en Cabeza de Vaca

La máquina 226, que remolcaba el tren número 216, se salió de la vía en la aguja de entrada de Cabeza de Vaca el día 16 de octubre de 1902, por lo cual se debió de hacer un trasbordo a otro convoy para que los viajeros pudiesen seguir su viaje (Anónimo, 18/10/1902: *Diario de Córdoba* Núm. 15647).

Debido al descarrilamiento, el gobernador civil impuso en los primeros días del año 1903 una multa a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Anónimo, 13/01/1903: *Diario de Córdoba* Núm. 15730).

17.27.0. Pasos a nivel de las carreteras de Trassierra y de Los Arenales

Desde que el ferrocarril se instaló en Córdoba, el tiempo de espera para poder cruzar el paso a nivel de la carretera de Trassierra fue siempre muy dilatado. Por ello, comenzaron a proliferar muy pronto las voces que pedían que se construyera un viaducto que salvase de una sola vez las vías de Sevilla, Málaga y Belmez.

En el informe fechado el 23 de octubre de 1902, redactado por los responsables de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla, que se dirigió al Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, se decidió que habría de tener seis metros "*de altura sobre los carriles para el paso de los trenes*". Si era así, las rampas de uno y otro lado del paso superior debían alcanzar las seis milésimas de gradiente, por lo cual, "*habría que empezar la variación á la distancia de 100 metros contados á uno y otro lado del paso*". Por ello, a falta de espacio para los necesarios terraplenes, la carretera debía elevarse entre muros y "*se necesitaría además, construir varias rampas y en algún sitio escalinatas de acceso á la plataforma de la carretera*" porque había una serie de edificios alrededor que iban a verse afectados por la construcción, como varias casas y tres fábricas, entre otras propiedades.

Así mismo, el paso a nivel de la carretera de Los Arenales, que se encontraba en el lado contrario de la estación de Córdoba, también generaba serios problemas al tráfico de esa ruta debido a las constantes maniobras que se efectuaban en la playa de vías para componer y descomponer los trenes, lo que provocaba cierres prolongados de las barreras, al igual que ocurría en el de Trassierra, por ello, se le indicaba a MZA que "*estudie una variante de la carretera de Los Arenales con objeto de sustituir el paso a nivel por un paso inferior*" (AHF, 1886: C - 0852 - 001).

Durante décadas, las dos intersecciones siguieron siendo un problema para las comunicaciones entre el norte y el sur de la ciudad. El de la de Los arenales terminó con la construcción del viaducto del Pretorio en la década de los años diez del siglo XX,

mientras que la de Trassierra se alargó en el tiempo hasta su desaparición definitiva en el momento del soterramiento de las vías cuando se construyó la estación del AVE.

17.28.0. Sustitución de la pasarela del puente del P. K. 8,044

El 23 de octubre de 1902 se cortó la vía en el P. K. 8,400 “*por estar colocándose un tramo metálico en el pontón existente en dicho sitio*”. El cronista del periódico informó sobre el lugar exacto, pero erró al indicar los metros, dado que el tramo metálico aludido se encuentra en realidad en el P. K. 8,044.

Debido a ello, hubo que hacer transbordo entre trenes a fin de que pudiesen circular los convoyes habituales. La vía quedó libre durante la madrugada siguiente (Anónimo, 24/10/1903: *El Defensor de Córdoba* Núm. 922).

17.29.0. Atropello mortal de una guardabarrera.

El tren correo de Belmez arrolló a la guardabarrera y la mató en un paso a nivel que no se especificó en la noticia. La prensa dijo que se llamaba de los Santos Pintados, pero no aclaró nada sobre las circunstancias del accidente (Anónimo, 02/12/1903: *La Rioja* Núm. 4275).

Lo que resulta extraño es que se aluda a un topónimo semejante cuando dicho paso a nivel estuvo en la línea de Córdoba a Manzanares y no en la de la sierra, por lo cual la noticia es confusa.

17.30.0. Corte en la línea por la rotura de un vagón

El día 21 de enero de 1903, el tren 216 se detuvo en el P. K. 6,800, muy cerca de la casilla del paso a nivel de la carretera de Almadén, por haberse caído un tope de un vagón, por lo cual, el vehículo descarriló y resultó averiado. Debido a ello, hubo que dejarlo estacionado en el apartadero de El Tonkin.

Esta eventualidad ocasionó que el tren 212 quedase retenido en La Balanzona durante una hora y catorce minutos y que el tren 211 saliese de Cercadilla con cuarenta minutos de retraso debido a que tuvo que esperar en la estación la llegada del tren que tuvo problemas (Anónimo, 22/12/1903: *Diario de Córdoba* Núm. 15739).

17.31.0. Nuevas multas por retrasos a Andaluces

Los días 27 y 29 de enero de 1903 el gobernador civil de Córdoba impuso una multa de 1000 y 250 pesetas a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces como castigo por los retrasos del tren número 12 habidos en esos dos días.

La empresa recurrió la sentencia, pero en los últimos días de noviembre se confirmó la misma mediante una Real Orden (Anónimo, 28/11/1903: *Diario de Córdoba* Núm. 16038).

17.32.0. Nueva actuación para suprimir el cruce de Cercadilla

El proyecto de instalación de señales para proteger el cruce de las líneas concurrentes comprendía la colocación de un enclavamiento, un sistema de seguridad

con el que se establecía una relación entre una serie de señales, barreras, aparatos de vía, etc., que debían ser accionados en un orden determinado con el fin de evitar acciones que pudieran ser peligrosas para la circulación de un espacio ferroviario concreto.

Aunque Marry, el ingeniero jefe de la explotación de MZA, había propuesto el 14 de febrero de 1903 unas medidas de seguridad en tanto no se solucionara el problema del cruce, el 24 de febrero de 1903, Keromnes, el director de Andaluces, consintió en aceptar las propuestas y estuvo de acuerdo en pagar las diecisiete mil pesetas que suponían el coste del establecimiento de los elementos del enclavamiento, según manifestó en una carta fechada el 20 de marzo dirigida al director de MZA.

Por fin, el 27 de abril de 1903, MZA presentó ante la 3ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles, el proyecto tan dilatado consistente en disponer cinco discos de parada absoluta que estarían inmovilizados mediante una cerradura bouré, con lo cual, no podía abrirse a la vez nada más que un solo disco de los cinco.

Para mayor seguridad, se dotó al cambio número 39 de un semáforo de brazos con un indicador de dirección cuya maniobra estaba conjugada con la posición del cambio. Sin embargo, según se dice en un documento, la 3ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Madrid, aún no había resuelto aprobar un proyecto que proponía colocar cinco discos de parada absoluta para las aperturas y cierres de los cuales se estableció un protocolo tendente a evitar choques involuntarios.

La administración aprobó el proyecto el día 7 de mayo de 1903 conminando a MZA a que lo construyera sola. Sin embargo, días después, la compañía protestó *“respetuosamente de tal imposición, entendiendo que en todo caso correspondería a la Compañía de Andaluces, a la que pertenece el cruce dado que afecta a una estación de su red”* (AHF, 1886: C - 0852 - 001).

Finalmente, la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla aprobó el proyecto en la segunda semana de mayo de 1903 y el 29 de octubre se terminaron las obras de establecimiento de señales y enclavamientos para proteger el cruce en cuestión. El 9 de diciembre se indicó que *“el Servicio de Vía y Obras nos ha hecho entrega de los enclavamientos y señales establecidos para asegurar la circulación por el cruce de la línea de Belmez”*.

A continuación, se prepararon unas normas para el funcionamiento de los aparatos. Aparentemente, todo se había solucionado con tales medidas, sin embargo no fue así, sino más bien al contrario, dado que justo el día anterior se produjo un accidente debido a un fallo humano

Resultó que a las 5:50 horas del día 8 de diciembre de 1903 *“la máquina piloto nº 610 a cargo del maquinista Sr. Gavilán salía con un grupo de 8 vagones de la vía 4ª en el momento en que guarda-agujas del semáforo del cruce puso señal de alto para el paso del tren de Andaluces 215 de Cercadilla a la línea de Belmez”*. Como quiera que el maquinista no se apercibió de ello y tampoco se dio cuenta de las voces de alarma del referido operario y del guardabarrera del paso a nivel de Las Margaritas, siguió su marcha y chocó con el tercer vagón por cola del convoy, numerado como H 2909, al que sacó de la vía uno de los ejes, rompió una caja de grasa, dos pilarotes de hierro del costado, las pestañas de los extremos y una varilla transversal. Además, el vagón H 266 de la misma compañía, resultó con un muelle de tracción roto. Dos horas más tarde del accidente se restableció el servicio, pero el tren 215 sufrió el retraso de una hora y quince minutos.

Días después, el 29 de diciembre de 1903, se entregaron a Andaluces las condiciones de circulación de dichos sistemas de seguridad. En estos se decía que de los cinco discos del lado Córdoba, Belmez, Cercadilla, Málaga y Sevilla solo podía abrirse uno, por lo que los demás debían estar cerrados siempre.

Producto de la evolución de los tiempos, en la garita inmediata al cambio de entrada se dispuso un teléfono para que el guardagujas pudiese comunicarse con el jefe de la estación de Córdoba. Este ferroviario tenía a su cargo el uso del teléfono y no podía dar paso a ningún tren sin la orden expresa del citado superior dada mediante el teléfono y un escrito. Además, tenía un auxiliar a su cargo para desarrollar todas las acciones que hiciesen falta.

El jefe de estación de Cercadilla debía pedir permiso por teléfono al jefe de Córdoba para poder efectuar la salida para todo tren o máquina que se hubiese expedir para esta estación y avisar con quince minutos de anticipación para los convoyes que fueran a salir hacia Belmez y los que saliesen desde La Balanzona con dirección a Córdoba.

Los trenes que salieran desde Cercadilla hacia La Balanzona debían pasar con el disco de Cercadilla abierto y el guardagujas tenía que cerrarlo una vez rebasado, tras lo cual, tenía que dar cuenta del paso a la estación de Córdoba.

Los trenes descendentes de la Sierra debían parar inexcusablemente aunque el disco de la línea de Belmez estuviese abierto y no se podían poner en marcha hasta que el agente encargado del cruce no subiese a la máquina y diese orden de marcha. Una vez rebasado el cruce por completo, se debía dar cuenta a Córdoba para que el jefe continuase con su trabajo.

Más aún, en la estación de Cercadilla, en el semáforo del lado de Belmez, existió una señal fija de parada a 260 metros del cruce, o sea, a 56 metros del disco de parada absoluta ante la cual debían detenerse todos los trenes. Si el jefe daba paso a un tren de La Balanzona y a otro de Villarrubia, debía indicar cuál tenía orden de preferencia, por lo cual, el que no la tenía debía tener cerrado el disco correspondiente a su vía y como consecuencia debía esperar a que el otro hubiese rebasado el cruce.

El 23 de marzo de 1904, mediante una Real Orden, se indicaba con respecto al cruce, entre otras cosas, que se ordenaba a las dos compañías ferroviarias que presentasen el proyecto de modificación de sus vías y agujas en el plazo máximo de dos meses; que se pusiesen de acuerdo para que el servicio de viajeros se realizase en Córdoba dejando las mercancías de Andaluces en Cercadilla; de llegar a un acuerdo en este punto, MZA debía tenerlo en cuenta para modificar el proyecto en estudio de reforma completa de la estación de Córdoba y Andaluces debía presentar el de reforma de las instalaciones de Cercadilla para atender el servicio de mercancías; si no hubiese acuerdo, esta última empresa debía presentar en el plazo de dos meses el proyecto completo de su estación.

El 27 de mayo de 1904, el responsable de Vía y Obras de MZA comunicó a la superioridad que cerca de un mes antes, el 30 de abril, habían quedado colocados los discos del cruce de las líneas de Belmez y de Sevilla.

Por otra parte y con respecto a la cuestión de las nuevas estaciones, el 5 de julio de 1904, el jefe de Movimiento de MZA dirigió una carta al jefe de Explotación en la que le comunicaba que *“no hay inconveniente en que se haga en nuestra estación de Córdoba el servicio de viajeros de la línea de Belmez sin que esto origine aumento*

alguno de gastos". Para ello, se debía establecer una vía de enlace mediante la cual los trenes procedentes de la Sierra penetrarían en Córdoba retrocediendo empujados por sus máquinas, pero ello ocasionaría problemas para observar los indicadores de posición de agujas y demás señales. Para evitarlo, una máquina de maniobras de MZA debía situarse a la cola y remolcar el tren hasta la estación. Por otra parte, los que fuesen hacia Belmez saldrían de Córdoba remolcados por la máquina de MZA hasta el punto donde los tomaría la locomotora de Andaluces que debía remolcar el tren.

Estos movimientos iban a aumentar el nivel de ocupación de las vías del paso a nivel de Las Margaritas, con lo cual, cuando estudió la propuesta, MZA decidió que se deberían de concentrar las maniobras en el lado Madrid.

Dos años después de todo esto, aún no se había hecho nada al respecto porque el Gobierno había exigido a MZA que reformase la estación de Córdoba, por lo cual, lo otro quedó supeditado a lo primero. Sin embargo, como otro asunto más relativo a la cooperación o al uso compartido entre las dos estaciones, no se llegó a nada porque una vez los resuelto un problema al respecto, se daba origen a otros nuevos.

17.33.0. Nuevos retrasos y multas.

Los días 2 y 3 de mayo de 1903 el gobernador civil de Córdoba impuso una multa de 750 pesetas a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces como castigo por los retrasos del tren número 12 habidos en esos dos días.

La empresa recurrió la sentencia, pero en los primeros días de junio se confirmó la misma mediante una Real Orden (Anónimo, 05/06/1903: *El Defensor de Córdoba* Núm. 1102).

17.34.0. Retretes y depósito de combustible de Cercadilla

En los primeros meses de 1903, Andaluces necesitó establecer unos depósitos para almacenar el combustible necesario para el servicio de la estación de Cercadilla, por lo cual hubo que modificar el trazado de las vías que daban acceso al puente de volver máquinas que servía a la recientemente construida rotonda, lo que iba a provocar que se tuviesen que demoler los retretes del personal del depósito, que no estaban en buen estado, con lo que había que levantar unos nuevos.

El día 3 de febrero, la empresa envió dos planos, uno de situación y otro del retrete en sí. Observando el primero, podía detectarse que se iban a situar diez depósitos alineados, seis en una hilada y cuatro en otra, a los que se accedían mediante tres vías que los rebasaban por un lado, por el centro y por el otro, con lo cual, la carga de las máquinas iba a ser cómoda y muy rápida. Además, entre ellos había una vía transversal que conectaba dos de las tres vías a través de un cruce y una placa de girar vagones por la que sin duda se pensaba mover una grúa para la carga.

El plano del retrete mostraba un pequeño edificio de ladrillo visto de 3 x 2,30 metros en el que se iban a ubicar dos dependencias, una para cada sexo, provistas de sendos inodoros que vertían directamente en una fosa séptica. La cubierta la componía un tejado a dos aguas.

El proyecto fue aprobado sin prescripciones el día 23 de febrero, pero no llegó a realizarse como se programó porque la vía trasversal solo se extendió en un tramo corto

que no llegó hasta la vía del centro con la que debía cruzarse mediante un cruce (AHF, 1903: A - 0018 - 002).

17.35.0. Pliego de condiciones de 1903

La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces publicó el 25 de junio de 1903 un texto de circulación interna compuesto de tres folios en el que el servicio de Vía y Obras le indicaba a los posibles contratistas de las obras que se proponían las condiciones en las que se podía trabajar con la empresa (AHF, 1925: A - 0111 - 005).

El pliego de condiciones estaba compuesto de treinta y seis artículos en los que se especificaban cuestiones como aquellas en las que el licitado estaba sujeto a las indicaciones del ingeniero jefe o sus representantes; que debían hacerse los trabajos en el orden indicado; que contaba con una tarifa especial para transportar los materiales necesarios para la obra; tenía que pagar el seguro sanitario de sus trabajadores; debía expulsar a los obreros no adecuados; ajustarse al precio dado en el presupuesto y no pedir aumento; si no era conveniente, la obra o parte debía ser demolida y volver a levantarla a cargo del constructor; no podía interferir su actividad en la marcha de los trenes; debía terminarla en la fecha o tendría una penalización de un uno por ciento semanal si se debía a un retraso injustificado; podía ser cesada su actividad si la compañía lo creía conveniente; debía depositar en el plazo de ocho días tras la firma del contrato la fianza y la garantía en la caja de la compañía por el importe fijado; se le abonarían los pagos mensualmente, según lo realizado; no podía abandonar las obras en ningún momento sin dejar a alguien al cargo; debía pagar los impuestos establecidos; una vez acabado el trabajo debía someterse al reconocimiento provisional de la obra y si todo estaba correcto se le devolvería el total de la garantía; luego, cuando pasase el tiempo prescrito, se precedería a la recepción definitiva y se le abonaría la cantidad que restase y se le devolvería la fianza.

Además, la empresa facilitaría al contratista un permiso de circulación temporal de primera clase y otro de segunda a su representante valedero por el tiempo que fuesen a durar los trabajos y estarían autorizados a viajar entre residencias, la del jefe de sección, el punto de los trabajos, el de acopio de materiales y Málaga. También se le facilitaría a este unos cupones de tercera clase en las líneas explotadas por Andaluces limitando sus expediciones a juicio del ingeniero jefe del servicio de Vía y Obras.

Además, se ponía a su disposición un tren compuesto de una máquina y un número de vagones acorde con la potencia de esta y con el perfil de la vía; además, debía tener cuatro hombres por vagón para proceder a la carga y descarga de cada uno en un tiempo máximo de treinta minutos; debía trabajar todos los días, salvo los domingos y los de mal tiempo, someter su marcha a la del resto de los trenes que circularan y aceptar sin reclamar los retrasos habidos por esta cuestión.

En líneas generales, las condiciones apuntadas fueron las que estuvieron marcando las normas del trabajo de construcción de las infraestructuras ferroviarias durante el periodo histórico de la etapa de inicio del siglo XX.

17.36.0. Taller de pequeñas reparaciones de vagones de Cercadilla

El 1 de agosto de 1903, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces presentó un proyecto a la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles mediante el cual

solicitaba que se aprobase la construcción de un edificio de 11,36 x 4,91 metros de planta, dividido en tres dependencias de 3,50 x 4,25 metros cada una, para alojar un almacén, una carpintería y una fragua para poder acometer los pequeños arreglos que necesitasen los vagones que estuviesen en mal estado.

El edificio se iba a levantar al norte del taller de reparaciones anejo al hastial de la rotonda para trece máquinas de la estación de Cercadilla, es decir, en el límite de los terrenos de la compañía lindantes con las vías generales de Málaga y junto a la carretera de Trassierra. La fachada tenía orientación suroeste, en la que se destacaban las tres puertas que daban paso a cada uno de los tres recintos. En ambos hastiales había una ventana y en su fachada noroeste se abrían otras tres. La cubierta era a dos aguas y estaba sustentado por un armazón de vigas de madera sobre las que descansarían tejas alicantinas.

Tras examinar los documentos del proyecto, el ingeniero jefe de la División dictaminó el 11 de agosto que las características del edificio "*lleenan cumplidamente por la disposición y dimensiones adoptadas, cuantas condiciones deberían exigirse en una construcción de esta naturaleza*", por lo cual, lo aprobó mediante un escrito fechado el 13 de agosto de 1903 (AHF, 1903: A - 0018 - 005).

Sin embargo, debido a la ubicación de la obra dentro de los terrenos de Andaluces, en el límite de los terrenos de MZA, el 7 de octubre, la primera pidió permiso a la segunda para poder ejecutar las obras, aunque ya las había comenzado antes de ello, algo que MZA concedió sin problemas el día 20 de ese mismo mes y año (AHF, 1865: D - 0032 - 001).

17.37.0. Otro intento para enlazar la línea con la estación de MZA

La prensa local habló en los primeros días de septiembre de 1903 del proyecto ya comentado aquí relativo a la posibilidad de que la vía de Belmez entrase en la estación de Córdoba mediante una curva para que los trenes llegasen directamente a esa estación y que quedasen situados frente al edificio de viajeros de la compañía de MZA antes de seguir hacia Cercadilla (Anónimo, 03/09/1903: *Diario de Córdoba* Núm. 15953).

El 28 de septiembre de 1903, Gasset, el Ministro de Obras Públicas, le escribió al alcalde Pineda de las Infantas indicándole que el ingeniero jefe de la División de Ferrocarriles había emitido su dictamen sobre la unión de las vías de Belmez con las del Madrid a Sevilla, con lo cual sería posible centrar todas las actividades ferroviarias de las dos empresas en la estación de Córdoba. Si se lograba esto, se podría suprimir la estación de Cercadilla, una cuestión que todos los ciudadanos de la capital tenían interés en que se produjese (Anónimo, 29/09/1903: *Diario de Córdoba* Núm. 15978).

17.38.0. Autorización para las máquinas 301-310

El 4 de noviembre de 1903 se autorizó la circulación de las nuevas máquinas compound de la serie 301-310, para lo cual se habían reforzado todos los puentes de la línea, dado el mayor peso de estas locomotoras de rodaje 230, cuya presencia vino a paliar el déficit de una tracción adecuada que padecía la explotación.

17.39.0. Aumento del alumbrado en la estación de Belmez

La 4ª División de Ferrocarriles de Sevilla pidió a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces que aumentase el alumbrado en la estación de Belmez, tras lo cual, esta empresa informó el 12 de diciembre de 1903 que esa parada era "*propiedad de la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante y esta empresa se limita solo a pagar la cantidad proporcional que le corresponde por el servicio común que presta la misma*". De todos modos, el Servicio de Movimiento solicitó a la otra que aumentase el alumbrado, así como la 3ª División de Madrid, que volvió a repetir la petición el 11 de enero de 1904 (AHF, 1903: A - 0217 - 006).

17.40.0. Un cerdo perdido

El 14 de diciembre de 1903, el periodista Antonio Pineda dio la noticia de que se había encontrado un cerdo sin dueño conocido en la proximidad de la casa cercana al túnel número 5, denominada "La Especial". El animal fue llevado al Asilo de la Mendicidad y quedó a la espera de que apareciese su amo, que podía reclamarlo en la secretaría municipal (Pineda, 16/12/1903: *Diario de Córdoba* Núm. 16055).

17.41.0. Dejación de obligaciones de Andaluces

El 12 de diciembre de 1903 hubo una catástrofe en El Salobral, en las inmediaciones de Baena, que se produjo debido a que se hundió el terreno al paso de un tren, lo que ocasionó muertos y heridos.

La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces que, obligó a los obreros a trabajar de noche y hasta la extenuación sustituyendo traviesas podridas por otras prístinas y quemando las que estaban en mal estado, con el fin de ocultar pruebas, en vez de buscar a los heridos o los cadáveres que pudiesen haber quedado bajo los escorias del convoy.

La arenga contra la empresa trajo a colación la deficiente situación de muchos empleados que trabajaban en las estaciones desde La Balanzona hasta Belmez y que "*duermen con sus familias en wagones cuadras emplazados en las estaciones*."

Por otra parte, "*los pasajeros están expuestos á una catástrofe al pasar por el túnel número 4 de la línea de Córdoba a Belmez, cuyo túnel está denunciado y del que se desprenden piedras al paso de los trenes*", pero no se ponía remedio, con el riesgo tan enorme que podía significar esto para personas y enseres (Anónimo, 19/06/1903: *El Defensor de Córdoba* Núm. 1262).

17.42.0. Cambios en la estación de Córdoba-Cercadilla

Por entonces, la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Córdoba se dirigió al Ministerio de Agricultura y obras Públicas para pedir que se resolviese la cuestión de la provisionalidad de la estación o que se derivasen todas las funciones a la de MZA.

Sea como fuere, la estación de madera se substituyó en un año indeterminado por otra de mampostería cuya estética y dimensiones copió casi exactas de la provisional, con lo que nunca hubo una construcción aparente para la importancia de una ciudad como Córdoba.

Es más: el acceso, al que en tiempos más recientes se le dio el nombre de Avenida de América, que aún detenta ahora, era un camino recto que llegaba hasta el espacio delantero y terminaba abruptamente ante la gran puerta que daba paso al patio y muelle

de mercancías, por lo que solo servía para llegar hasta la estación o salir de ella para ir a Córdoba. Esta falta de conexión con el resto del mundo propició que la pequeña barriada que surgió frente a al edificio ferroviario, compuesta por un par de manzanas o tres de casas, se acabase convirtiendo en uno de los dos lupanares de la ciudad, posiblemente, ayudado por la existencia de la sala de fiestas “La Segunda”, ubicada en un lugar un tanto reservado para preservar la intimidad de los usuarios de los burdeles y del cabaret.

Por otra parte, en 1903 se anunció que se iba a dotar a la estación de Cercadilla de una nueva instalación para sustituir el alumbrado de aceite por el de gas.

17.43.0. Nuevo horario de trenes

A partir del 1 de enero de 1904 la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces estableció un nuevo horario de entradas y salidas a aplicar a las circulaciones que afectaban a todas las líneas de su red ferroviaria y que en cuanto a la línea de Córdoba a Belmez se rigió por los siguientes cuadros:

Mercancías 211 Ascendente

Mercancías 214 Descendente

Estación	Llegada	Salida	Estación	Llegada	Salida
Cercadilla	-	03:05	Belmez	-	20:15
Tonkin	03:12	03:12	Cabeza de Vaca	20:23	20:45
La Balanzona	03:55	0:357	Villanueva del Rey	20:59	21:00
Obejo	04:22	04:32	Espiel	21:27	21:32
El Vacar-Villaharta	04:50	04:55	La Alhondiguilla	21:49	22:20
La Alhondiguilla	05:19	05:25	El Vacar-Villaharta	22:44	22:54
Espiel	05:42	05:55	Obejo	23:12	23:37
Villanueva del Rey	06:12	06:13	La Balanzona	00:15	00:20
Cabeza de Vaca	06:27	06:52	Tonkin	01:03	01:03
Belmez	07:00	-	Cercadilla	01:10	-

Cuadro 6 Fuente: Elaboración propia

Correo 11 Ascendente

Correo 12 Descendente

Estación	Llegada	Salida	Estación	Llegada	Salida
Cercadilla	-	16:00	Belmez	-	08:35
El Tonkin	16:07	16:07	Cabeza de Vaca	08:39	08:40
La Balanzona	16:36	16:37	Villanueva del Rey	08:51	08:52
Obejo	17:00	17:06	Espiel	09:06	09:11
El Vacar-Villaharta	17:20	17:24	La Alhondiguilla	09:25	09:26
La Alhondiguilla	17:52	17:53	El Vacar-Villaharta	09:50	09:54
Espiel	18:08	18:14	Obejo	10:06	10:07
Villanueva del Rey	18:30	18:31	La Balanzona	10:29	10:30
Cabeza de Vaca	18:44	18:45	El Tonkin	10:50	10:50
Belmez	18:50	-	Cercadilla	10:50	-

Cuadro 7 Fuente: Elaboración propia

En caso de retraso o pérdida de enlace, los trenes de mercancías 211 y 214 admitían viajeros en cualquiera de las clases entre las estaciones del trazado o líneas afluentes.

17.44.0. Rivalidad entre los empleados de las distintas compañías

La rivalidad entre los empleados de las antiguas compañías ferroviarias llegaba al extremo de hacer que cada una motejase a la contraria con una designación, normalmente, despectiva. Por ello, los trabajadores adscritos a la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante llamaban “ñáñaros” a los de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. A su vez, estos llamaban “choris” a los de la empresa rival. Como quiera que los apodos siguieran estando vigentes aún después de la unificación de RENFE, los trabajadores de Córdoba-Cercadilla y los de Córdoba-Central se conocieron casi hasta la desaparición de los dos enclaves ferroviarios mediante ambos apelativos (Avilés, 2008: 115).

17.45.0. Retretes de Cabeza de Vaca

El 22 de abril de 1904, se envió a la División de Ferrocarriles de Sevilla el proyecto de construcción de los retretes que eran necesarios para el servicio de la estación. Se situaron a trece metros del eje del edificio de viajeros. Medían 3 x 2,95 metros. Su planta estaba dividida en dos para conformar dos váteres, uno para cada sexo, a los que se accedía por puertas situadas en cada uno de los hastiales. La cubierta era a dos aguas. En el lado de la vía se dispuso el urinario y en el lado contrario la fosa séptica, a la que podía accederse a través de una tapa circular si se quería proceder al saneado del depósito en caso de que fuese necesario.

El permiso de construcción se le concedió a la compañía el 30 de abril de ese mismo año (AHF, 1904: A - 0018 - 007).

17.46.0. Incentivos para el ahorro de carbón

Según una circular de 1904, el maquinista y el fogonero de cada máquina recibirían tres y dos pesetas, respectivamente, por cada tonelada de carbón que ahorrasen mensualmente con respecto al consumo previsto que tenía asignado su locomotora (AA. VV., 1924).

18.0.0. LOS AÑOS INICIALES DEL SIGLO XX

18.1.0. La estación de Cerro Muriano

En el año 1904, *“uno de los puestos de seguridad, el proyectado en el kilómetro 17,791¹⁸, es el único cuya construcción no ha comenzado aún y el cual se propone esta Compañía, previa aprobación de la Superioridad, cambiarlo de emplazamiento y sustituirlo por un apartadero destinado al servicio público”* (AHF, 1904: A - 0018 - 009). Por lo tanto, según se deduce, en los otros tres, las obras sí debían de haber dado comienzo.

En la memoria del proyecto de cambio de ubicación de la estación de Cerro Muriano se indicó que se pretendía llevar las instalaciones hasta el kilómetro 18,818, ya que era *“el punto de la línea más próximo a las referidas minas”*. El objeto de esa alteración fue facilitar la explotación de los pozos mineros de esta zona. Es que la distancia que existía entre un lugar y otro era escasa, por lo que, además de facilitarse en el nuevo emplazamiento la carga de mineral, la rasante era cero y las características del conjunto podían servir también para el servicio de viajeros y mercancías, con lo que se favorecía de esta forma a toda la comarca.

La 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles respondió afirmativamente a la petición del cambio de emplazamiento, ya que la propuesta era mejor que la anterior, pero, hacía algunas observaciones. Una de ellas, se refería otra vez más a la reclamación de la consigna con las normas mediante las que había de regirse el servicio del apartadero antes de que se aprobase su puesta en marcha.

La empresa respondió que quería construir el tercer puesto de seguridad aprobados por la Real Orden de 28 de junio de 1901 *“de la misma manera que está ya terminando la construcción de los otros tres comprendidos en la misma, pero, la Sociedad Cerro Muriano Mines Ltd. interesó de esta compañía el cambio de emplazamiento del referido tercer puesto transformándolo en el Apartadero cuyo proyecto se somete á la aprobación de la Superioridad”*.

Se especificó, así mismo, que la idea del cambio se había producido debido a que la empresa minera iba a correr con la demasía de los gastos ocasionados con el traslado. Se aducía también que esta explotación se encontraba aún en periodo de prospecciones, por lo que se ignoraba si la dedicación de la actividad sería permanente o debería ser cercenada en un futuro próximo, y como *“en el punto en que se proyecta emplazar el Apartadero de que se trata no hay población alguna”*, no tendría importancia después de terminado, ya que no se iban a producir ni viajeros ni mercancías, aunque, para terminar, se advertía que si fuese necesario en el futuro, se ampliarían las instalaciones.

La Administración replicó que si se trataba de poner en pie el proyecto, se hiciese conforme a las disposiciones vigentes que se debían de aplicar a una instalación de carácter oficial y que si esta no se atuviese a ello, que la empresa ferroviaria construyese *“un apartadero para el servicio particular de la Cía. Minera del Cerro Muriano, pero de ninguna manera son razones para que dejen de regir las condiciones que deben llevar toda instalación de servicio público”*. Por ello, se recomendó que o bien se sometiese a la aprobación del Ministerio un boceto detallado de las edificaciones auxiliares y que se

¹⁸ Hay un error en la anotación. Quien escribe debe decir “17.291”, como así corrige sin hacerlo manifiesto la Administración en su carta de respuesta.

ejecutasen las obras del apartadero del P. K. 18,810 “con las prescripciones señaladas” o que se llevaran “á cabo las del puesto de seguridad del P. K. 17,791¹⁹”, que anteriormente había sido aprobado por Real Orden del 28 de junio de 1901.

De esta manera, se obligó a la compañía ferroviaria a que confeccionase planos específicos, por lo que se volvieron a remitir los planos del edificio de viajeros, de los retretes y el del muelle descubierto. Tras este pulso entre ambas posturas encontradas, se aprobaron los planos el 21 de octubre de 1904.

Algunos meses después, el 3 de junio de 1905, se comunicó a la Superioridad la terminación de las obras del apartadero y cuatro días más tarde, tras reconocerlas, se concedió el permiso de explotación.

Con ello, la necesidad de construir el puesto de seguridad del P. K. 17,291 pareció diluirse, sin embargo, como se verá, no fue así.

18.2.0. Concentración del servicio de viajeros en la estación de Córdoba

El problema de la falta de infraestructura de Cercadilla para dar un servicio adecuado al público hizo que el Gobierno pensase en concentrar todo el tráfico de viajeros en la estación de Córdoba, algo en lo que MZA no estuvo de acuerdo, pero que debió acatar aunque intentara dando razones no llegar a realizarlo.

En concreto, el 28 de mayo de 1904 el agente comercial de la estación de Córdoba se dirigió al jefe de Tráfico para indicarle que algo así sería “de muy difícil realización puesto que implicaría el aumento de tres trenes más de llegada y otros tres de salida en una estación [...] donde el servicio actual se hace con grandes dificultades por falta de vías y otros elementos necesarios” (AHF, 1886: D - 0033 - 001), tras lo cual, el destinatario lo comunicó al ingeniero jefe de la explotación el 31 de mayo.

Jubera, el director de Andaluces, informó el 27 de agosto que el delegado por la empresa Benjamín Detraux saldría para Madrid “al objeto de conferenciar con V. ó con el agente de esa compañía que a bien tenga designar, acerca de las modificaciones que exige la superioridad se introduzcan en nuestras respectivas estaciones de Córdoba y Cercadilla”, dado que se había recibido un oficio de Obras Públicas mediante el cual se apremiaba a las dos empresas ferroviarias a solventar el asunto con la mayor brevedad posible.

El 14 de octubre, Andaluces se interesó por las probables alteraciones que podían introducirse en el contrato común que habían firmado muchos años antes y las cantidades que debían abonar por los servicios prestados. Además, sus responsables opinaron que no solo deberían llevarse los trenes a Córdoba, sino también las mercancías. En ese caso, se le pedía al destinatario de la misiva “que las cifras que nos propongan sean lo más reducidas posible”, dado lo gravoso del servicio en ese momento. Además, se adujo que pagar los cuarenta mil francos anuales acordados desde el origen del contrato firmado en 1865, se había hecho cada vez más gravoso al depreciarse la peseta y revalorizarse el franco. Además, se participaba en gastos tales como el uso de una cochera de máquinas, que no se usaba, y otros.

Por otra parte, en los últimos días del año 1904 y en los inicios de 1905 se intentó, al menos por parte de Andaluces, adaptar la llegada y salida de varios trenes

¹⁹ Ver nota anterior. En esta ocasión, la Administración no advierte el error en la anotación del punto kilométrico.

procedentes de Belmez que posibilitasen los enlaces a los viajeros. Sin embargo, no se llegó a ningún acuerdo por una serie de imponderables del servicio, que luego se acabaron concretando el 10 de enero en algo positivo cuando se procedió al retraso de alguna salida y al adelanto de alguna llegada.

Nada más volvió a decirse del asunto hasta que en octubre de 1906 y en los meses siguientes se volvieron a retomar las negociaciones. El 8 de noviembre, el ingeniero de la División de Ferrocarriles le pidió al ingeniero jefe de Vías y Obras de MZA que le enviase un plano a escala 1:500 con la representación de cómo iba a quedar la estación de Córdoba, por lo cual, se le remitió lo pedido.

Durante el verano de 1907, el agente comercial de Córdoba pidió unas estadísticas para tener una idea de la importancia del servicio que se registraba entre las dos estaciones y compañías. Resultó que en Junio se habían enviado desde MZA a Andaluces 50 toneladas mediante gran velocidad y 3119 mediante pequeña velocidad y al contrario, desde Andaluces a MZA se habían enviado 104 toneladas mediante gran velocidad y 2973 mediante pequeña velocidad.

Por otra parte, el término medio de viajeros que usaron a diario el ferrocarril de la zona durante la primera quincena de los meses de mayo, agosto y diciembre de 1904 fue de 251, 214 y 182 en las líneas de MZA; de 48, 27 y 26 en la de Écija; 175, 193 y 105 en la de Málaga; y 94, 72 y 54 en la de Belmez.

El término medio diario de kilogramos de peso expedidos y recibidos en gran velocidad en la primera quincena en el mismo periodo fue de 3978 y 3759 en MZA; 1226 y 2564 en Andaluces; y 986 y 577 en la línea de Belmez.

De nuevo, a Andaluces no le pareció bien la idea de organizar su tráfico de viajeros en la estación de Córdoba porque mientras Cercadilla quedaría infrautilizada solo con las mercancías, las actividades de viajeros en Córdoba iban a subir sus cuotas de gastos al tener que abonar los costes del servicio a MZA. Por ello, el director de la empresa ofreció la posibilidad de llevarlo todo a Córdoba o ampliar su estación de ferrocarril.

Así se expresaba Keromnes en una carta enviada el 4 de julio al jefe de Tráfico de la compañía rival. Añadió que si los servicios que se le ofrecían en Córdoba, que llegaban a la ocupación de dependencias y vías y bastante parte de las actividades del movimiento de la empresa, se dejasen libres y se llevasen a Cercadilla, posiblemente, MZA no se vería obligada a realizar las reformas tan costosas que le exigía el Gobierno o bien tendría que modificar algo menos.

Una vez y otra se cruzaron misivas en las que cada una de las compañías implicadas expusieron una serie de conceptos que no aceptó su rival. Con toda seguridad, tanto una como otra no deseaban realizar una fusión, por lo cual, los contactos epistolares se sucedieron a lo largo de los meses. El 13 de agosto de 1908, aún se pidió a la otra empresa una resolución del asunto que, como siempre, no llegó a darse. Esta sería la última vez que se produjo dicha comunicación tras años de correspondencia y conversaciones personales poco afortunadas a juzgar por los resultados conseguidos, que fueron nulos.

18.3.0. Atropello mortal en El Vacar

El 7 de octubre de 1904, el correo descendente arrolló y mató a una mujer en El Vacar, un suceso del que tan solo se supo que el juzgado de Córdoba intervino en la investigación oportuna sobre las causas del mismo, pero cuyos detalles no trascendieron (Anónimo, 08/10/1904: *El Defensor de Córdoba* Núm. 1503).

18.4.0. La primera vía de seguridad

Finalmente, aunque se habían enclavado las señales en el cruce de Cercadilla, por su parte, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces debía dar solución a los problemas que pudieran acarrear un tren desfrenado o unos vagones escapados de manera accidental debido a la rotura de enganche de un convoy ascendente que retrocediesen por la inercia gravitatoria de la fuerte pendiente de la línea, con lo cual, en ambos casos, podían irrumpir en el cruce de la línea de Sevilla con la de Belmez y producirse una catástrofe.

Como quiera que la empresa no actuaba, N. Süß, el director general de MZA se dirigió a su director para recordarle que hasta que no se resolviese la cuestión de la supresión del cruce, que era labor de esta empresa, no se iba a poder dar el visto bueno para el funcionamiento de las señales que estaban ya colocadas desde el 25 de abril de 1904, como se ha comentado. Por ello, el 29 de diciembre, Süß indicó a su homólogo que se veía “*precisado á declinar en esa Compañía, encargada de la ejecución de la referida obra, la responsabilidad de cualquier accidente que pudiera ocurrir en el mencionado cruce*” (AHF, 1886: C - 0852 - 001).

El 31 de diciembre de 1904, la aludida propuso a MZA solucionar el asunto colocando otra vía de seguridad como las que estaba estudiando implantar en la línea de la Sierra, pero como el único espacio en el que podía colocarla era en la zona alledaña y paralela a la vía de Sevilla, una vez la de Belmez entraba en las inmediaciones del cruce, Keromnes pidió la autorización “*para la ocupación de dichos terrenos*”.

Además, solicitó una copia del plano parcelario a fin de ver si había de hacer alguna expropiación a algún otro propietario para su tendido. También indicó que ya que fue MZA quien estudió y estableció las señales del cruce, sería esta empresa quien se encargaría del enclavamiento de la aguja de entrada a la vía de seguridad. Finalmente, pidió que si lo deseaba la entidad, se adoptasen medidas de circulación aparentes para el uso de la vía enarenada o para la de Sevilla y propuso que la entrevía de ambas fuese de tres metros.

El 9 de enero, el ingeniero jefe de Vía y Obras de MZA respondió a Andaluces que los terrenos donde se iban a colocar eran todos de su empresa y que por lo tanto se autorizaba a disponer de ellos para su uso, aunque, como era lógico, seguirían siendo siempre propiedad de esta. Además, se indicó también que se debía colocar un contracarril en el interior de la parte curva, dándole el peralte conveniente para contrarrestar en parte la velocidad que debieran alcanzar los trenes desfrenados y los vagones escapados y que se colocasen los últimos veinte metros de vía en pendiente y con cajones de arena y rematar el final de la vía con una topera.

El día 26 de junio de 1905, se comunicó al ingeniero jefe de Vía y Obras de MZA que Antonio Moreno, operario del taller de este departamento, dejó enclavado el día 24 el cambio de la vía de seguridad que estaba conjugado con los discos de parada absoluta que protegían el cruce. También los corazones se sustituyeron por otros nuevos formados por carriles de 39 kilogramos por metro lineal, el mismo tipo que Andaluces

estaba utilizando para reemplazar la vía de Belmez en aquellos momentos, y que cedió a MZA para que pudiese servirse de ellos.

18.5.0. Pruebas en el puente de La Alhondiguilla

Como parte de la inercia que seguía la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces de acondicionar el trazado del ferrocarril de Belmez para que pudiesen circular las máquinas compound, el 17 de enero de 1905 se realizaron las pruebas de resistencia del puente que cruzaba el arroyo de las Navas del Molero, que se ubicaba en las inmediaciones de la estación de La Alhondiguilla. Para dar fe de los resultados, asistió el ayudante de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla (AHF, 1905: A - 0169 - 006).

Todo resultó satisfactorio, por lo cual, el 31 de enero de 1905 se pidió la autorización para que pudiesen circular las locomotoras desde el citado puente hasta el del arroyo de Albardados, que estaba siendo reparado para adaptarlo al paso de las nuevas máquinas.

Incluso, se pidió a la División que se autorizase la circulación de los trenes con precaución mientras durasen los trabajos de refuerzo, sin que se admitiesen las dobles tracciones con este tipo de locomotoras. La petición, un tanto peregrina si se tiene en cuenta la posible exposición a un accidente grave se fundamentaba en que la propia Andaluces había efectuado unas pruebas antes de formular el proyecto de refuerzo gracias a las cuales se supo que *“dicho puente reunía condiciones de resistencia suficientes para el paso de las máquinas de que se trata”*. No obstante, se le pidió al citado organismo que indicase las pruebas que habían de hacerse antes de conceder la autorización, fijando también el día en que la persona designada iría a presidirlas.

El 13 de febrero circularon ante Cercadilla y Cabeza de Vaca los trenes 211 y 212 remolcados por *“la máquina sistema compound 304, de 10 ruedas, pasando con precaución por el puente del Kº 66,484, cuyo refuerzo se está terminando”*. Como quiera que las pruebas fueran satisfactorias, la división decidió aprobar la autorización de la circulación de las máquinas, pero sujeta a prescripciones de que no pasasen el puente en doble tracción y que lo hiciesen a poca velocidad.

El 29 de marzo de 1905, se registraron unas pruebas de resistencia en el puente del arroyo Albardados que fueron presenciadas por José Ochoa, el ingeniero de la 4ª División, en las que intervinieron dos máquinas compound. Como fueron satisfactorias, se dio permiso para que circularan estas nuevas máquinas de cuyo resultado esperaba tanto la compañía (AHF, 1905: A - 0122 - 005).

18.6.0. Consigna para el servicio del cruce de Cercadilla

Como consecuencia de la colocación del enclavamiento del cruce de las líneas de Belmez con las de Sevilla y Málaga hubo que disponer unas normas de funcionamiento para poder regular la circulación por una intersección tan peligrosa. Así, el 31 de enero de 1905, Leopoldo Keromnes y N. Süß, directores de Andaluces y de MZA, respectivamente, las firmaron y posteriormente las imprimieron en un pequeño opúsculo de apenas seis hojas, que fue numerado como 104 bis, al que se le adjuntó un pequeño croquis en el que figuraban todos los elementos de la vía de la zona aledaña al cruce y en la que también podía verse la posición de los discos de parada absoluta del

lado Córdoba (disco 1), del lado Belmez (disco 2), del lado Cercadilla (disco 3), del lado Málaga (disco 4) y del lado Sevilla (disco 5).

Las cerraduras Bouré para posibilitar la apertura o cierre de los discos se accionaban con dos llaves denominadas como llave A y llave B. Los discos 1, 2 y 3 se manejaban con las dos, el disco 4 con la llave B y el 5 con la llave A.

La aguja número 39, que estaba en las inmediaciones del cruce, también se cerraba y se abría con las llaves A y B, la primera cerraba con la llave en poder del agente y abría con la B que era una llave prisionera.

La posición normal de los cinco aparatos, de las cerraduras y las llaves era cerrada.

Además, el cambio citado tenía un indicador de dirección formado por un semáforo de dos brazos, de los cuales, el inferior regía la circulación de la vía de Córdoba a Sevilla y el superior la de Cercadilla.

Junto al cambio número 38, que era el de entrada a la estación cordobesa de MZA, se instaló una garita con un teléfono con el que el guardagujas y el jefe de estación de Córdoba estuvieron permanentemente conectados. El agente, y no otra persona, era quien debía atender el aparato y no podía dar entrada o salida a tren alguno sin la orden expresa de su superior. El operario tendría a sus órdenes a otro guardagujas auxiliar para efectuar cuantas operaciones fuesen necesarias.

El jefe debía dar las órdenes al guardagujas siguiendo un protocolo en el que en primer lugar se indicase el *“número de orden, dada a las Al guardagujas del garitón. Sale tren núm. Para Villarrubia”*. En su caso, se podía indicar también *“Sale máquina núm. Para Cercadilla”* u otras combinaciones posibles.

El jefe de esta última estación citada debía pedir permiso quince minutos antes de que saliese un tren hacia La Balanzona o bien informar de que había salido uno desde esta hacia Cercadilla. Si se trataba de un tren de trabajo que regresaba a su base, por lo cual ni en esta ni en La Balanzona se podía saber dónde se encontraba, debía de indicarse a Córdoba la posición del convoy cuando el tren estuviese a la vista del cruce.

El texto impreso de las consignas fue repartido entre los maquinistas, fogoneros y personal afecto a dicho cruce, tanto de Andaluces como de MZA, dado que debían de conocerlo obligatoriamente. Así mismo, el 10 de marzo de 1905, el Servicio de Explotación de esta compañía imprimió el aviso número 176 para el control de la distribución de consignas entre sus operarios. Por ello, los inspectores de Movimiento, los jefes de Depósito, los de Sección, los maquinistas y conductores cuidarían de que los agentes a sus órdenes recibiesen dichas consignas y de que todos anotasen en la página 359 del Librete de Marchas número 39 la publicación del aviso que en su zona inferior tenía una solapa que debía ser firmada, sellada, cortada por la línea de puntos y remitida a las oficinas de la división a la que perteneciesen.

La entrada en vigor de la consigna se produjo el 15 de marzo de 1905 (AHF, 1905: A - 0217 - 003).

18.7.0. Cierre del muelle cubierto de Cercadilla

Con objeto de cerrar mediante puertas el muelle cubierto de Cercadilla, el 11 de marzo de 1905 la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces presentó un proyecto para que la 4ª División autorizase una reforma que consistió en disminuir la medida de los

vanos hasta dejar solo 1,80 metros de luz, la misma de la que disponían las puertas de los vagones cubiertos. Para ello, se levantarían unos muros adosados a los pilares de hierro preexistentes que tuvieron forma de U.

Originalmente, el muelle tenía 13,205 x 7,70 metros y se levantaba en un extremo del muelle descubierto que se erigió al suroeste del edificio de viajeros (AHF, 1905: A - 0018 - 003).

18.8.0. Sustitución del paso superior de diez metros de luz

En los primeros años del siglo XX, el puente del P. K. 5,249,30, ubicado en la zona de la Huerta de la Marquesa, aún estaba construido con una estructura de carriles y con un tablero de traviesas, por lo cual, al deteriorarse debió ser sustituido por otro más duradero, para lo cual se solicitó el permiso correspondiente a la administración el día 3 de mayo de 1905 (AHF, 1905: A - 0018 - 001).

El puente había permitido el paso de pequeños vehículos y de peatones usuarios de las fincas cercanas a ese punto que transitaban por un camino preexistente a la implantación del ferrocarril y que se cortó al excavar la trinchera por la cual discurría el tren.

No era una obra de envergadura, por ello, se quitó la antigua pasarela y sobre los mismos estribos se colocó la nueva cuyo piso estaba construido por un empedrado soportado por bovedillas de un metro de luz hechas de ladrillos. Sobre estas se echaría una capa de hormigón que se revestiría de otra de cemento a la que se dotó de dos vertientes para permitir el desalojo del agua de lluvia.

Cada bovedilla se sostendría mediante viguetas de acero en forma de I de 120 centímetros de largo, 45 centímetros de alto y 7 centímetros de ancho, arriostradas mediante tirantas de hierro redondo, que transmitían las cargas a las vigas realizadas con acero y que contaban con 40 centímetros de altura. La barandilla estaba compuesta por una serie de viguetas de hierro verticales, reforzadas por el centro por un larguero que las aunaba a todas y rematada por sendos pasamanos también de hierro.

Finalmente, la Dirección General de Obras Públicas aprobó el proyecto el día 10 de junio de 1905.

18.9.0. Robo de carbón en Cabeza de Vaca

La guardia civil de Belmez detuvo a un sujeto que sustrajo tres quintales métricos de carbón mineral de varios vagones estacionados en las vías de la estación de Cabeza de Vaca (Anónimo, 16/05/1905: *Diario de Córdoba* Núm. 16553).

18.10.0. Rotura de cadenas del paso a nivel cerca de El Vacar

La noche del 26 de octubre de 1905 alguien desconocido rompió las cadenas del paso a nivel del P. K. 31,574, ubicado en el inicio de la bajada del arroyo del Castillo, algo más delante de El Vacar.

El juzgado de Espiel condenó a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces al pago de una multa de 10 pesetas (Anónimo, 06/12/1905: *Diario de Córdoba* Núm. 16755).

18.11.0. Reformas en la estación de El Vacar

El 22 de noviembre de 1905 se sometió a examen de la 4ª División un proyecto de reformas en la estación de El Vacar que comprendía la modificación de la distribución interior del edificio de viajeros, la construcción de una casa para empleados para alojar a los que vivían en el citado inmueble y el cierre y cubrimiento del muelle de mercancías (AHF, 1905: A - 0018 - 006).

Hasta ese momento, era una parada de trescientos metros de largo entre agujas extremas, con un edificio de viajeros homogeneizado con respecto a todos los de las demás estaciones, el retrete y la cantina situados a cada lado de este, una casilla con un patio trasero, un muelle descubierto, una báscula, una casilla para el guarda del paso a nivel del P. K. 30,741,15, tres pozos y tres vías, una desviada, la general y otra muerta.

La casa de empleados que iba a construirse medía 7,09 x 7 metros, y acogería dos viviendas para otros tantos agentes y sus familias, pero de dispar superficie.

La distribución del edificio de viajeros tenía cuatro habitaciones y el vestíbulo, que recorría el ancho del inmueble desde una puerta a otra. Una de las habitaciones citadas se dedicaba a almacén, otra a despacho del jefe y al telégrafo y las dos restantes se destinaban a la vivienda del jefe y su familia. Sin embargo, la modificación que se propuso se refería a la conversión de las habitaciones particulares del jefe en una sala de espera para viajeros de primera y segunda clase y otra para los de tercera.

El muelle cubierto era un edificio cuyas medidas fueron 11,41 por 6,39 metros, de paredes de ladrillo y cubierta a dos aguas techada de teja alicantina cuyo alero sobresalía generosamente para que las operaciones de carga y descarga se realizasen a cubierto del sol y los elementos.

Una vez vista la documentación, la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla respondió el 11 de diciembre de 1905 que a lo largo de su historia la estación de El Vacar nunca fue una parada que destacase por su actividad económica o de otro tipo, sin embargo, su *“importancia y desarrollo en su tráfico empezó á iniciarse en un época no muy lejana á la de su construcción, se la vio crecer desde que, afortunadamente para la humanidad, se dieron á conocer las aguas ferruginosas del hoy llamado Valnario de Villaharta”*. A partir de ese momento, *“la afluencia de viajeros á dicha estación, de la cual parten al Valnario, es de gran importancia no solo por el número, sino por la clase de personas que en su mayor parte se apean”* o se suben al tren cuando van a Villaharta o vuelven a sus destinos. *“Esta clase de movimiento en una estación le dan una importancia tal que se hace necesario que su distribución y dependencias estén en armonía con el desarrollo de su tráfico”,* por lo que era urgente que la parada que servía de apeadero *“á un número de viajeros siempre respetable tenga una distribución conveniente para el servicio y comodidad de los viajeros, de la que carece la estación actual”*.

Por otra parte, como quiera que el movimiento del tráfico producía un número importante de mercancías, era necesario también que la compañía los custodiase y conservase, por lo cual se propuso también en este proyecto el cubrimiento parcial del muelle porque en la estación *“se encuentran, en un momento dado, viajeros, empleados y equipajes todos confundidos, lo cual produce la molestia consiguiente para el viajero y el entorpecimiento que es natural para el servicio”*.

Entonces, si había que convertir la vivienda del jefe y su familia en dos salas de espera había que alojar a estas personas en otro lugar, por lo cual, estaba bien que se

construyese una casa para empleados con dos habitáculos, pero *“siempre que en el mismo se puedan alojar decorosa, convenientemente y sin ofensa á la moral, los cinco empleados que son: el jefe de estación, el factor, el guardagujas, un mozo guardagujas y un mozo ordinario”*. De entre ellos, el jefe y sus familiares vivían en el edificio de viajeros, el factor en una casilla situada al sur del citado inmueble, el guardagujas en la casa del paso a nivel del lado Belmez y el mozo guardagujas y el mozo ordinario en vagones cubiertos.

Dicho esto, el ingeniero de Obras Públicas de la División le comentó al director de Andaluces que con los antecedentes que se habían citado la atención de la empresa debía fijarse en lo que en realidad se debía atender, dado *“que el personal no puede seguir viviendo del modo que está hoy alojado”*, para el que se iba a construir un edificio en el que no había espacio para alojar a *“ese personal de una manera decorosa y medianamente conveniente, á las más precisas necesidades del hogar”*. Porque *“esa falta de consideración al personal y de conveniencia para el buen servicio se nota en la estación de Balanzona en donde el mozo guarda agujas habita en un wagón; en la estación de Cerro Muriano, el factor vive en un wagón y falta un mozo guarda agujas, que si lo mandan, tampoco tiene habitación”*. Y no solo eso. *“En la estación de Obejo, suelen haber de dos a tres familias habitando en wagones; en Alhondiguilla, suele haber de uno a dos guarda agujas viviendo en wagones y en Espiel existen hoy tres mozos viviendo en vagones”*. Por todo ello, *“se ven las deficiencias que se notan en todas las estaciones de esta línea para satisfacer las necesidades cuyos edificios están llamados á llenar debidamente, por lo que no es de extrañar que el proyecto que se somete á la aprobación adolezca de esa falta de espacio y de una distribución conveniente”*.

Por otra parte, al ingeniero le parecía bien el emplazamiento del edificio que iba a construirse para alojar a los operarios puesto que estaba lo suficientemente apartado de las vías principales y del servicio de la estación. También le pareció adecuada la obra del muelle cubierto. En cuanto a *“las demás consideraciones y estudio que el dicho proyecto reclama, solo puede resolverlas la superior ilustración de V.”*

Pese a lo dicho, no se envió el escrito a su destinatario, por lo cual, el 23 de febrero de 1906 se reclamó por parte de Andaluces la aprobación del proyecto del que se llevaba varios meses sin saber porqué estaba retenido. La 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla respondió el 26 de febrero que le parecía aceptable, salvo que si se iba a destinar la habitación que antes sirviera de habitáculo a almacén, la chimenea debía inutilizarse de forma que no fuese posible encender fuego; el muelle cubierto se consideraba también aceptable; sin embargo, el edificio para dos agentes no era lo adecuado para el número de empleados que prestaban servicio en la estación, por lo cual, se propuso a Andaluces que debía ampliar el proyecto *“para que todos los empleados tengan habitación decorosa, higiénica y conveniente”*, tras lo cual debía enviar de nuevo un plano de la casa que contenga las indicaciones de habitabilidad adecuada para todo el personal.

El 2 de marzo de 1906 se le respondió desde Andaluces indicando que la empresa iba a atender *“á las necesidades más urgentes”* de sus empleados *“formando proyectos que sucesivamente van presentándose á la aprobación del Gobierno y procediéndose a su ejecución”*. Precisamente, según dijo, ese era el *“primero de los que se propone esta compañía ejecutar en cuanto a viviendas en la línea de Córdoba a Belmez”*, por lo cual vuelve a insistir a la Superioridad para que lo apruebe sin que ello signifique *“que con*

esta casa demos por completamente resuelto el problema de los alojamientos en El Vacar”.

Al no existir más documentación al respecto, solo puede intuirse cuál fue el final de dicho proceso utilizando el método de la arqueología industrial. Hasta el final de los años noventa del siglo XX, existieron en dicha parada dos edificios que fueron arrasados debido al mal estado en que se encontraban. El más próximo a la estación respondió al aspecto del mostrado en el plano del proyecto, que como se ha dicho, tenía dos viviendas de dispar número de metros cuadrados de superficie. Sin embargo, en el edificio que se conservó hasta los años referidos, se vio cómo las dos viviendas se levantaron con las mismas medidas.

Anexo a este edificio se edificó otro que albergó tres viviendas. Los dos tuvieron un patio trasero o corral algo generoso.

Posteriormente, se añadió a la estación una tercera vía, de la que partió el triángulo de inversión de marcha, y hubo que preparar nuevas viviendas lejos de la estación, aunque junto a la vía en el P. K. 31,383, con lo cual, la estación quedó completada hasta el momento de su cierre.

18.12.0. Tráfico de mercancías entre Córdoba y Cercadilla

Los problemas generados por la ausencia total de conexión entre las estaciones de Córdoba y de Cercadilla en lo tocante al intercambio de mercancías siguieron creando problemas entre las compañías de Andaluces y de MZA. Por ejemplo, el 2 de diciembre de 1905, el jefe de Tráfico de MZA dirigió una carta a su homólogo advirtiéndole que no volviese a suceder el hecho ocurrido *“recientemente que la estación de Cercadilla ha facturado un vagón de avena con destino á la de Córdoba y no siendo conveniente á nuestro intereses que tales expediciones se vuelvan a hacer en el futuro”* (AHF, 1865: D - 0032 - 001).

Andaluces justificó su proceder el 23 de diciembre haciendo constar que la expedición había sido hecha en Medellín, una estación de la propia MZA que estaba en la línea de ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, por lo que había llegado a Córdoba a través de las líneas contiguas de Almorchón a Belmez y desde ahí a la capital, por lo tanto, el fallo no había estado en los agentes de Andaluces, sino en los de MZA. Aún así, cinco días después, el jefe de Tráfico volvió a reiterar a sus subordinados que no volviese a ocurrir y así parece que fue, al menos, durante muchos años.

18.13.0. Robo de la cadena del paso a nivel de El Bujadillo

El 30 de diciembre de 1905 se promulgó un edicto por parte del Juzgado de Fuente Obejuna mediante el cual se debía buscar al autor o autores del robo de la cadena del paso a nivel del P. K. 63,894, emplazado junto a la casa del Bujadillo (Anónimo, 30/12/1905: *Diario de Córdoba* Núm. 16777).

18.14.0. Un herido y un muerto en Cerro Muriano

Un día de finales de febrero de 1906, fue curado un hombre en la estación de Cerro Muriano que tenía el brazo izquierdo fracturado, tras lo cual viajó hasta Córdoba.

Poco después, en la madrugada del día 28, apareció el cuerpo de un joven de unos dieciocho o veinte años en el kilómetro 19 de la línea de Córdoba a Belmez, es decir, junto a los cambios del lado Obejo de la citada estación. Se creyó que había sido arrollado por el tren, por lo cual, el cuerpo estaba tan deteriorado que no pudo ser identificado. Lo único que se pudo aportar fue que sus ropas estaban marcadas con las iniciales F. O.

Relacionados los dos hechos, se pensó que quizás ambos sujetos viajasen juntos en un tren de mercancías y por ello la guardia civil trató de dar con el herido con el fin de intentar aclarar las circunstancias de la muerte del fallecido (Anónimo, 01/03/1906: *El Defensor de Córdoba* Núm. 1921).

18.15.0. Viviendas de dos pasos a nivel de La Alhondiguilla

Debido a que los encargados de vigilar los pasos a nivel de los P. K. 42,867 y 44,502 pudiesen alojarse junto a los mismos, dado que vivían en la estación de La Alhondiguilla, se proyectó construir sendas viviendas junto a estos en los emplazamientos citados, lo que se pidió al 19 de abril de 1906 (AHF, 1906: A - 0019 - 002).

La 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla autorizó ambos proyectos el 27 de abril de 1906 y el 5 de mayo se dio el visto bueno a los mismos por parte de Obras Públicas.

18.16.0. Alojamiento para empleados en La Balanzona, Obejo y Espiel

Debido a la necesidad de mejorar los alojamientos de los empleados que prestaban servicio en la línea de Córdoba a Belmez y sus familias, que como se ha dicho habitaban en condiciones muy penosas, Andaluces presentó un proyecto para su posible aprobación a la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla para construir cuatro edificios que iban a ubicarse en las estaciones de La Balanzona, Obejo y en Espiel, disponiendo uno en cada una de las dos primeras y dos en la tercera. Tres de ellos serían para dos agentes y el cuarto alojaría a cuatro (AHF, 1906: A - 0019 - 001).

La casa de empleados de La Balanzona se presentó como un inmueble en el que se debían alojar a dos agentes, por lo cual, debido al espacio bastante intrincado que había en el lado en que se ubicaron las construcciones de la parada hubo que disponer la citada vivienda en dos pisos y levantarla en el P. K. 12,536,89, al este del edificio de viajeros, más allá del retrete. Se accedía mediante una escalinata de ladrillo rojo con pasamanos de piedra caliza.

Con esta construcción, se completó un tanto la sencillez de la estación, que tan solo disponía del edificio de gestión del tráfico, la casa del guarda, el retrete, el andén, un horno, un chozo, el castillo de agua y un muelle minúsculo en el lado derecho de la vía, lo que se complementarían años después con la construcción de otra casa para un agente, la casilla del enarenador y la de la bomba del agua, situada junto al arroyo de La Balanzonilla.

La casa de empleados de Obejo se ubicó en el vértice que conformaban la carretera de Almadén y el camino de acceso a la estación. Tenía una sola planta. Estaba pensada para acoger a dos agentes, a cuyas viviendas se entraba por sendas puertas dispuestas en los dos hastiales que permitían el paso a las seis habitaciones que tenía,

tres para cada una, pero, no se sabe en qué momento, se le añadió un nuevo cuerpo concediéndole al edificio dos habitaciones más, con lo que cada agente tuvo así cuatro dependencias para habitarlas.

Exactamente, la misma acción se llevó a cabo en la casilla para dos agentes de Espiel, también de una sola planta, cuya estructura correspondió a la proyectada en el plano de la de Obejo. Al igual que esta, también tuvo una reforma posterior y se llevó su planta hasta la escalera de la casa de dos pisos que se construyó al sur y contigua a esta, con lo cual, su puerta de entrada se cambió del hastial este a la fachada norte.

La casa para cuatro agentes de Espiel acogió a dos familias por planta, con lo cual, para dar acceso a las dos de arriba se construyeron sendas escaleras en los hastiales en cuyo centro se abrían las cuatro puertas de entrada. Disponía de seis ventanas en cada fachada, tres en cada piso, sin que la llegase a cruzar una sencilla platabanda, lo que le daba una apariencia pesada y fuerte.

Por parte de Obras Públicas, el proyecto se aprobó el 16 de enero de 1906 y el 28 de mayo de 1906 se emitió el informe de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles que lo aceptaba prescribiendo que las habitaciones de la casa de Espiel y Obejo se debían de ampliar de 3 y 2,93 metros de anchas a 3,50 metros como mínimo, lo que iba a ensanchar el edificio en un metro, sin embargo, por motivos que se ignoran, estas correcciones no se llevaron a cabo y las viviendas se construyeron tal y como figuraban en el plano.

18.17.0. Apartadero para la Sociedad Cerro Muriano Mines Ltd.

18.17.1. La explotación minera en Cerro Muriano

La actividad minera desarrollada en el entorno de Cerro Muriano es conocida desde muy antiguo. Al parecer, ya en el III milenio a. C. hubo algo de laboreo al extraer y fundir cobre y continuó durante muchos años más hasta que en la época romana, en el cambio del siglo I a. C. al I d. C. se continuó hasta que en la época altoimperial se interrumpió este tipo de explotación, aunque algunos investigadores aseguran que en la época tardorromana aún se seguían promoviendo este tipo de trabajos.

Sea como fuere, no quedan evidencias ni arqueológicas ni históricas, salvo las referencias lacónicas de al-Maqqari y al-Idrisi sobre la minería califal en Sierra Morena, de que en esos momentos históricos se continuase con este tipo de trabajo.

Según indicó Juan Manuel Cano Sanchiz, a lo largo de *“la segunda mitad del siglo XIX hubo una actividad intermitente en torno a los criaderos cupríferos de la provincia, especialmente destacable en Cerro Muriano y sus alrededores, donde proliferó un pequeño centro químico y metalúrgico (vía seca y húmeda)”*, pero, es casi seguro que no la hubo en la década de los noventa, lo que indica que es *“posible que nada hubiera allí, salvo restos y ruinas, cuando las compañías británicas llevaron a aquel lugar los adelantos de la industria moderna y el trabajo a gran escala”* (Cano, 2012: 75-78).

Desde 1897 hasta 1919 trabajaron en Cerro Muriano *“cuatro compañías inglesas distintas, aunque estrechamente vinculadas entre sí: Cordova Exploration Co., Ltd. (CEC, 1897-1908), Cerro Muriano Mines, Ltd. (CMM, 1903-1908), North Cerro Muriano Copper Mines, Ltd. (NCMCM, 1906-1908) y Cordoba Copper Co., Ltd. (CCC, 1908-1923)”* (Cano, 2012: 322). La recalada de estas empresas extranjeras tuvo que ver con la colonización de las riquezas del subsuelo efectuada por estas y otras

compañías en toda la Península Ibérica, como la que realizara también por esos años la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya. Las ventajas que hallaron fueron *“financiación y fácil acceso a los respectivos mercados de capitales en sus países; mejores contactos internacionales; integración, en muchos casos, con sociedades del exterior, con las que funcionaban como subsidiarias; empleo de las más modernas tecnologías extractivas”* (Cano, 2013: 120), etc.

La presencia de las compañías inglesas ayudó a que en las explotaciones mineras de Cerro Muriano se conformase un *“populated complex of various neighbourhoods composed of houses, shacks and barracks. In addition, there was other infrastructure required to sustain a society (eg a school, canteen, theatre, church, hospital, etc.), buildings for work (eg offices and a laboratory), and other spaces for production, storage and distribution”* (Cano, 2013: 128), es decir, una población estable que se constituyó con las dependencias domésticas e industriales y que acabó precisando de la implantación de una estación de ferrocarril para poder mover desde esta, bienes y personas.

Incluso, precisó de un ramal que la conectó a la fundición de cobre, aunque en los años siguientes hasta se implantó un ferrocarril de vía estrecha que conectó los hornos con el pozo de San Rafael.

18.17.2. El ramal de vía ancha a la fundición

La Sociedad Cerro Muriano Mines Ltd. concertó con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces la construcción de un ramal que sirviera a sus dependencias y que partiría desde la línea de Belmez mediante una vía de ancho español y otra estrecha para *“facilitar los trabajos de las minas que ejecuta dicha sociedad”* (AHF, 1906: A - 0018 - 008). En un plano del proyecto se mostraba dos vías paralelas: la ancha, que correspondía a la vía III de la estación de Cerro Muriano, y la estrecha, que se dirigía hacia las minas. Pero luego, otro plano del mismo proyecto muestra la vía estrecha estuchada entre la ancha.

En los acuerdos tomados se especificaba que las obras debían ser construidas por la empresa minera, salvo la parte de la vía ancha, que la haría Andaluces. Todas las obras debían hacerse bajo la supervisión de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla y, además, las que se llevasen en los terrenos de Andaluces debían ser supervisados por un delegado de esta. Una vez acabada la vía, la empresa minera pagaría a la otra un alquiler convenido por el uso de las tierras que ocupasen sus vías y sería responsable de los daños y perjuicios causados a Andaluces.

El ramal partía de la estación de Cerro Muriano en el P. K. 18,920. El recorrido de los ferrocarriles de vía ancha y de vía estrecha estuchada debía cruzar la Cañada Real Soriana para poder llegar a la zona donde la empresa minera ejercía sus actividades. De los cien metros de su anchura, setenta irían en trinchera y los otros treinta en un túnel de dos metros de altura y uno y medio de luz. La bóveda sería de ladrillo y los estribos de mampostería ordinaria cuyos muros llegarían a los 30 centímetros de grueso. Como quiera que iba a ser excavada en roca maciza, la bóveda no era un elemento constructivo de contención de fuerzas del terreno superior, sino que más bien se construiría para mayor seguridad del material y las personas que debían pasarlo.

Tras las agujas que iniciaban el ramal, comenzaba una curva de 200 metros de radio y de 20 metros de longitud. Seguía una recta de 125 metros y otra curva de 200

metros de radio y 354 metros de largo. Los primeros 104 metros de la recta iban a nivel, pero los restantes 250 metros tenían una pendiente de 0,56%. Luego, seguía a nivel. En el P. K. 0,519 del origen, se bifurcaba en dos ramales: uno que discurría al sur del Cerro Polvorín y otro al norte. A 156 metros de la divergencia, este cruzaba de nuevo la vía estrecha del pozo de San Rafael mediante un puente de 2,50 metros de luz, de cuatro viguetas de acero de 2,54 metros de altura y 1,20 metros de base, descansando sobre dos muros de 1,20 metros de espesor y 3,80 metros de altura. El total de metros a construir fue de 907.

Para poder realizar las labores económicas correspondientes, se pensó en trasladar la báscula de la estación hasta el ramal o poner otra nueva.

Las locomotoras de Andaluces nunca llegaron más allá de los primeros ochenta metros del ramal, por lo que el movimiento de trenes se efectuó mediante las locomotoras de un segundo ferrocarril, en este caso, de vía estrecha.

18.17.3. El ramal de vía estrecha a la fundición

Efectivamente, en Cerro Muriano se pretendió establecer una vía de ancho inferior que pretendía poner en comunicación el pozo de San Rafael con la fundición y el lavadero. Para poder llegar desde un punto al otro, la vía tenía que atravesar la carretera de Almadén, con lo que se iba a ocupar terrenos de dominio público por cuanto cruzaba por debajo la carretera de Almadén, el ferrocarril de Córdoba a Belmez y el citado camino de carne mediante dos pasos inferiores. El de la vía no interrumpiría el tráfico ferroviario, ni las obras que debían hacerse serían onerosas al haber en ese punto un terraplén y una alcantarilla ubicada en el P. K. 18,510, a través de la cual iba a pasar la mencionada línea.

Para ello, era necesario bajar el suelo de la alcantarilla 60 centímetros sobre el nivel original, pero, en principio había que rebajarlo metro y medio y rellenar los cimientos antiguos con mampostería hidráulica para darle fuerza a la obra de fábrica.

Como algo más adelante atravesaba el camino de carne, Andaluces propuso que se cerrase el ancho de 75 metros de este con una cerca de alambre con el fin de estrechar la vía pecuaria hasta seis metros, lo justo para el paso a nivel que iba a establecerse para el tránsito del ganado, encajonando así su discurrir para que la trinchera y la vía del tren de ancho inferior quedase a resguardo de ser invadido por los animales.

Como quiera que en el cerro Polvorín confluirían la vía estrecha y la ancha provista de la vía estuchada, en este punto, las locomotoras podían pasar al ramal de vía ancha y también las máquinas de vía estrecha podían arrastrar los vagones de la ancha a través de todo el recorrido hasta la estación de la línea.

La línea se serviría con máquinas eléctricas de corriente continua de 250 voltios. La vía tendría un carril de 28 kilogramos por metro, lo que equivalía a una sección de 95 milímetros de base, 54 de cabeza, 115 de altura y 12 de grueso. Aunque no se indicó en la documentación, por los planos se supo que el ancho de la vía fue de 0,60 metros.

18.17.4. La puesta a punto del ramal de las minas

El proyecto se presentó a la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla el 25 de mayo de 1906 y a continuación se produjo un cruce de

correspondencia entre varios organismos, dado que para implantar dicho ferrocarril se debían de ocupar los espacios privados de la Compañía Cerro Muriano Mines Ltd., pero también algunos públicos, como los de la Cañada Real Soriana, por lo cual, el 8 de junio la 4ª División se inhibió de aprobar nada en tanto no hiciese su parte el Gobierno Civil de Córdoba, que era quien debía decidir si se podía utilizar la alcantarilla de la carretera de Almadén y los demás espacios públicos.

El 14 de julio de 1906, el gobernador civil escribió al ingeniero jefe de la División para informarse sobre si la petición que le había realizado el director de las minas de Cerro Muriano a través de Obras Públicas eran para autorizar la ocupación de terrenos de dominio público con dos vías *“con cruce de carretera una y con cruce de carretera y ferrocarril otra, ó si de un apartadero esta última y un cruce solo aquella”*, lo cual necesitaba de una aclaración.

El responsable le informó que *“se trata de la construcción de un ramal de vía ancha á enlazar con el F-C de Córdoba á Belmez con ocupación de tramos de dominio público puesto que entra en los terrenos de la estación del ferrocarril citado y en los del camino de carne”*. En cuanto al ancho del ramal *“es de vía española por cuanto enlaza con la línea citada para que pueda circular el material de Andaluces. También se explica lo de la vía estuchada para que pudiera circular una locomotora eléctrica que haría la tracción del ancho normal y el de la estrecha”*.

18.17.5. Contrato entre Andaluces y la Cerro Muriano Mines Ltd.

El 22 de noviembre de 1906 se procedió a firmar el contrato entre Leopoldo Keromnes, director de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, y Henry Collins, director en España de la Sociedad Cerro Muriano Mines Limited para establecer el ramal particular, para lo cual había que hacer *“una vía que partiendo de la 2ª del expresado apartadero de servicio público tengo una longitud de vía libre de 740 metros”* y *“una vía secundaria muerta empalmada sobre la anterior dejando una vía libre de 139 metros”*.

El acuerdo constaba de veintisiete artículos relativos a las condiciones estipuladas, entre las que se contemplaba el hecho de que la retribución que se habían de abonar anualmente y por anticipado a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces consistía en 125 pesetas en concepto de conservación del cambio y cruzamiento del enlace del apartadero público y el particular, más 1 peseta por cada metro de vía asentado en los terrenos de la compañía, lo que ascendía a 177 pesetas, por lo que ambos conceptos sumaban 302 pesetas.

El trazado se componía de una vía principal de 777 metros y de otra muerta de 174 metros. La primera se compuso de 174 metros de rectas y de 603 metros de curvas de radios menores de 175 metros y de 200 metros en los casos de los más abiertos. La segunda dispuso de 114 metros de rectas y de 60 metros de curvas. El recorrido de ambas se situó entre una cota de 510,15 metros y de 511,52 metros para el caso de la vía principal y 510,15 para la vía muerta. En la vía principal, los 280 primeros metros se emplazaron en horizontal; los 245 siguientes en pendiente de 56 milésimas y los 252 últimos también en horizontal.

La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces ejecutaría las obras de colocación de las vías, cambios y cruzamientos que serían sufragadas por la empresa minera pagando el coste de los materiales y abonando el resto a la finalización de la construcción. Por

otra parte, debía realizar las obras de explanación, balastado, etc., pero siempre bajo la supervisión de la División de Ferrocarriles y de Andaluces. Una vez puesto el balasto, Andaluces colocaría el carrilaje a un coste de 24 pesetas el metro lineal entre las que se incluirían el precio del raíl y el material de colocación, todo de segunda mano. Las traviesas debían de ponerse nuevas, pero más cortas de dimensiones que lo habitual. Además, se debió abonar mil pesetas más por cada cambio de vía que había de implantarse.

Las reparaciones debía hacerlas la empresa minera y si no fuese así, Andaluces podía prohibir el paso de los vehículos por el apartadero en tanto no se arreglasen los desperfectos; también debía comprar los terrenos necesarios y lindarlos una vez construido el apartadero; para impedir que algún vehículo de la empresa minera llegase a invadir la vía segunda del apartadero público se iba a colocar un taco móvil de parada con llave frente al piquete de cruzamiento y solo se retiraría para dejar pasar los vehículos que estuviesen haciendo maniobras; esta llave la guardaría el jefe de estación de Cerro Muriano; la compañía minera no podía hacer la menor modificación sin que lo autorizase la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces; los accidentes ocurridos en la vía minera eran de la total responsabilidad de esa empresa; si se suspendiesen las actividades, Andaluces podía quitar la aguja de conexión; Cerro Muriano Mines no podía transferir la propiedad sin el consentimiento de Andaluces, sin embargo, esta empresa podía utilizar la vía para alojar material vario, si no se obstaculizaban las labores de la otra; se cobraría por vagones cargados completos, aunque no lo estuviesen; los vagones que se iban a utilizar debían ser pedidos a Andaluces con 48 horas de adelanto; solo se podían retener los vagones durante 24 horas, pero si no era así se cobrarían 1,50 pesetas por cada seis horas de retraso en devolverlos; Andaluces no se haría responsable de las sustracciones, averías u otros accidentes ocasionados a las mercancías durante su estancia en la vía particular; la Cerro Muriano Mines Limited debía abonar 0,12 pesetas por tonelada en concepto de recorrido del material en el apartadero por el primer kilómetro o fracción, además otros 0,04 pesetas por tonelada y kilómetro o fracción para el exceso de distancia sobre el primero.

Para el tránsito de vagones, la compañía minera debía recibir los entregados en el piquete de entrada. Si no fuese posible realizar esta operación en el lugar indicado, se haría donde lo dispusiese el jefe de estación. El horario para el despacho de mercancías se haría a las horas del público en general. Por gastos de alumbrado, engrase y sueldo del guardagujas encargado de la custodia del cambio de conexión se le cobrarían a la empresa minera 75 pesetas mensuales que debían ser abonadas cada final de mes, por lo cual, se abonarían a Andaluces la cantidad de 900 pesetas anuales; esta empresa se encargaría de la contratación y designación de este operario; el contrato tendría un valor indefinido, pero, en caso de rescisión, la compañía minera avisaría a Andaluces con tres meses de anticipación.

18.17.6. El ferrocarril particular de las minas de Cerro Muriano

El 20 de diciembre de 1906, la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla se volvió a dirigir al gobernador civil de Córdoba indicándole las características del proyecto y se le mostró lo que se debía tener en cuenta para realizarlo. Entre otras, se dijo que todas las obras debían *“ejecutarse con sujeción estricta á este y*

bajo la inmediata inspección del personal de la 4ª División de Ferrocarriles y de los Agentes de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces". Además, debía aprobarse el convenio entre ambas partes por el ingeniero de la División; que la empresa concesionaria pusiese en conocimiento de Andaluces y de la 4ª División el momento en que esta iba a iniciar las obras de construcción o iba a hacer reparaciones en las instalaciones; exonerar a Andaluces de la responsabilidad de las averías que puedan originarse en las superestructuras a consecuencia de la explotación regular o revistan carácter fortuito o de fuerza mayor; las obras se acabarán en el plazo de seis meses; se debía abonar una indemnización por parte del concesionario por daños y perjuicios causados por el uso del ramal; y, por último, el Gobierno podía cancelar el permiso si juzgaba que contravenía el bien público.

Precisamente, en esa fecha del 20 de diciembre fue cuando se aprobó una R. O, para autorizar la construcción de los dos ramales.

El 3 de abril de 1907, Henry Collins y Denny envió los planos y una copia de la memoria a la 4ª División porque se le había solicitado esta al no tener en su poder nada más que una copia. En la carta que acompañó a los documentos se indicó que hasta aquel momento no se había presentado *"ningún presupuesto porque de acuerdo con la Compañía de Andaluces, todas las obras deberán ser construidas por esta compañía"*. Además, el ramal de vía estrecha no iba a ser servido mediante tracción eléctrica, sino mediante animales de tiro; el de vía ancha no iba a implantarse de momento en toda su longitud, sino únicamente en su primer tramo de unos 170 metros; que ya se debía haber sometido a aprobación el contrato firmado entre ambas partes a las 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles.

El 25 de septiembre de 1907, Collins volvió a dirigirse a esta entidad y le pidió autorización para continuar con la construcción del ramal de vía ancha *"cuyo primer trozo, ó sea la parte que afecta al F. C. de Córdoba á Belmez fue concluido y abierto al servicio"*. Lo que faltaba por concluir debía atravesar terrenos propiedad de las minas. Como quiera que ese espacio iba a ser hollado solo por vagones, dado que la tracción sería de origen animal, la velocidad máxima sería de unos diez kilómetros por hora, con lo cual, la empresa quería implantar carriles de 28 kilogramos por metro, *"los cuales descansarán sobre traviesas colocadas a una distancia de 70 centímetros de eje a eje en las intermedias y de 45 de eje a eje en las uniones"*.

El 15 de julio de 1908, la 4ª División de Ferrocarriles estudió y autorizó lo pedido con alguna salvedad. La empresa minera debía recabar todos los permisos necesarios de las partes implicadas como Andaluces o el Gobierno Civil. Por parte de la División se autorizó la construcción siempre que se utilizase la tracción propuesta, la implantación del ramal del apartadero y el empleo del carril de 28 kilogramos por metro, pero solo en los terrenos del Ferrocarril de Córdoba a Belmez.

Las obras se ejecutarían con sujeción estricta al proyecto presentado, quedando sometidas a la vigilancia de los responsables de la 4ª División y los agentes de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces debiendo avisar con tiempo suficiente a ambas entidades para indicarles cuándo iban a dar comienzo las obras de construcción o alguna reparación; solo se autorizaría la construcción del ramal del Ferrocarril del apartadero y el empleo del carril de 28 kilogramos por metro en la parte limitada a los terrenos en los que estaba el ferrocarril de Córdoba a Belmez; las traviesas empleadas debían ser de cuantía y clase semejante a las empleadas en los ochenta primeros metros del trozo ya asentado.

El 16 de julio de 1908 se requirió de la Cerro Muriano Mines Limited que informase sobre la fecha en la que se dio comienzo a las obras del primer trozo del apartadero, en qué fecha se terminaron y que presentase el convenio celebrado entre esta y Andaluces para la aprobación. Según la Superioridad, *“las condiciones impuestas no resultan cumplidas por completo por la Compañía concesionaria”*, por lo cual también se le indicó que cuando se recibiese el oficio número 674 se acusase recibo del mismo.

El 20 de julio, Collins manifestó que *“de acuerdo con la prescripción 1ª tengo el gusto de manifestarle que la obra dará comienzo seguidamente”*.

Diez días después, volvió a dirigirse a la 4ª División para indicar que la fecha de comienzo de las obras del primer trozo del apartadero fue el 18 de febrero de 1907 y se acabó el 20 de abril de ese mismo año. Solo quedó pendiente de aprobación el contrato bilateral que no se autorizó de momento, por lo cual, Collins lo reclamó el 28 de septiembre de 1908 y se le entregó finalmente el 3 de octubre de ese año.

Una vez puestas en funcionamiento las vías estrechas, *“el ferrocarril tuvo en Cerro Muriano una doble función: exterior e interior”*, según manifestó el investigador Cano Sanchiz, al que seguiremos en cuanto a la investigación llevada a cabo sobre el funcionamiento de este corto ramal ferroviario. *“En el primer caso, la vía ancha, enlazada con la de Córdoba-Belmez, era el punto de entrada de casi todo lo usado o consumido, así como la salida de lo producido. A nivel interno, los carriles de hierro facilitaron la explotación y el beneficio de los filones cupríferos”*. Precisamente, por los de vía estrecha, *hombres o bestias conducían los diferentes géneros — minerales, estériles, escoria, etc. — entre los principales núcleos de actividad pozos, lavaderos, talleres de calcinación y fundición, apiles, etc.”* (2012: 287).

También informó sobre la capacidad de las vagonetas, que era de un metro cúbico, y sobre su discurrir, que iba *“desde los pozos hasta el complejo lavadero-fundición el arrastre se hacía con caballería, mientras que entre los distintos talleres y por su interior, así como en las galerías subterráneas, eran los obreros quienes empujaban las vagonetas”*.

18.17.7. El ferrocarril de los pozos de Cerro Muriano

El ferrocarril de los pozos también tenía sus correspondientes vagonetas para posibilitar el transporte del mineral extraído, por *“lo cual las galerías se excavaban ligeramente inclinadas, facilitando así tanto el arrastre como el desagüe”* (Cano 2012: 287). El ancho de la vía era de 55 centímetros, el carril de siete kilogramos por metro y se asentaba sobre traviesas de madera. En las intersecciones de los cruceros de los pozos la vía era doble para permitir el cruzamiento de las hiladas de vagonetas. También hubo placas giratorias. En cuanto a las vagonetas, Cano Sanchiz informó que tenían *“una capacidad de 700 kg, eran de madera — 3 cm de grosor —, con el fondo forrado de palastro y los ángulos y lados largos reforzados con cantoneras de hierro fijadas con tuercas; las de Levante, de idéntica cabida, fueron metálicas. Unas y otras tenían ruedas de hierro de 29 cm de diámetro, con los ejes separados 0,87 m entre sí”*. El tamaño de la caja fue de 112 centímetros de largo, 70 centímetros de alto y 64 centímetros de ancho (2012: 288).

En cuanto a su uso, el *“24 de diciembre de 1915 Antonio Puertas Fernández pierde una pierna al ser arrollado por una vagoneta en el paso de la vía estrecha bajo la carretera de Córdoba-Almadén”* (Cano, 2012: 334).

Nuestro informante indicó así mismo que “*las vías mineras ancha y estrecha debieron ser desmanteladas en un momento sin determinar a partir de 1919*” (Cano, 2012: 280), por lo cual se aprovecharon los primeros metros del ramal para dejar una vía muerta de pequeña longitud que acababa en una topera, tras la cual estuvo la explanación en curva que condujo a la fundición. En la segunda mitad de los años noventa del siglo XX aún era posible seguir desde la estación toda la traza de la explanación sin las interposiciones lógicas de los edificios que conformaron a posteriori una calle de la población que un día fue camino de carne. En aquel momento de la investigación, durante aquella prospección ocular, se observaron traviesas enterradas en el suelo que habían quedado como vestigio del antiguo enclavamiento de los raíles de la vía ancha.

18.17.8. Nueva petición de permiso para el ramal de vía estrecha

En los días finales del mes de septiembre de 1911 La Dirección General de Obras Públicas concedió a la Cordoba Copper Company el permiso para construir un ferrocarril de vía estrecha en Cerro Muriano y para el cruce con la vía de ancho español a través de una alcantarilla próxima a esa estación (Anónimo, 28/09/1911: *El Defensor de Córdoba* Núm. 3653).

Debido a que sólo se ha tenido referencias de esto a través de una nota escueta en un periódico local, se desconoce a qué se refería la noticia, si es que en esa fecha aún no se había terminado de construir el ramal y se pedía el oportuno permiso de explotación o bien era la solicitud para otro tendido diferente que no se llegó a realizar, aunque nos inclinamos por lo primero.

19.0.0. MEJORAS EN LA LÍNEA

19.1.0. Contexto histórico

En los primeros años del siglo, la situación de la nación se debatía entre constantes cambios de gobierno, la crisis económica y la problemática originada en la política exterior debido a la inseguridad ocasionada en el Protectorado de Marruecos, que era compartido con Francia y que desembocaría en una guerra cruenta y de final incierto (Terreros, 2014).

De igual forma, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces arrojó la crisis intentando aposentar definitivamente lo que tenía sin emprender una política de construcción, pero, sin desdeñar la expansión, por lo que en años venideros intentaría la absorción de varias compañías como la de los Caminos Vecinales de Andalucía, The Algeciras Railway y los Ferrocarriles del Sur de España. Debido a esos gastos ingentes no se instaló algo tan necesario como las vías de seguridad (Fernández, 2010).

19.2.0. Trenes especiales para la Feria de Otoño

En 1906, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces estableció un servicio de trenes baratos con motivo de la Feria de Otoño de Córdoba, que se celebraba cada año los días 25, 26 y 27 de septiembre, para lo cual expenderían billetes de ida y vuelta. La tarifa sería de 8 pesetas en segunda clase y de 5 pesetas en tercera clase si se tomaba el tren en Belmez; de 7,25 pesetas en segunda clase y de 4,50 pesetas en tercera clase si se tomaba el tren en Villanueva del Rey; de 5,70 pesetas en segunda clase y de 3,75 pesetas en tercera clase si se tomaba el tren en Espiel; de 4,80 pesetas en segunda clase y de 3,25 pesetas en tercera clase si se tomaba el tren en La Alhondiguilla; de 3,60 pesetas en segunda clase y de 2,40 pesetas en tercera clase si se tomaba el tren en El Vacar; y de 2,25 pesetas en segunda clase y de 1,50 pesetas en tercera clase si se tomaba el tren en Cerro Muriano.

Podía hacerse el viaje de ida en el tren de mercancías y viajeros número 214, que salía de Belmez a las 20:15 horas de los días 24, 25 y 26 y que llegaba a Cercadilla a las 1:10 horas. También se podía viajar los días 25, 26 y 27 en el tren correo número 12, que salía de Belmez a las 8:35 y que llegaba a Cercadilla a las 10:55 horas. El regreso podía hacerse los días 25, 26, 27 y 28 mediante el tren mixto número 211, que salía de Córdoba a las 3:50 horas y llegaba a su destino a las 7:00 horas (Anónimo, 20/09/1906: *Diario de Córdoba* Núm. 17031).

19.3.0. Petición curiosa

El día 23 de octubre de 1906 se publicó en la prensa local una solicitud del público que viajaba por la línea de Córdoba a Belmez que el cronista calificaba de "atendible". Se trataba de que "en vista de que el puente de Pedroches no ofrece todas las seguridades que fueran de desear, como lo demuestra la lentitud con que pasa el tren por el mismo, juzgan conveniente, para evitar alarmas que al llegar á dicho punto se permita bajar a los viajeros que deseen pasarlo á pié" (Anónimo, 23/10/1906: *Diario de Córdoba* Núm. 17064).

19.4.0. Ampliación de la tarifa especial del transporte

El 11 de enero de 1907 se aprobó mediante una Real Orden la ampliación de la tarifa especial número 19, que debía entrar en vigor el primero de marzo siguiente, para el transporte de vigas, planchas y ángulos de hierro y fundición en bruto por vagones completos desde Málaga-Puerto y Málaga con destino a las estaciones de la línea de Córdoba a Belmez (Anónimo, 24/02/1907: *Diario de Córdoba* Núm. 17184).

19.5.0. Dificultad de visión del disco del cruce de Cercadilla

Pese a que las cosas parecían haberse solucionado con respecto a los problemas causados por el cruce de las líneas de Belmez y la de Sevilla, aún siguió habiendo problemas. A finales de enero de 1907, desde la estación de Córdoba, a la caída de la tarde, cuando el sol estaba en contra, no se podía apreciar si la posición del disco era de cerrado o abierto. Ocurría que en esa época del año y con la estrella muy cercana al horizonte, en el momento de la salida de la estación de Córdoba del tren número 100, al mirar al disco correspondiente del cruce, la luz hería la vista y no se podía distinguir su posición. Así mismo, el fondo oscuro de la pantalla se diluía entre el color similar de la tapia de la fábrica de la porcelana que se levantaba más allá, con lo cual tampoco llegaba a verse bien. Para mayor problema, si la máquina de maniobras se situaba con material enganchado a ella sobre los cambios 34, 35 y 37, tapaban el disco y, como en los otros dos casos comentados, no se veía desde la estación (AHF, 1886: C - 0852 - 001).

El problema era que el disco de parada absoluta reglamentario estaba situado a 2,50 metros del suelo y se tapaba o no se podía ver debido a lo expuesto. Para intentar paliar la situación, se hicieron pruebas colocando un artilugio igual, pero situado a 5,50 metros y no hubo problema de visionado.

El 11 de marzo se hicieron unas pruebas y, posteriormente, a finales de mayo, se pensó en colocarlo entre las vías III y IV a unos catorce metros de la aguja del cambio número 34, pero como la separación de la entrevía era de apenas 3,30 metros, la solución no se pudo adoptar porque se carecía de la amplitud necesaria para poder instalarse en el interior de una estación. Por ello, se propuso también colocar un disco de 4,50 metros de altura; duplicar la señal colocando uno que tuviese también esa altura a cada lado de la vía, para que los propios trenes no los ocultasen; e indicar la posición mediante una señal acústica.

El 3 de agosto de 1907 se escogió la que ofrecía instalar un comprobador de sonido *“para que el personal de la estación de Córdoba pueda conocer en todo momento la posición del disco de protección del cruce de Cercadilla”* que accionaba el jefe mediante una *“clavija con la cual ha de restablecerse la corriente que hará funcionar el timbre”*.

19.6.0. Muelle cubierto en La Alhondiguilla

El 15 de marzo de 1907, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces se dirigió a la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla para entregarle el proyecto de construcción de un muelle cubierto en la estación de La Alhondiguilla debido a las necesidades del tráfico, pero entre la documentación del mismo no se acompañó ningún plano de la obra, dado que la empresa ferroviaria se sentía relevada

“de acompañar dibujo de detalles, toda vez que el muelle que se proyecta construir es idéntico al de alcoholes que se sirvió U.S. aprobar por su oficio n° 392 de 15 de diciembre de 1904 y (que) fue construido en la estación de Lucena” (AHF, 1907: A - 0019 - 005).

La planta del edificio midió 12,55 por 10,10 metros. El lado más largo presentaba cara a la vía teniendo una sola puerta en cada una de sus fachadas principales. Aunque se dijo que era igual al de la estación citada, lo cierto es que el largo del original fue de 26,25 metros y tenía dos puertas en cada frontispicio. Los hastiales sí que fueron idénticos.

El 18 de marzo, José Ochoa, jefe de la División pidió al ingeniero jefe que revisara el proyecto para su aprobación, lo que se efectuó el 3 de abril.

Se ubicó en las vías perpendiculares provistas de dos placas para vagones, al sur del muelle descubierto. Se completó la obra con otro espacio para cargar añadido al lateral derecho del almacén que no figuró en el plano original del proyecto.

19.7.0. Nuevos aspectos del problema del cruce de Cercadilla

Como ya se ha dicho reiteradamente, el cruce de las líneas de Sevilla y Belmez representó un constante problema para el tráfico que debía sortearlo, por lo que obligó a que se buscara constantemente una fórmula que impidiese que se produjesen posibles accidentes.

A veces, los problemas eran menores, como en el caso ocurrido en marzo de 1907 en el que el subinspector de material de MZA pidió a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces que evitase las malas condiciones en las que estaba la transmisión del disco avanzado y el de parada absoluta de la línea de Córdoba a Belmez, que se solucionó el 11 de mayo de 1907, por lo cual, los aparatos *“quedaron en perfecto estado para el buen funcionamiento de dichos aparatos”* (AHF, 1886: C - 0852 - 001).

El 7 de agosto de 1907, la 3ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles se dirigió a MZA para que se pusiese de acuerdo con Andaluces para concentrar el tráfico de viajeros en Córdoba con el fin de poner en funcionamiento el cruce, etc., pero no fue posible por una cuestión de leyes físicas, al estar colocadas las estaciones en lugares poco favorables para desarrollar una explotación adecuada y racional.

Sin embargo, no se tomaron acuerdos y las cosas siguieron igual, lo que hizo que el 29 de noviembre la citada División amenazase a MZA con aplicar un correctivo si en el plazo de veinte días no lo solucionaba. Así, el 9 de diciembre de 1908, ante un nuevo requerimiento de Obras Públicas, MZA habló de que el problema es *“complicado y difícil”*, que *“las dificultades pueden llegar á tal extremo que no concita solución práctica”*, o que la *“solución es impracticable”* debido a que la estación de Córdoba estaba cercada por dos pasos a nivel en sus extremos y no podía dar de sí para alargar sus vías, que era lo que necesitaban las instalaciones para poder hacer más fáciles las necesarias maniobras.

19.8.0. Otro robo de cadenas de paso a nivel

En los días intermedios de mayo de 1907, el juzgado de Espiel citó a los autores del hurto en la noche del 20 de marzo de ese año de las cadenas del paso a nivel del P. K.

54,540, que sirvió de conexión entre el camino de Fuente Obejuna a Espiel y el del Águila (Anónimo, 17/05/1907: *Diario de Córdoba* Núm. 17264).

19.9.0. Choque de trenes en el cruce de Cercadilla

El día 17 de mayo de 1907, a las 1:20 horas, en el cruce de la línea de Sevilla con la de la Sierra, chocaron los trenes de mercancías y el mixto de viajeros descendente quedando destrozados sobre la vía.

El hecho ocurrió cuando el tren de mercancías número 239 procedente de Sevilla entró en el cruce estando el disco apagado, por lo que a falta de señales, colisionó con el furgón de cabeza del tren mixto de la Sierra, que quedó completamente destrozado porque fue una colisión muy fuerte.

Al momento, acudieron operarios de ambas estaciones y algunos de los trenes siniestrados y comenzaron a prestar auxilio a quienes lo necesitaban o a paliar las consecuencias del choque. En un principio, se temió que hubiese muchas víctimas, pero cuando transcurrieron los primeros momentos se vio que no había revestido la gravedad que se supuso.

Los lesionados fueron Pedro López Bello, cabo del Segundo Depósito de Sementales, que fue llevado en camilla al hospital; Anastasio Peralbo, soldado de la misma dependencia militar, que viajaba junto al anterior en el vagón siguiente al furgón de cabeza, ya que entre los dos conducían tres caballos a su destino, uno de los cuales resultó muerto en el accidente; Pedro Osuna Laguna, guardia civil de la pareja de vigilancia del convoy; Antonio Ruiz Sarmiento, revisor del tren; el guarda-frenos Rafael Martín Rodríguez; los empleados José Florido García, Salvador Alcaide Salas y Federico Palacios, que fue trasladado también al hospital por encontrarse grave.

Los viajeros, que iban en los coches situados en la cola del tren de la sierra, no sufrieron apenas daño.

Se constituyó el Juzgado en el lugar del suceso. Al mismo acudieron Manuel González López, médico de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces; Manuel Cano y Cueto, gobernador civil de Córdoba; Aniceto Ortiz de Saracho, coronel del Depósito de Sementales; además de soldados de este cuerpo; Prudencio Santamaría, segundo jefe de la Guardia Municipal y un brigada y varios números (Anónimo, 17/05/1907: *Diario de Córdoba* Núm. 17264).

Lógicamente, se trabajó arduamente para retirar los restos de los trenes a fin de restablecer los servicios de las dos líneas.

La prensa local tildó el accidente de “desgraciado” y clamó de nuevo por la unificación de las dos estaciones cordobesas (Anónimo, 20/05/1907: *Diario de Córdoba* Núm. 17267).

19.10.0. Permiso para buscar aguas subterráneas en la línea

El 26 de junio de 1907, el subdirector de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces pidió permiso al Gobierno Civil “para alumbrar aguas subterráneas en la línea férrea de Córdoba a Belmez”, sin que se especificase la zona o el lugar donde se iba a proceder a la búsqueda (Anónimo, 26/06/1908: *Diario de Córdoba* Núm. 17663).

19.11.0. Vía para extender la carbonilla en Cercadilla

El 10 de julio de 1907, Andaluces presentó un proyecto de enclavamiento de una vía muerta para extender la carbonilla en Cercadilla que se iba a colocar prácticamente desde los cambios de salida por el lado Málaga y que llegaría hasta el hastial occidental del muelle cubierto de mercancías (AHF, 1907: A - 0116 - 018).

El legajo solo aporta un plano de la playa de vías de la estación, por lo que carece de memoria, con lo cual, la información al respecto de su puesta a punto y de las intenciones al disponer la vía no es muy prolija, por lo que no es posible intuir qué debió instar a la compañía a construirla.

19.12.0. Ampliación de vías en El Vacar

El 16 de agosto de 1907 se presentó a aprobación un proyecto de ampliación de vías de la estación de El Vacar consistente en mover los cambios del lado Córdoba desde el P. K. 30,428 hasta el P. K. 30,400. Así mismo, la aguja del lado Belmez se varió desde el P. K. 30,720, situado ante la casilla del guarda del paso a nivel del camino de la finca El Álamo hasta el P. K. 30,840, 57, el lugar en el que quedó definitivamente hasta el cierre de la línea.

Con ello, se trató de ampliar los 300 metros de longitud de la playa de vía original, idéntica a las de las demás estaciones de la línea, para permitir el estacionamiento de los trenes más largos de esa medida que se estaban formando debido al incremento del tráfico para que pudiesen cruzarse mediante la única vía de paso que tenía la parada, que eran estas dos y una vía muerta, por lo que aún haría falta colocar otra vía más, la V, para que quedase completado todo su trazado viario (AHF, 1907: A - 0019 - 006).

En la 4ª División se delegó en el ingeniero Castrillo para que se ocupase del tema y este le encargó el día 2 de septiembre al ayudante de la línea *“que en la 1ª visita que haga oficial á la línea examine este proyecto y me informe de cuanto se le ofrezca y parezca”*.

El 14 de octubre, tras la opinión presentada por el ayudante, de la que no hay documentación, pero de la que sin duda debió hacerse, como apunta la evidencia de que al final se instaló dicha vía, Castrillo indicó que la reforma *“está justificada”*, pues el tráfico se desarrollaba *“en condiciones deficientes por no bastar las vías establecidas”*, un problema creciente si se tenía en cuenta el aumento progresivo del tráfico de la línea. Al resultar corta la longitud de las vías debían partirse los trenes y entrar una parte en la vía muerta a fin de dejar libres las agujas para que se pudiesen cruzar, con lo cual se estaba expuesto a un accidente y se dificultaban las maniobras en la estación.

Entonces, el 22 de octubre de 1907, se escribió al director de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para informarle de que el proyecto había sido aprobado *“teniendo en cuenta que representaba una mejora evidente en el servicio”*.

19.13.0. Modificación de vías del muelle cubierto de La Alhondiguilla

Como consecuencia de estar el muelle cubierto de la estación de La Alhondiguilla en proceso de construcción, se creyó necesario modificar las vías de la estación para proporcionar así una explotación del edificio más adecuada, por lo que se envió un

proyecto para que fuese aprobado el 12 de noviembre de 1907 (AHF, 1907: A - 0019 - 008).

Las modificaciones consistían en eliminar las dos agujas de paso de la vía I a la vía muerta, que se extendía hasta los cambios de salida del lado Belmez. Precisamente allí se dispondría otra aguja para permitir la salida y entrada al muelle de los vagones que iba a ser cargados o descargados, con lo que se facilitarían las maniobras.

De nuevo, delegó Castrillo en el ayudante de la línea el 18 de noviembre de 1907 para que tras su siguiente visita se sirviese informarle. Así, el 3 de diciembre se emitió el informe de aprobación y el día 5 se comunicó la resolución a la compañía ferroviaria que lo había propuesto.

19.14.0. Ampliación del muelle descubierto de El Vacar

Debido al aumento del tráfico de carbones, Andaluces se propuso construir un muelle descubierto de 15 metros de largo adosado al que ya existía en la estación de El Vacar. Al ser igual, cuando se envió el proyecto el 16 de febrero de 1908 no se detalló el aspecto de la construcción mediante el aporte del plano correspondiente, sin embargo, sí que se adjuntó el de situación de la nueva obra (AHF, 1908: A - 0019 - 009).

El 29 de febrero, Castrillo pidió a su subordinado a que en la primera inspección que hiciese a la línea viese sobre el terreno la posibilidad de edificar lo proyectado a fin de aprobarlo.

Por ello, el 12 de marzo el ingeniero emitió su informe en el que explicaba que la parte del muelle descubierto era muy escasa en cuanto a superficie, hasta el punto de dificultar las evoluciones en su trabajo de los obreros, dado que la zona de la que se habla era la que se ubicaba ante la puerta de entrada del muelle cubierto, por lo cual, la prolongación haría más fáciles las faenas de carga y descarga de la dependencia en cuestión.

Así, el 17 de marzo se informó a Obras Públicas y al director de Andaluces que se había resuelto que el proyecto fuese llevado a término.

19.15.0. Cerramiento del ventorro de La Parra

Francisco Maldonado Toledo era propietario del edificio donde se ubicaba el negocio denominado Ventorro de la Parra, enclavado en las afueras de la capital cordobesa, en el barrio de Las Margaritas, lindante con la línea férrea de Córdoba a Belmez en su arranque de la estación de Cercadilla (AHMC, 1857: C - 805/8). El citado individuo estaba domiciliado en el número 7 de la calle Mármol de Bañuelos y el 3 de abril de 1908 se dirigió al ayuntamiento para pedir permiso para poder cerrar por la parte sudeste, que era colateral a los terrenos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

Quería realizar un cerramiento con *“un muro compuesto de un zócalo ó embasamiento de mampostería de 0,90 metros de altura, sobre el terreno a nivel con el plano de la vía, y 0,50 metros de grueso, rematado con cinco tramos de verja de hierro de 1,28 metros de altura sobre el basamento y separados estos tramos por machones de fábrica de 2,00 metros”*. La obra iba a ser la continuación de otro tramo construido anteriormente para cercar la finca en cuestión por el ángulo sur, que lindaba con los terrenos por los que discurría la línea de Córdoba a Sevilla.

El asunto se comunicó a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y a su vez también se le dijo a la Compañía MZA, propietarias ambas de los terrenos limítrofes. Precisamente, el día 15, la primera lo manifestó a la segunda y esta le contestó el 18 que ya tenía la solicitud del propietario. Por ello, también se le dio parte a la 4ª División de Ferrocarriles.

Este organismo respondió el 4 de mayo de 1908 que una vez visto el informe enviado por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y la documentación que lo acompañaba relativa al proyecto no veía inconveniente en que el peticionario procediese al cerramiento, siempre que se efectuase todo con arreglo al plano, que se ejecutase la obra bajo la inspección del personal de la 4ª División y de los agentes de Andaluces, que diese cuenta el concesionario de cuándo iniciaría las obras y que la empresa ferroviaria no sería responsable de los daños y perjuicios causados al peticionario imputables a la explotación regular de sus trenes.

Por todo ello, se aprobó el proyecto en la citada fecha.

19.16.0. Descarrilo de un tren y multa

El 13 de junio 1908 se produjo un accidente en la línea, a causa de lo cual la comisión provincial impuso a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces una multa de 250 pesetas que se le confirmó meses después (Anónimo, 22/09/1909: *Diario de Córdoba* Núm. 18111).

19.17.0. Avería de una locomotora

El 28 de julio de 1908 se produjo una avería en la locomotora que remolcaba el tren 211 cuando circulaba por el P. K. 9,800, por lo que quedó detenido en ese lugar entre las 3:40 horas y las 6:10 horas hasta que fue remolcado por alguna locomotora hasta la reserva de Cercadilla (Anónimo, 29/07/1908: *Diario de Córdoba* Núm. 1).

19.18.0. Tren especial para ver una corrida de toros

Para poder asistir a las dos corridas que debieron celebrarse los días 15 y 16 de agosto en Pueblonuevo del Terrible y que toreó Rafael Molina "Lagartijo", se pusieron en marcha trenes especiales por parte de la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya, MZA y Andaluces para hacer converger varios trenes en la citada población a través de las vías de las distintas líneas férreas de vía ancha y vía estrecha (Anónimo, 13/08/1908: *El Defensor de Córdoba* Núm. 2693).

19.19.0. Solicitante del paso a nivel particular ubicado en el P. K. 50,161

El juzgado municipal de Espiel se dirigió el 1 de octubre de 1908 a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para que le informase acerca de quién había sido la persona que solicitó la implantación de un paso a nivel particular que existía en el P. K. 50,161 de la línea de Córdoba a Belmez (AHF, 1908: A - 0217 - 007).

Como quiera que entre los antecedentes que tenía la empresa no se encontraba ningún documento relativo a tal petición y tras buscar en los archivos de la Jefatura de Obras Públicas y en la Diputación Provincial de Córdoba, la empresa ferroviaria se

dirigió a la 4ª División de Ferrocarriles de Sevilla con el fin de que se le facilitase el nombre de dicha persona para informar de ello al juez de Espiel. Sin embargo, el 17 de octubre de ese año se respondió a la empresa ferroviaria indicando que no existía en los archivos del organismo los datos que se precisaban.

Se desconoce cuál fue la intención de la petición y el final de tal pesquisa por parte del juzgado de la población serrana cordobesa.

19.20.0. Descarrilo de un tren y multa

El 2 de noviembre de 1908 descarriló el tren número 212, por lo cual, en la sesión del 12 de enero del año siguiente la comisión provincial impuso a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces una multa de 250 pesetas (Anónimo, 23/01/1909: *Diario de Córdoba* Núm. 17871).

19.21.0. Proyecto de la nueva estación común de MZA y Andaluces

Por otra parte, MZA confesó que tenía avanzado un plan para unificar el servicio de viajeros en Córdoba. También habló de sortear el paso a nivel de la carretera de Los Arenales mediante un paso inferior, para lo cual se debía contar con el Ayuntamiento de la ciudad, al que pertenecían los terrenos donde debía ubicarse y con su conformidad para poder sustituir dicha travesía. Sin embargo, *“las exigencias de la comisión del Ayuntamiento son de tal cuantía que de ningún modo podían ser aceptadas por la Compañía”* (AHF, 1886: C - 0852 - 001).

Tampoco ahora se llega a solucionar nada porque fueran evasivas o certezas, lo cierto era que no se arbitraban las soluciones pedidas por la superioridad. Debido a ello, el 25 de diciembre de 1908, MZA admitió a Andaluces no solo unificar el tráfico de viajeros en Córdoba, sino también el de mercancías de pequeña y gran velocidad de esta otra empresa, pero, *“en el caso de ofrecer excesivas dificultades dicha solución, trasladar todos los servicios de las líneas de esa Compañía a la estación llamada de Cercadilla”*.

19.22.0. Certificación de la expropiación de los terrenos de Campo Alto

El 27 de enero de 1909, el gobernador civil de la provincia de Córdoba se dirigió al ingeniero jefe de la 4ª División para pedirle una certificación relativa al expediente de expropiación de parte de la Dehesa de Campo Alto, realizada en 1871 para poder tender la línea de ferrocarril en la zona comprendida entre la estación de Obejo y El Vacar (AHF, 1909: A - 0217 - 002).

La petición la hizo el marqués de Santa Marta al director general de Obras Públicas, por lo cual, este ordenó que se le entregase una copia del acta de enajenamiento y el plano de la parte en cuestión. Al final de su escrito, indicó el gobernador que si esa documentación no obraba en poder de la División, que se le solicitase a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para que le fuese remitida a fin de satisfacer la petición.

La empresa ferroviaria expidió una respuesta el 9 de febrero de 1909 indicando que tras buscar el expediente *“el único documento que se ha podido encontrar és el plano parcelario”*, de cuyo original se realizó un fotocalco que se mandó al ingeniero jefe de la 4ª División, pero, sin validar como copia, con lo que el día 13 de febrero se devolvió

al organismo. El 10 de marzo se mandó de nuevo por parte de Andaluces, tras lo cual, el día 12 se le reexpidió al gobernado civil de la provincia lo que había solicitado.

Sin embargo, creyendo este que el acta de expropiación no se le había pedido a Andaluces volvió a indicar a la 4ª División el 18 de marzo que la demandase a Andaluces. Sin embargo, el 22 de marzo se le volvió a transcribir el escrito de Andaluces del 10 de marzo, con lo que quedó zanjado el asunto ante la inexistencia de lo pedido.

19.23.0. Accidente de dos obreros de Vía y Obras

El 9 de febrero de 1909, se desplomó el techo de la barraca provisional que se estaba construyendo en el P. K. 33,850 y que iba a servir de almacén a los materiales y herramientas destinados a la construcción del revestimiento del túnel número 8.

A consecuencia del accidente, el obrero Juan Serrano Medina, que estaba poniendo tejas, se cayó del tejado fracturándose el fémur izquierdo por el tercio inferior. Francisco Ruano Serrano, otro trabajador que se encontraba laborando dentro del pequeño edificio también sufrió contusiones en el parietal izquierdo, en la pierna izquierda y en la región costal derecha. Fueron curados por el médico Manuel González López e ingresado el primero en el Hospital de agudos y el segundo fue llevado a su domicilio.

Por la situación en que se dispuso la casilla donde ocurrió el siniestro, algo más allá de la boca noroeste del citado túnel, hace pensar que las obras se debieron posiblemente a que se estaba interviniendo en la portada de este para rehacerla o cubrir la roca desnuda, si es que no se había revestido originalmente cuando se abrió la galería en los primeros años setenta del siglo XIX, como así se hizo con varias portadas que nunca llevaron revestimiento por la estabilidad de la roca que afloró al cavar el paso subterráneo.

La afirmación se basa en que esta portada fue diferente en su diseño a las que fueron construidas en el inicio de la línea, ya que se hizo mediante un encofrado de hormigón, lo que indica que tuvo una hechura más reciente, puesto que el empleo de este material de construcción se volvió a utilizar en 1893, tras no haber sido empleado desde que se diluyera el Imperio Romano. Cuando se celebró la Exposición Mundial Colombina en los EE. UU. se volvió a generalizar su uso en la erección de rascacielos y, en general, en cualquier estructura constructiva posterior.

Tan solo la situada al este del túnel de La Balanzona fue idéntica a esta, por lo que es de suponer que ambas fueron hechas en un momento posterior a las demás, pero próximas en el tiempo.

19.24.0. Accidente en El Tonkin

El 23 de febrero de 1909, hubo un accidente en el apeadero de El Tonkin cuando Alonso Artero Carrillo, natural de Mojácar, provincia de Almería, al descender del tren en marcha. Había subido en la estación de La Balanzona, pero carecía de billete, por lo cual, al intentar bajarse, se cogió una mano entre dos topes de dos vagones y resultó con heridas graves (Anónimo, 24/02/1909: *Crónica Meridional* Núm. 15442).

19.25.0. Cambio de nombre de la estación de La Alhondiguilla

En los meses finales de 1909, el Alcalde presidente del Ayuntamiento de Villaviciosa de Córdoba presentó una instancia al ministro de Fomento, que este trasladó a la Dirección General de Obras Públicas en el Departamento de Tráfico de Ferrocarriles, para que se cambiase el nombre de la estación de La Alhondiguilla por el de Villaviciosa o bien que se añadiese al existente el del pueblo citado. Tal petición se elevó a la 4ª División para que se le comunicase a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, lo cual se efectuó mediante el oficio número 1236 de fecha 15 de noviembre de ese mismo año (AHF, 1909: A - 0217 - 001).

El 17 de marzo de 1910, Andaluces respondió *“encontrando justificada esta petición, toda vez que el tráfico principal de Alhondiguilla lo proporciona Villaviciosa”*. Sin embargo, al hacer el cambio en el caso de dejar tan solo el nombre del pueblo de la corporación solicitante, pudiera ser *“que los vecinos de Alhondiguilla y acaso los de Villaharta, se quejasen por la preferencia que se daba a los de Villaviciosa”*, por lo cual, Andaluces se decantó por la decisión salomónica de llamar a la estación Alhondiguilla-Villaviciosa.

Eso mismo se comunicó al director general de obras Públicas el 16 de mayo, por lo que el 24 de ese mismo mes pidió una copia de la propuesta a la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla, lo que se le envió el 4 de junio mediante el oficio número 494.

Finalmente, el 9 de agosto de 1910 este organismo escribió una nota en la que se le comunicaba a la División la aprobación definitiva del cambio.

19.26.0. Tren militar entre Belmez y Córdoba

El día 8 de marzo de 1910, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces envió un tren militar por su línea de Belmez con destino a la estación de Córdoba, propiedad de MZA (AHF, 1886: D - 0033 - 001). El convoy se componía de un furgón, dos coches, un vagón con forraje y diez vagones jaula cargados de caballos. Fue facturado en la estación de Belmez con lista de embarque bajo el número de expedición de Gran Velocidad 7375.

Llegó a las 14:43 horas y hubo de hacer *“á brazo la maniobra para llevar los vagones al muelle de ganado para ser desembarcados antes de la llegada de los trenes correo ascendentes nuestros y de Andaluces”*. Esto lo indicó el jefe del Servicio de Movimiento al director general de la Compañía de MZA para informarle de la contravención de Andaluces, que no podía hacer uso de una estación que no le pertenecía.

El 30 de marzo de ese año, el jefe del Servicio Comercial indicó que no tenía noticias de la circulación de ningún tren, pero que se le iba a llamar la atención a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces a fin de que el hecho no se volviese a repetir.

19.27.0. Idea de nueva línea de Madrid a Sevilla por Belmez

En una visita a Sevilla efectuada en marzo de 1910, mientras el rey Alfonso XIII departía con algunos senadores y diputados conservadores, le manifestaron su deseo de que se construyese una línea férrea doble entre la capital de España y la andaluza pasando por Belmez, con lo cual, se acortaría el viaje entre ambas poblaciones (Anónimo, 12/03/1910: *El Pueblo* Núm. 6463).

19.28.0. Hurto de carbón en Cabeza de Vaca

La Guardia Civil de Belmez detuvo a tres individuos que hurtaban carbón de la estación de Cabeza de Vaca en los primeros días del mes de abril de 1910 (Anónimo, 10/04/1910: *Diario de Córdoba* Núm. 18308).

19.29.0. Acceso a Andalucía por Belmez

Durante el año 1910, se estuvo reparando el túnel de Andújar, dispuesto en la línea de Córdoba a Madrid, a causa de lo cual, el paso de los trenes debió de hacerse a través de Ciudad Real, Almorchón, Belmez y Córdoba, la ruta alternativa más lógica por la que podía accederse desde la Meseta hasta Andalucía.

19.30.0. Atropello mortal en Cerro Muriano

En los primeros días de mayo de 1910, un tren de mercancías arrolló y destrozó en las inmediaciones de Cerro Muriano a un individuo cuyo cadáver no pudo ser identificado (Anónimo, 10/05/1910: *La Correspondencia de España* Núm. 19081). La noticia resultó así de escueta, por lo que no es posible conocer nada más sobre las peculiaridades del suceso.

19.31.0. Prospección hídrica en La Alhondiguilla

En mayo de 1910, la Subdirección de Aguas y Obras de Riego autorizó a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces a realizar unas prospecciones para el alumbramiento de aguas subterráneas en el P. K. 42,269 con destino a alimentar la caldera de las máquinas (Anónimo, 22/05/1910: *Diario de Córdoba* Núm. 18350).

Muy cerca de dicho lugar, en el P. K. 42,225,50, hubo un depósito de agua compuesto de dos depósitos de agua de 13,5 metros cúbicos cada uno que presumiblemente se instaló en octubre de 1896 (AHF: Libros III F 1768), por lo cual, la perforación se debió hacer para aumentar el caudal de llenado del mismo.

En los primeros días de junio de 1912, se comunicó a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces que debía pagar 35 pesetas como depósito para proceder a efectuar las obras de alumbramiento de aguas en el P. K. 42,225 (Anónimo, 12/06/1912: *Diario de Córdoba* Núm. 19083).

19.32.0. Vagón de Correos en los trenes mixtos

A partir del día 15 de julio de 1910 se añadieron vagones de Correos a los trenes mixtos (Anónimo, 10/07/1910: *Diario de Córdoba* Núm. 18399).

19.33.0. Otro accidente y otra multa

El 2 de octubre de 1910 hubo otro accidente en la línea por lo cual se multó a la Compañía con 250 pesetas (Anónimo, 05/09/1911: *El Defensor de Córdoba* Núm. 3633).

19.34.0. Nueva interrupción de las comunicaciones con Andalucía

En los primeros días del mes de junio de 1911 quedaron interrumpidas las comunicaciones por ferrocarril entre Madrid y Andalucía, por ello, a partir del día 6 se suprimió el tren expreso que hacía el recorrido desde la capital a Sevilla, vía Mérida, pero se ofreció a cambio la opción de viajar desde Madrid hasta Alcázar de San Juan, Ciudad Real, Almorchón, Belmez, Córdoba y la ciudad andaluza.

El convoy ofrecía coches-cama, coches-butacas y restaurante entre Madrid y Ciudad Real y entre Córdoba y Sevilla. Salía de Madrid a las 16:50 horas, de Córdoba a las 6:15 horas, llegando a su destino a las 9:00 horas. De Sevilla salía a las 20:10, llegaba a Córdoba a las 22:55 horas y a Madrid a las 13:30 horas.

Además, se aseguraron los enlaces con Cádiz, Huelva, Málaga, Granada y Algeciras y pese a la mayor longitud del recorrido, se respetó el precio del billete (Anónimo, 07/05/1911: *La Correspondencia de España* Núm. 19443).

19.35.0. Accidente de un tren y nueva multa

El día 7 de mayo de 1911, se registró un accidente en un tren y a consecuencia de lo cual el gobernador civil le impuso a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces una multa de 250 pesetas. En su momento, el gobernador civil de Málaga comunicó a su homólogo de Córdoba que había notificado al director de la empresa tal disposición.

Tras haber recurrido la sanción, el 14 de abril de 1912, se le confirmó a la corporación la obligatoriedad de abonar el total de la cuantía (Anónimo, 15/04/1912: *El Defensor de Córdoba* Núm. 3829).

19.36.0. Descarrilo en Cercadilla

El día 6 de junio de 1911, el tren número 217 debió detener su marcha cuando hacía su entrada en la estación de Cercadilla por el descarrilamiento del segundo vagón de cabeza, pero fue enseguida puesto de nuevo en la vía (Anónimo, 07/06/1911: *El Defensor de Córdoba* Núm. 3559).

19.37.0. Solicitud del expediente de expropiación al juzgado

En septiembre de 1911, la prensa local publicó unas diligencias del juzgado mediante las cuales el juez de instrucción de Córdoba solicitaba “el expediente de expropiación de la línea férrea de Córdoba á Belmez de los planos, con arreglo á los cuales se construyó dicha línea y los de las obras realizadas con posterioridad y de las actas memorias é informes de los ingenieros, como prueba de un juicio declarativo de mayor cuantía sobre reivindicación de aguas” (Anónimo, 05/09/1911: *El Defensor de Córdoba* Núm. 3633).

19.38.0. Las vías de seguridad en la segunda década del siglo XX

En 1911, la *Revista de Obras Públicas* se hizo eco de un artículo de M. Koepk publicado en *Zeit des Ver Deutsch. Eisenbahnverw* el 25 y 28 de enero en el que su

autor describió el modo de “*construcción de las vías enarenadas empleadas para detener con rapidez los trenes*” y en el que aludía a su eficacia (Anónimo, 1911: 385-386). Se especificó “*cómo una vía convenientemente dispuesta hubiese podido evitar el grave accidente de ferrocarril que se produjo en Müllheim, hace algunos meses*”. Se indicó además en qué condiciones debían de establecerse; la manera en que se habían implantado en Dresde; calculaba, teniendo en cuenta el peso, la velocidad y la longitud de un tren, las medidas que había de tener una instalación de este tipo; los resultados obtenidos en los ensayos realizados en Inglaterra y concretaba la naturaleza de la arena que había de cubrir los raíles para producir un enfrenamiento óptimo del tren.

Sin embargo, pese a la bondad de la novedosa obra de ingeniería, el viejo proyecto pergeñado para instalar en la línea que nos ocupa, no parecía tener una pronta vía de salida.

19.39.0. Accidente y multa a Andaluces

El 2 de octubre de 1911 hubo otro accidente en la línea, por lo cual se multó a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces con 250 pesetas. Tras ser recurrida, la sanción se le confirmó el 14 de abril de 1912 (Anónimo, 15/04/1912: *El Defensor de Córdoba* Núm. 3829) y (Anónimo, 16/04/1912: *Diario de Córdoba* Núm. 19026).

19.40.0. Descarrilamiento de una locomotora

El 18 de diciembre de 1911 hubo un descarrilamiento de la máquina que arrastraba el tren número 514 en el P. K. 12,270 por haber perdido cuatro ruedas, al parecer por haberse aflojado el bandaje de una de ellas (Anónimo, 19/12/1911: *El Defensor de Córdoba* Núm. 3723).

19.41.0. Avería de una locomotora

El día 9 de enero de 1912, el tren número 216 tuvo que detenerse durante cinco minutos en el P. K. 8,700 debido a la avería que momentáneamente sufrió la locomotora que lo remolcaba (Anónimo, 10/01/1912: *Diario de Córdoba* Núm. 18930).

19.42.0. Casa para el sobrestante y dos agentes en El Vacar

Para poder dar viviendas dignas a los agentes destinados en la estación de El Vacar, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces presentó el 11 de enero de 1912 un proyecto ante la 4ª División para poder construir un edificio del tipo ya aprobado por la división el 26 de julio de 1907 por oficio número 570 en el que alojar al sobrestante de Vía y Obras y otro para alojar a dos agentes del tipo también aceptado por oficio 661 de fecha 22 de julio de 1907 (AHF, 1912: A - 0073 - 019).

El edificio iba a construirse al suroeste del que ya existía y que era habitado por dos trabajadores desde hacía pocos años, por lo que tras ser revisado el proyecto se aprobó el 23 de enero de 1912, después de lo cual se le comunicó a Andaluces el 8 de febrero de 1912.

El plano de ubicación quizás no recoja lo ancho y largo del edificio, dado que las tres viviendas formaron parte de una única edificación que se adosó prácticamente al ya

construido para dos agentes. Lo que sí se conservó fueron los corrales o patios traseros que aparecen en el plano.

19.43.0. Problemas debido al temporal de lluvias

Durante los primeros días de febrero de 1912, el temporal de lluvias generalizado en toda la Península causó en cualquiera de sus puntos cardinales importantes daños debido a los hundimientos del terreno, deterioros en los edificios, en los puentes y se produjeron inundaciones que dejaron pueblos aislados debido al desbordamiento de los ríos o al corte de carreteras, caminos y líneas férreas.

En la provincia cordobesa, el Guadalquivir aumentaba su caudal por momentos. Diversas zonas de la ciudad de Córdoba se anegaron hasta el punto de tener que evacuar a las personas que habitaban en esos puntos. Además, hubo varios hundimientos de viviendas y cortes en las líneas telefónicas y ferroviarias.

En cuanto a la línea de Belmez, el tren correo ascendente se detuvo en las inmediaciones del P. K. 53,000, situado entre Espiel y Villanueva del Rey, a causa de que un poste del telégrafo se había caído sobre la vía y obstaculizaba el paso. Además, fueron muchos los postes que se habían roto o caído, sin consecuencias en estos casos, salvo en el citado.

Así mismo, en el P. K. 12,000 hubo un desprendimiento de tierras de un talud y tuvo que pararse otro tren (Anónimo, 07/02/1912: *La Correspondencia de España* Núm. 19719).

19.44.0. Intento de nuevo cambio de nombre de El Vacar-Villaharta

A mediados de abril de 1912, la Dirección General de Obras Públicas dispuso que la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces suprimiese la denominación "Villaharta", adosada al nombre de la estación de El Vacar, por lo que a partir de ese momento se debía de llamar como siempre lo había hecho, con el primer nombre, sin embargo, la disposición no se llevó a término.

19.45.0. Uso común y nueva estación de Córdoba

En abril de 1912, MZA se propuso la ampliación y mejora de la estación de Córdoba mediante un proyecto cuyas características se le hizo ver a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces como empresa que compartía algunas actividades en ese mismo punto. Por ello, el 27 de enero de 1914, esta pidió que se le indicase de manera aproximada el coste de las expropiaciones que se habían de realizar así como el de las obras de los cambios en las estructuras ferroviarias. Además, ofreció ayuda de la empresa para el proyecto, a lo cual su interlocutor Eduardo Maristany, director general de la compañía, le contestó el 17 de marzo que no era posible dar la menor respuesta a la petición hasta no "*tener la certeza de que no habrán de sufrir modificaciones esenciales para atender las necesidades del servicio de esa compañía*" (AHF, 1865: D - 0032 - 001).

Con respecto a la ayuda ofrecida por Andaluces, se le indicó desde MZA que era conveniente que se celebrasen "*una o varias conferencias, en (las) que después de cambiar ideas é impresiones puedan convenir los puntos más esenciales del acuerdo que deba establecer*". El director de MZA dijo que se estudiase el plano y que se viese si lo

expresado en el documento era suficiente para realizar las actividades a desarrollar en la estación común por Andaluces y si no que revelase lo que había que modificar, por lo cual, a partir de ello, los encuentros en Madrid o en Málaga podían ser más efectivos.

No han quedado relación documental sobre las reuniones que hubo, si es que se llegaron a efectuar, ni en cuanto a las posibles reformas que ofrecía MZA y que Andaluces debía indicar, por lo cual tampoco es conocido si se llegó a realizar algún tipo de intervención o reforma, aunque es presumible que no se hiciese nada debido a los crecientes problemas económicos que fueron atenazando el discurrir de las compañías férreas, tanto a las grandes como a las pequeñas.

El 6 de junio de 1912, se volvió a retomar el asunto de la unificación de servicios entre las estaciones de Córdoba *“reservando exclusivamente la estación de Cercadilla para las instalaciones particulares del servicio de Material y Tracción y demás dependencias de carácter particular de la Compañía”*.

El retraso enorme para volver a hacer lo prescrito por la superioridad se debió a la circunstancia de que los solares pertenecían al Ayuntamiento de Córdoba y al ser un espacio considerado como vía pública era difícil proceder a expropiarlos. Una vez sorteado este escollo con la aceptación de la venta por parte de la municipalidad también se accedió a la sustitución de los pasos a nivel de los Santos Pintados, hasta donde llegaban las agujas de la parte nueva de la estación de Córdoba, el de la carretera de Villaviciosa y el de Las Margaritas por pasos inferiores, al menos en los dos primeros casos y en el tercero, al que se iba a sobreponer un paso superior para peatones.

El edificio de viajeros de la nueva estación se centraría *“con el eje de la calle del Gran Capitán, dejando en su frente un espacioso patio flanqueado por dos pequeños jardines”*. En el lado de las dependencias ferroviarias irían siete vías atracadas a cuatro andenes a los que se accedería por pasos inferiores. En las dos vías generales, si se llegaba a producir el establecimiento de una doble vía entre Madrid y Sevilla, se adaptarían otras dos más para maniobras en una longitud suficiente como para no interceptar las dos principales.

Las instalaciones de pequeña y gran velocidad estarían en las cercanías del callejón de San Cayetano donde se deseaba poner un muelle de ganado, cuatro muelles de mercancías y tres vías de atraque y dos de playa. Las de gran velocidad iban en un muelle cubierto próximo al edificio de viajeros y servido por dos vías de atraque.

Todos los trazados viarios estarían comunicados mediante cambios y placas giratorias, cruces o carretones transbordadores. Se iba a ampliar la cochera de máquinas, construir los dormitorios de los maquinistas de Tracción y Movimiento y las dependencias de Vía y Obras, atender a los desmontes y terraplenes necesarios para la explanación, hacer el muro de contención y de cierre, los andenes principal e intermedios, los patios, muelles cubiertos y cerrados, la cochera de carruajes, la instalación del agua, los conductos de saneamiento, el nuevo edificio para viajeros, las cubiertas para los andenes, el alumbrado, los enclavamientos y las señales, el paso inferior de los Santos Pintados y del Pretorio con todo lo que ello conllevaba, la desviación de la carretera de Trassierra, la pasarela metálica y pasos inferiores para peatones y algunas obras más.

El importe total de todo lo que iba a construirse ascendía a 5.937.500 pesetas a lo que había que deducir 475.000 pesetas en concepto de material ya acaparado o reutilizado y lo aprovechable, por lo cual, quedaba un total de 5.462.500 pesetas. De este monto, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y MZA debían abonar 2.731.250 a

partes iguales, de las cuales, esta última no contribuiría con 546.830 pesetas en concepto de material aprovechable y terrenos aportados.

Sin embargo, llegados a este punto, no se volvió a hablar del tema.

19.46.0. Llegada de las locomotoras Du Bousquets

Las dificultades de la línea hicieron que Andaluces destinase siempre un material que diese un buen servicio. En el año 1912, se compraron diez locomotoras de rodaje articulado, es decir, que tenían bajo sí un doble juego de ruedas movidas por bielas.

Su potencia y empaque fue el orgullo de la empresa durante muchos años.

19.47.0. Consolidación del terraplén del P. K. 68,865

El terraplén del P. K. 68,865 de la línea de Córdoba a Belmez estaba a 26 metros del cauce del Guadiato, por lo cual, se debía cuidar la estabilidad de la explanación para evitar que con las crecidas estacionales se pudiese arrastrar la vía. Ya el 12 de agosto del año 1911, Andaluces había enviado a la 4ª División un proyecto de consolidación del terraplén ubicado en el punto citado que fue aprobado por esta entidad el 12 de septiembre de ese mismo año.

Sin embargo, el 25 de abril de 1912 se volvió a retomar el asunto haciendo una nueva propuesta de consolidación mediante la presentación de un nuevo proyecto, porque, según se decía en la carta que acompañaba a los nuevos planos, *“á consecuencia de los últimos movimientos que se iniciaron en el mencionado terraplén, el proyecto se ha modificado en el sentido de colocar al pie del mismo un muro de sostenimiento que impide á las tierras caer sobre el camino”* de Villanueva del Rey. Además, se iba a construir un espigón dotado de un caño de evacuación de las aguas que se quedaban retenidas en el lado derecho de la vía (AHF, 1913: A - 0073 - 025).

La obra consistía en levantar un muro al oeste de la vía de una longitud de cincuenta metros que fuese paralelo al Guadiato y al trazado. Las aguas retenidas se descargarían hacia el río mediante un caño de 0,50 metros de ancho en el que se precipitaría el agua retenida en la cuneta derecha de la vía.

El 8 de julio de ese año, el ingeniero Tomás Brioso vio *“conveniente y bastante el muro de sostenimiento”* del terraplén, por lo cual, aprobó el proyecto de construcción de este sistema de drenado.

19.48.0. Daños en la zona de La Alhondiguilla y La Estrella

El 1 de marzo de 1913 se publicó en la prensa el edicto promulgado por el Juzgado de Fuente Obejuna para que se buscara a los autores de la corta de varios almendros y de la sustracción de las almendras producidas en tres fanegas de un terreno ubicados entre los P. K. 46,000 al 50,000, entre las estaciones de Alhondiguilla-Villaviciosa y Espiel, unos hechos que se produjeron el 15 de agosto de 1912 (Anónimo, 01/03/1913: *Diario de Córdoba* Núm. 19198).

19.49.0. Retrete con cisterna y fosa Mouras en Cercadilla

El 10 de marzo de 1913 se presentó ante la 4ª División el proyecto de construcción de un retrete para el uso del jefe y el personal de la oficina dotado de un inodoro, cisterna y fosa sistema Mouras que se pensó ubicar próximo al hastial occidental de la rotonda de locomotoras de Cercadilla (AHF, 1913: A - 0098 - 013).

La aprobación del Proyecto se produjo el 29 de mayo de ese mismo año.

19.50.0. Construcción de varias tajeas

Debido a los problemas causados por las aguas que se quedaban estancadas en los alrededores de la vía y que por lo tanto amenazaban con cortarla cuando sobrevenían fuertes temporales, la empresa ferroviaria creyó oportuno construir en los P. K. 55,162; 57,059; 64,600; 65,200; 67,882; 68,295 y 68,586 los pasos de agua necesarios para evitar el estancamiento del líquido de escorrentía, lo que se presentó a aprobación de la superioridad al 28 de marzo de 1913 (AHF, 1913: A - 0115 - 016).

El tipo de construcción y los anchos de luz fueron diversos, dándose el caso de que a veces se abrían un par de pasos en una misma alcantarilla, otras eran abiertas, otras de tubo prefabricado de hormigón y otras totalmente fabricadas de obra. Esta diversidad se debió, posiblemente, a la variedad de cuadrillas que se emplearon en la construcción.

Los proyectos fueron aprobados el 20 de junio de 1913.

19.51.0. Oficina y viviendas de La Estrella

En los primeros días de abril de 1913, la Dirección General de Obras Públicas concedió la licencia necesaria a Silverio Núñez para que construyese un ramal para explotar una cantera en el P. K. 49,400 de la línea (Anónimo, 07/04/1913: *El Defensor de Córdoba* Núm. 4129).

La importancia de la cantera de La Estrella fue en aumento a lo largo del tiempo hasta el punto de que en un momento determinado la actividad de carga de los trenes fue de tal envergadura que se necesitó construir un edificio que albergase una oficina, un almacén y dos viviendas para el personal afecto a la misma. Se decidió ubicarlo en la propia cantera, en el P. K. 49,400, es decir, a muy poca distancia de la estación de Espiel, por lo que el 9 de abril se presentó el proyecto a la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla (AHF, 1913: A - 0073 - 022).

El inmueble que lo conformaba tenía unas medidas de 17,24 metros de largo y 11,88 metros de profundidad. Era de una sola planta y presentaba en su fachada principal cuatro puertas. Las dos del centro, daban paso, respectivamente, a la oficina del jefe y al almacén mientras que las de los dos extremos eran las de acceso a las viviendas de los dos agentes y sus familias. Los dos hastiales tenían una única ventana. La fachada posterior daba a dos patios traseros o corrales en los que en sus extremos se había construido un voladizo que cobijaba una cocina de carbón de dos hogares y un fregadero o lavadero. Los vanos abiertos a estas dos dependencias exteriores eran dos ventanas y las puertas correspondientes que permitían el paso desde el patio a la vivienda. El tejado del edificio estuvo resuelto a dos aguas y cubierto de teja alicantina. En su estructura destacaron las dos chimeneas que proporcionaban calefacción a las dos viviendas. Bajo este, se conformó una cámara que se ventilaba mediante dos ventanucos abiertos al exterior.

El proyecto fue aprobado el 21 de mayo de 1913.

19.52.0. Las velocidades máximas admitidas

Una orden emitida en 1913 por los administradores de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces establecía que la velocidad máxima que podía alcanzarse era de 50 kilómetros por hora entre Cercadilla y La Mocha, de 55 kilómetros por hora entre La Mocha y Alhondiguilla-Villaviciosa y de 60 kilómetros por hora entre Alhondiguilla-Villaviciosa y Belmez (AA. VV., 1924).

19.53.0. La reapertura de las minas de La Luz, La Llama y La Restaurada

Según indicaba José Antonio Torquemada, quince años después de haber cerrado las minas de la Luz y de la Llama se produjo una nueva apertura de las mismas por parte de la empresa Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya, cuyas obras las llevó a cabo la empresa Alcántara en el año 1913, pero no se reabrieron para explotar los mismos yacimientos, sino que el campo de las extracciones se amplió al de la mina La Restaurada (2016: 110), situada al noroeste de las dos citadas.

Para poder sacar el mineral, como se hiciera anteriormente, se volvió a reconstruir el ferrocarril desmantelado, pero conservando el ancho inicial de 60 centímetros, aunque en esta ocasión se le dio una longitud total de algo más de 4000 metros, los necesarios para llegar a la explotación La Restaurada, que se abrió al tráfico en 1914. De todas formas, el nuevo trazado siguió exactamente el emplazamiento del antiguo en sus primeros tres kilómetros, salvo en los pequeños y escasos tramos en los que se dispuso un nuevo itinerario que alivió en parte algunas dificultades que tuvo el primigenio.

En cuanto al kilómetro añadido puede decirse que en su origen se bifurcaba en dos llevando el ramal de la derecha una dirección este hasta que alcanzaba la cochera de las locomotoras tras un corto recorrido. El trazado principal giraba hacia el noroeste y se dirigía hasta el pozo de La Restaurada, pero para llegar a ella debía de sortear un regajo y la carretera de Espiel a la Estación por el paso a nivel ubicado en el P. K. 3,400 aproximadamente, lo que se conseguía tras sortear el arroyo del Matadero mediante una alcantarilla, otro paso a nivel de un camino y dos regajos más.

El parque motor lo compusieron tres locomotoras, *“probablemente las dos Couillet del antiguo ramal de El Porvenir y otra de nueva adquisición”* (Torquemada, 2016: 110).

El término de la Gran Guerra marcó el inicio de las dificultades económicas de la empresa, dado que la venta del mineral se redujo en gran medida, por lo cual, en el año 1923 se produjo el cierre de las minas. A continuación, el ferrocarril fue desmantelado y sus efectivos fueron trasladados a El Porvenir de la Industria para implantar un nuevo ramal.

19.54.0. Prolongación la trinchera del P. K. 12,100 a 12,120

Como parte de un plan de saneamiento de la línea, Andaluces intentó dotar a los espacios aledaños a la misma de una infraestructura conveniente de conducciones de agua para deshacerse de la caída durante los temporales de lluvia, dado que en

determinados puntos se producía su estancamiento con el lógico peligro de que se inundase la vía o arrastrase la explanación con su fuerza (AHF, 1913: A - 0115 - 014).

Además de las siete ya realizadas en la zona alta de la línea, se habían acometido la prolongación de algunos contrafuertes que se habían construido en terraplenes para que no se viniesen abajo las tierras que los conformaban.

Ese fue el caso del proyecto presentado el 30 de abril de 1913 que buscaba el desalajo del agua de la trinchera que se levantaba en el lado izquierdo de la vía junto a la entrada noroeste del túnel de La Balanzona, que consistió en prolongar y abrir un foso en la zona superior del talud desde el P. K. 12,000 al 12,120 para que recogiese las aguas de la vertiente y las sacase fuera de la trinchera y a través de un bajante descargarlas en la vía y que fuesen desalojadas por la cuneta de la izquierda hasta el cercano arroyo de Linares.

El 20 de junio se aprobó la obra sin prescripciones.

19.55.0. Consolidación del terraplén del P. K. 57,900 al 58,200

La política de consolidaciones y saneamientos de terraplenes de la línea que presentasen defectos de estructura y falta de solidez hizo que también se mostrase el mismo día 30 abril, en que se sometió a aprobación el proyecto de prolongación del lado izquierdo de la trinchera del P. K. 12,100 a 12,120, el de saneamiento y consolidación del terraplén del P. K. 57,900 al 58,200 (AHF, 1913: A - 0073 - 0026).

Para ello, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces creyó conveniente construir tres espigones de piedra en seco situados en los P. K. 57,940, 58,000 y 58,059 y una tajea de desagüe de 0,50 metros de diámetro cada uno dispuesta en la parte inferior.

La obra se hizo ante la necesidad de que las aguas de la vertiente situada a la derecha de la vía pasasen por debajo de esta y se dirigiesen al cercano Guadiato, en la zona conocida como cargadero de La Trinidad.

El proyecto fue aprobado por la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla el día 10 de junio de 1913.

19.56.0. Una carrera hacia delante

Como se ha visto, tras la época de su expansión en los años ochenta del siglo XIX, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces había procedido a realizar mejoras en lo que ya tenía construido antes de seguir extendiéndose con la velocidad con que lo había hecho hasta la década de los noventa, y en la primera del siglo tampoco iba a tender ni un solo kilómetro de vía más. El tramo que separaba Espeluy de Linares, con el que se concluyó en 1893 la "Línea del Aceite", fue la última obra de envergadura que emprendió la empresa, pero, de eso hacía ya mucho, por lo que este alto en su actividad fue muy sintomático para el discurrir de una firma que se inició con una gran pujanza y que se perpetuó con el auge continuo que le caracterizó en sus tres primeros lustros de recorrido.

Las cifras comparadas exponen de una manera diáfana lo aludido. El conjunto global de kilómetros implantados en el suelo de la región ascendió a 2.535 cuando concluyeron los diez años iniciales del siglo, de los cuales, 1.348 correspondieron a las diversas compañías mientras Andaluces se mantuvo en los 1.068 que ya tenía en la

etapa finisecular, por lo tanto, la diferencia de 280 en contra le alejaba cada vez más de su supremacía primigenia.

Pero, esta atonía que parecía persistir tras el inicial empuje no iba a continuar, puesto que a partir de ese momento reaccionaría comenzando una carrera hacia delante que invertiría esta supuesta desidia en un gran vigor empresarial. El aparente contrasentido a que se alude se debió a la política de absorción de líneas ya construidas que emprendió entre los años 1913 y 1919 y que llegó a absorber la línea de Bobadilla a Algeciras, el complejo ferroviario de los trazados de Linares a Almería y sus bifurcaciones de Moreda a Granada, de Guadix a Baza, y los ramales de La Calahorra-Ferreira a Alquife y de Huéneja-Dólar a Minas del marquesado y el pequeño recorrido gaditano del Puerto de Santa María a Sanlúcar de Barrameda.

19.57.0. La línea de Bobadilla a Algeciras

19.57.1. La línea de Jerez de la Frontera a Algeciras y Gibraltar

En 1913, la red de Andaluces dio un paso de gigante con la anexión de la línea que pertenecía a la Algeciras & Gibraltar Railway Company, un trazado que se iniciaba en el nudo ferroviario de Bobadilla y que moría en la ciudad española de la bahía del Peñón. Sin embargo, la historia de su conformación como explotación ferroviaria comenzó algunos años antes cuando tras promulgarse la Ley de Ferrocarriles de 1877 se consideró que un trazado que uniese Jerez de la Frontera con Algeciras y Gibraltar podía ser una excelente conexión para unir zonas de Andalucía muy fuertes desde el punto de vista económico.

El proyecto se inició con la solicitud realizada por el alcalde de Campillos relativa a los datos pedidos sobre los terrenos que iba a ocupar la compañía en la construcción (AHF, 1878: A - 0154 - 019) y el anteproyecto de construcción del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras (AHF, 1879: A - 0154 - 015) que redactó el ingeniero Charles Lamiable y Watrin en 1878, un informe de un ferrocarril que unía varias poblaciones que se ubicaban en el paso natural que ofrecía el cauce del Guadiaro y que, como este, serpenteaba en plena Serranía de Ronda. Como ya ocurriera muchas otras veces en la historia del hombre con los caminos convencionales, el ferrocarril aprovecharía los cauces de los ríos y pasos naturales para poder sortear con bien los fuertes accidentes orográficos que, aparentemente, le impedían desplazarse de un lugar a otro. Con ello, trataría de conectar Algeciras, Ronda y Bobadilla, situada en la línea de Córdoba a Málaga.

Pero, el 24 de junio de 1880, Emilio de Belignac, Francisco Engelbach, Francisco Villalba y otros empresarios, concesionarios del ferrocarril de Jerez a Algeciras para que se transfiriese el permiso a nombre de la Compañía del Ferrocarril de Jerez a Algeciras (AHF, 1880: A - 0119 - 008), tras lo cual, se constituyó la Compañía del Ferrocarril Directo de Jerez á Algeciras y Gibraltar. Sin embargo, el 16 de marzo de 1881 se comunicó que no se aceptaba la transferencia.

Mientras, se siguieron presentando partes y correcciones del proyecto para empalmar el Ferrocarril de Bobadilla a Jimena por Ronda con el de Jerez a Algeciras presentado por Charles Lamiable y Watrin (AHF, 1881: A - 0232 - 001), (AHF, 1881: A - 0208 - 001), (AHF, 1881: A - 0209 - 001) y (AHF, 1882: A - 0108 - 022).

En el balance de 1882 se presentaron unos gastos de establecimiento de 1.600.000 pesetas y otros de 1.240.500 en concepto de material diverso y de obras de fábrica (Anónimo, 01/07/1883: *Gaceta de Madrid* Núm. 182). Tras obtener un plazo de cuatro años para construir el trazado, la empresa siguió adelante con diversos trabajos (AHF, 1883: A - 0205 - 021), (AHF, 1883: A - 0225 - 001), (AHF, 1883: A - 0246 - 001) y (AHF, 1884: A - 0243 - 002) y con las modificaciones y variantes de la sección segunda entre el cortijo Parralejo y Jimena (AHF, 1884: A - 0216 - 001) y.

El 15 de diciembre de 1881, se entregó el proyecto al ingeniero C. E. Dawson para que trabajase en el cálculo de los numerosos tramos metálicos como el río Palmones o de Las Cañas, realizado en tres partes de 26,416 metros de luz, con un total de 105,664 metros, ubicado en el P. K. 112,250 (AHF, 1884: A - 0241 - 002), el del río Guadalete, en tres partes de 26,416 metros de luz, dispuesto en el P. K. 21,300 (AHF, 1884: A - 0241 - 003), el del río Guadarranque, en tres partes de 26,416 metros de luz, con un total 105,664 metros, en el P. K. 116,800 (AHF, 1884: A - 0242 - 001), el del río de La Miel en el P. K. 127,190 (AHF, 1884: A - 0241 - 001), el del primer tramo metálico sobre el río Hozgarganta, de veintisiete metros de luz, en el P. K. 78,300 (AHF, 1884: A - 0241 - 006) el segundo del río Hozgarganta, de una parte de veintisiete metros de luz en el P. K. 79,820 (AHF, 1884: A - 0241 - 004) y el del pontón sobre la garganta del Torero, en dos arcos de fábrica de cinco metros de luz cada uno en el P. K. 83,600 (AHF, 1884: A - 0241 - 005).

La documentación se completó con un informe del ingeniero de la División de Ferrocarriles al Director General de Obras Públicas (AHF, 1885: A - 0108 - 023), con otro proyecto más sobre la línea (AHF, 1885: A - 0108 - 021), con la concesión del ferrocarril, siendo copropietarios el Ayuntamiento de Ronda y al ingeniero autor del proyecto Charles Lamiable y Watrin (AHF, 1886: A - 0108 - 017), con otro planteamiento de la segunda parte del recorrido de Jimena a Algeciras (AHF, 1886: A - 0232 - 003) y (AHF, 1886: A - 0210 - 001), con la tasación o valoración contradictoria de las obras ejecutadas entre Jimena y Algeciras (AHF, 1887: A - 0108 - 024) y (AHF, 1888: A - 0131 - 017).

Sin embargo, al no cumplir la empresa con los compromisos contraídos con el Estado, perdió la fianza y la propiedad de las obras ya realizadas en el tramo citado. Por ello, mediante una Real Orden de 5 de mayo de 1887 quedó en situación de subastar de nuevo la concesión (Anónimo, 06/05/1887: *Gaceta de Madrid* Núm. 126).

19.57.2. La construcción del ferrocarril de Bobadilla a Algeciras

El día de la subasta de la concesión se fijó el 14 de mayo de 1888. El nuevo licitador obtendría una subvención de 60.000 pesetas por kilómetro, no tendría que pagar derechos de aduana para la compra de material a lo largo de diez años, pero tendría que terminar las obras en cuatro años y pagar a los antiguos propietarios lo ya realizado, salvo la cuantía de la fianza, que la había perdido.

El otorgo de la concesión se llevó a cabo mediante una Real Orden del 6 de junio de 1888. Finalmente, se hizo cargo de la línea la Greenwoody Company (AHF, 1888: A - 0131 - 016), por lo que si el capital de la empresa fue eminentemente inglés, también lo fue su inspiración formal. Entonces, se quiso hacer una transferencia de la concesión a The Algeciras-Gibraltar Railway Company (AHF, 1888: A - 0131 - 016), que pidió la

modificación de los raíles y sus accesorios a utilizar (AHF, 1888: A - 0114 - 008) y el empleo de unas determinadas traviesas (AHF, 1888: A - 0131 - 018). Así mismo, se modificó el emplazamiento y la variante del enlace de la estación de Algeciras con los muelles del puerto entre el P. K. 176,000 y el término de la línea (AHF, 1888: A - 0232 - 002) y se ofrecieron dos proyectos de variantes entre el P. K. 51,084 y el P. K. 88,129 y entre el Puerto del Piojo y la bahía de Algeciras (AHF, 1888: A - 0131 - 019).

Los trabajos continuaron en el año 1889 con la realización de una serie de planes diversos (AHF, 1889: A - 0131 - 025) en los que se mostraban la distribución de vías, los edificios de viajeros, las cocheras y los muelles para todas las estaciones (AHF, 1889: A - 0237 - 001), el material importado del extranjero (AHF, 1889: A - 0131 - 027), una petición para que la Dirección General de Obras Públicas autorizase la realización de los túneles con una anchura de cuatro metros y cincuenta centímetros en recta y cinco metros en curva (AHF, 1889: A - 0131 - 026), el presupuesto reformado para la construcción de la línea y las formas de pago de la subvención e intereses del capital invertido (AHF, 1889: A - 0131 - 023), el reintegro que había que efectuar al Estado en concepto de fianza por la concesión impagada por las dos Compañías concesionarias anteriores, de cuyas obras se había beneficiado la actual en el trayecto Jimena a Algeciras (AHF, 1889: A - 0131 - 024), la distribución de vías y emplazamiento de la estación de Bobadilla (AHF, 1889: A - 0131 - 012) y las variantes del tercer trozo de la sección primera, del primer trozo de la sección segunda y entre el P. K. 137,355 y el P. K. 152,570 (AHF, 1889: A - 0131 - 020), la de la sección primera, Bobadilla a Ronda y primer trozo entre Bobadilla y Teba (AHF, 1889: A - 0212 - 001), la que hubo entre el origen y el P. K. 22,000 (AHF, 1889: A - 0131 - 021), la reforma de la que hubo entre el P. K. 176,000 y el final (AHF, 1889: A - 0131 - 022), la de Ronda entre el tercer trozo de la sección primera y el primer trozo de la sección segunda, entre el P. K. 51,084 y el P. K. 88,129,80 (AHF, 1889: A - 0236 - 001), la del trazado entre los P. K. 52,000 y 57,000 y el P. K. 72,000 y 91,000 (AHF, 1889: A - 0131 - 008), la del P. K. 51,084 y el P. K. 88,129 y la que comprendía el tercer trozo de la sección primera, el primer trozo de la sección segunda y los trozos segundo, tercero y cuarto de la sección segunda (AHF, 1889: A - 0131 - 006).

Además, en 1890, se hicieron los proyectos de las variantes de los trozos segundo, tercero y cuarto de la sección segunda de la línea Bobadilla a Algeciras por Ronda (AHF, 1890: A - 0239 - 001), los que afectaban al término municipal de Ronda (AHF, 1890: A - 0131 - 011), el del trazado entre los P. K. 78,880 y el P. K. 86,493 (AHF, 1890: A - 0131 - 009), y la variación del emplazamiento definitivo de la estación de Algeciras (AHF, 1890: A - 0131 - 013). Así mismo, se prepararon las obras del puente de Hozgarganta (AHF, 1890: A - 0131 - 004), las de un puente de diez metros de luz sobre el arroyo Cueva del Gato (AHF, 1890: A - 0131 - 003), las de la marquesina de todos los edificios de viajeros de las estaciones (AHF, 1890: A - 0211 - 003) y (AHF, 1891: A - 0108 - 012), y además se produjo la expiración del plazo de validez del permiso de la concesión (AHF, 1890: A - 0131 - 010),

En 1891, se realizaron los informes de la División de Ferrocarriles sobre el estado general y sobre las obras de conservación (AHF, 1891: A - 0108 - 006), se construyeron los muros de contención para evitar desprendimientos en los taludes de numerosos puntos (AHF, 1891: A - 0108 - 004), se diseñó el tipo de muro de sostenimiento para terraplenes de fuerte pendiente (AHF, 1891: A - 0113 - 031), se hizo

la expropiación forzosa de terrenos afectados por el ferrocarril (AHF, 1891: A - 0108 - 015), se construyó el apeadero de la Almoraima en el sitio llamado Puente de los Frailes entre las estaciones de San Roque y Castellar, entre el P. K. 160,000 y el P. K. 161,000 (AHF, 1891: A - 0113 - 029) y (AHF, 1891: A - 0211 - 002), se realizaron tajeas en numerosos puntos (AHF, 1891: A - 0108 - 003) y (AHF, 1891: A - 0108 - 002), una tajea escalonada aplicable a todas las luces (AHF, 1891: A - 0046 - 016), acopio de vigas de hierro para obras de fábrica de dos, tres, cuatro, cinco y seis metros de luz (AHF, 1891: A - 0211 - 001), se construyeron varios pontones de cuatro y medio y seis metros de luz (AHF, 1891: A - 0108 - 005), se efectuó el empalme de la estación de Bobadilla con la de los Ferrocarriles Andaluces, se emplazó un paso a nivel y se ampliaron las vías y andenes en la estación de Bobadilla (AHF, 1891: A - 0115 - 002), (AHF, 1891: A - 0098 - 020) y (AHF, 1891: A - 0131 - 014), se produjo un conflicto entre el Ayuntamiento de Ronda y la compañía por interceptar las servidumbres de paso en dicho municipio con motivo de la construcción del ferrocarril (AHF, 1891: A - 0108 - 007) y (AHF, 1891: A - 0108 - 016), se establecieron tres pasos a nivel en el P. K. 9,000 que fueron solicitados por un particular (AHF, 1891: A - 0131 - 015), se diseñó el revestimiento de los túneles (AHF, 1891: A - 0113 - 030), se suspendió la extracción de material de la cantera Cueva del Gato (AHF, 1891: A - 0108 - 014), se hizo el replanteo definitivo del primer y tercer trozo de la sección primera (AHF, 1891: A - 0108 - 011), y se estudiaron las variantes entre el P. K. 22,100 y el P. K. 50,598,36 (AHF, 1891: A - 0211 - 005), entre el P. K. 22,100 y el P. K. 50,598 (AHF, 1891: A - 0108 - 010) y entre el P. K. 22,100 y el P. K. 50,588 (AHF, 1891: A - 0131 - 007),

Con ello, el 7 de septiembre de 1891 se puso en circulación el primer tramo de 70.414 metros entre Ronda y Bobadilla, el enlace de la línea con el ferrocarril de Córdoba a Málaga. Después, el 13 de diciembre de ese mismo año, se abrió el que iniciaba la cabecera contraria entre Algeciras y Jimena de la Frontera, que contó con una longitud de 42.579 metros.

En 1892, se presentaron los planos de los perfiles longitudinales de la explotación (AHF, 1892: A - 0078 - 002), los de un puente oblicuo, para el tercer paso del río de La Miel (AHF, 1892: A - 0113 - 007), los de los muros (AHF, 1892: A - 0047 - 001) y otros (AHF, 1892: A - 0108 - 019) y (AHF, 1892: A - 0236 - 002). Entonces, se abrió el tercer tramo de la línea, de 64.235 metros, que se inauguró el 27 de noviembre de 1892 entre Jimena de la Frontera y Ronda.

Pese a que así se había completado la línea de una manera definitiva, aún, el 16 de diciembre de 1893, el recorrido se prolongó desde Algeciras hasta el puerto con un ramal de 857 metros, puesto que desde aquí se *“prestaba servicios combinados con diversas líneas marítimas, entre los que se incluía uno a Gibraltar, operado por la misma compañía de ferrocarril y con barcos de su propiedad”* (González Márquez, 2002: 31), con lo que los cuatro tramos unidos de la línea totalizaron 178.085 metros.

En 1893, se procedió a construir un puente oblicuo de tres tramos metálicos para el río de La Miel, en el ramal de enlace entre la estación de Algeciras y el puerto (AHF, 1893: A - 0108 - 018), re realizó el informe sobre tramos metálicos de vigas de hierro para obras de fábrica de dos, tres, cuatro, cinco y seis metros de luz (AHF, 1893: A - 0108 - 013), se hicieron las obras de consolidación del P. K. 114,500, cuyas tierras se habían movido debido a la pendiente (AHF, 1893: A - 0108 - 008), se llevó a cabo el expediente relativo a la tarifa especial combinada con la Compañía de los Ferrocarriles

Andaluces para el transporte de pescado fresco o salpessado, escabeches, ostras y demás mariscos (AHF, 1893: D - 0573 - 003), se concertaron las servidumbre de paso interceptadas por el ferrocarril y las que propuso la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces que habían de establecerse de modo permanente en los términos municipales de Arriate, Cortes de la Frontera, Jimera de Líbar y Benadalid (AHF, 1893: A - 0131 - 028), y las Castellar, San Roque, Los Barrios, Jimena y Algeciras (AHF, 1893: A - 0131 - 029),

El coste de la implantación se elevó a “45,5 millones de pesetas, de los que 34,5 habían sido desembolsados por la propia Sociedad y los 11 restantes correspondían a subvenciones y auxilios del Estado. El coste medio por kilómetro del establecimiento era, pues, de casi 257.000 pesetas” (González Márquez, 2002: 31).

La sede de la razón social estaba en la ciudad portuaria. Su director general era el inglés Juan Morrison y los gerentes principales de la explotación, como R. S. Black, ingeniero jefe de material y tracción, E. Hunt, ingeniero de vías y obras y D. Macrae, jefe de movimiento, también eran de origen británico, mientras que los técnicos dedicados a la administración en general, como caja, almacenes y servicio contencioso eran naturales del país. Había también una oficina en Londres para atender los asuntos de los capitalistas y el desenvolvimiento de la empresa, que presidía J. W. Todd, y hasta un representante de la empresa en Madrid (González Márquez, 2002: 31).

La penuria inicial padecida por ese ferrocarril se trocó con los años en una fuente de recursos muy aceptable que para su óptima gestión llegó a tener más de cuatrocientos agentes, sin embargo, en poco tiempo, cambió la situación.

En 1913, el coeficiente de explotación llegó a un 58 por ciento, por lo que a consecuencia de los acuerdos tomados en una junta general extraordinaria celebrada el 17 de junio, se autorizó al consejo de administración de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para que mediase en la compra. Pese a ello, las negociaciones “debían haberse efectuado previamente, ya que el B. A. se integró totalmente en Andaluces a partir del 1 de julio siguiente” (González Márquez, 2002: 36).

Con esta anexión, la empresa ferroviaria de ámbito andaluz alcanzó una totalidad de 1.247 kilómetros de vías.

19.57.3. Funcionamiento de la línea

En sus locomotoras de las series 220 (Afán, 1979), que encaraban bien las rampas de veinte milímetros por metro de desnivel, en los edificios de sus estaciones, las señales, discos, raíles, cambios, marmitas e indicadores de dirección, pudo observarse la impronta de la arquitectura y el diseño de artefactos ferroviarios e industriales producidos en Gran Bretaña. Pero, tras ser absorbida por Andaluces, los elementos de carácter inglés que se le habían impuesto se fueron sustituyendo poco a poco por los normalizados y usuales en esta.

Por ello, hasta que no fueron reemplazados todos los carriles de ocho metros de largo por otros de doce y más tarde por los de 45 kilogramos por metro, ya en las primeras décadas del siglo XX, no fue posible que entrasen en servicio por sus vías las locomotoras fuelizadas integrantes de las series 2200 y las 4200, que eran enviadas desde su base en Algeciras, donde estaba aposentado su depósito (Afán, 1979).

En 1935, se recibieron cinco locomotoras, que se matricularon como la serie 4251-4255. Fueron utilizadas, en un principio, para remolcar los expresos entre

Córdoba y Ronda y luego, llegaron hasta las estaciones de Jimena de la Frontera y Castellar, aunque, más tarde, pudieron terminar el recorrido en Algeciras, una vez que se reemplazaron todos los carriles tras acometerse el Plan de Modernización de RENFE que cambió sustancialmente el estado de los ferrocarriles y que palió los desastres producidos por la guerra civil, por lo que el buen servicio de los expresos que partían desde allí con destino a Madrid estuvo asegurado con suma regularidad por estas máquinas.

20.0.0. LA PRIMERA MITAD DE LOS AÑOS DIEZ

20.1.0. Cesión al Ayuntamiento del camino de Cercadilla

En los últimos meses de 1913, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces se dirigió a la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla para enviar una instancia, un plano y un contrato que debía ser remitido al ministro de Fomento con el fin de que concediese su autorización para que le cediese los terrenos correspondientes al camino de acceso de la estación de Córdoba (AHF, 1913: A - 0151 - 006). Por ello, la División contactó con Obras Públicas el 20 de diciembre de 1913, tras lo cual, el 16 de febrero de 1914 el director general de este organismo estatal se pronunció a favor de la cesión con otras condiciones al respecto, lo que se comunicó a Andaluces el 25 de marzo de 1914.

En primer lugar, se decía que el Ayuntamiento de la ciudad debía comprometerse a mantener siempre en perfectas condiciones el alumbrado y el camino de acceso a la estación que le cedía de manera gratuita la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, cuya andadura constaba de diez metros de ancho para el paso de coches y carruajes y de cuatro metros para las personas. Así mismo, le donaba la arboleda plantada en la avenida de acceso al patio de viajeros. Por otra parte, la entidad local debía mantener la zona con un sistema de drenaje conveniente para que las aguas no quedasen estancadas en el camino y los paseos, como ocurría en tiempo de lluvia.

De no ser así, la compañía férrea quedaba facultada para hacer las obras por su cuenta y presentaría factura de los gastos correspondientes al organismo público; el Ayuntamiento no podría ceder los terrenos en ningún caso ni en su totalidad ni en parte mediante venta o alquiler; Andaluces podía cerrar cuando quisiese el patio de viajeros y podría abrir al camino cedido cuantos huecos juzgase necesarios para el servicio público o particular en el muro de cierre de la estación, así como en el de la casa de su propiedad situada en la entrada del camino, en el lado opuesto del depósito de máquinas.

Finalmente, si el Ayuntamiento faltase a alguna de las cláusulas precedentes, Andaluces podía dejar sin efecto la cesión e incautarse del camino sin más requisito que comunicárselo al municipio.

Posteriormente, se celebró un convenio entre las dos entidades y se firmó el acuerdo al que se añadió un plano referente al lugar en cuestión. Tal documento debió ser elevado a escritura pública para que tuviese validez legal.

20.2.0. Atropello en las inmediaciones del P. K. 56,000

En la noche del 23 de diciembre de 1913, en el P. K. 56,000 de la línea fue arrollado y muerto por el tren número 85 el guarda nocturno Francisco Prados Fernández (Anónimo, 26/12/1913: *El Defensor de Córdoba* Núm. 4355).

20.3.0. Hurto de botellas de vino en Cercadilla

En los días de la Navidad de 1913, fueron hurtadas dos cajas de botellas de vino de Sanlúcar de Barrameda en la estación de Cercadilla, donde estaban destinados los autores de la sustracción Manuel Muros Aguilar y Manuel Belmonte Álvarez, guardaguasas y mozo de estación, respectivamente (Anónimo, 26/12/1913: *El Defensor de Córdoba* Núm. 4355).

20.4.0. La reactivación económica de los años diez

En los años pretéritos de la segunda década del siglo XX se produjo una reactivación de la economía española que supuso también un aumento de ingresos de las compañías.

Aprovechando la coyuntura, el Sindicato Obrero de la Unión Ferroviaria, creado en 1909, promovió la celebración de un congreso nacional en junio de 1912 cuyos puntos a tratar versaron, sobre todo, alrededor de las reivindicaciones salariales y otros aspectos de todo tipo que tendían a la mejora del nivel y la calidad de vida de los trabajadores del ferrocarril. En un primer momento, se produjeron diferencias entre la dirección y la rama catalana del sindicato, por lo que, de manera autónoma, el 24 de septiembre, esta sección fue a la huelga en su región y el 12 de octubre el paro acabó por generalizarse al resto del país (Plaza, 2006: 31-34).

Como pudo, el gobierno de Canalejas trató de hacer frente a un conflicto de enormes proporciones. En el Congreso se produjeron debates encendidos en los que se acusó a la izquierda de que el verdadero motivo del conflicto radicaba en la politización del mismo con el objeto de tratar de debilitar a la monarquía. Sin embargo, poco a poco, las aguas volvieron a su cauce.

La tendencia al alza de los ingresos de explotación culminó con un 1913 pletórico de dividendos para el ferrocarril. La creciente industrialización del País Vasco y de la zona de Barcelona, y en menor medida de Madrid, la pujanza minera de Asturias y las industrias relacionadas con la alimentación que se expandían por Levante propiciaron que el desarrollo económico español tomase una vía que parecía que iba a llegar a consolidar una incipiente industrialización que aportaría, consecuentemente, un ápice de riqueza.

20.5.0. Casa para dos agentes en Cerro Muriano y Villanueva del Rey

En el año 1914, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces se propuso construir un par de viviendas para dos agentes cada una en las estaciones de Cerro Muriano y en Villanueva del Rey, ya que ambas estaban muy necesitadas de proveerse de alojamientos para los obreros desde su puesta en servicio. El modelo elegido fue el que ya se había aprobado el 25 de mayo de 1909 mediante el oficio número 677 y que se instalaron en Puente Genil, según se indica en la memoria del proyecto (AHF, 1914: A - 0073 - 016),

aunque también se puede ver aún un edificio idéntico en la estación de Torres Cabrera, lo que indica que el modelo se difundió por varias estaciones de la red de Andaluces.

Así, el 31 de enero se enviaron los dos planos de ubicación de ambas obras cuya estructura se componía de dos plantas en la que en la zona trasera de la baja se levantaron sendos corrales provistos de un cobertizo para resguardar a los animales. Sus retretes se equiparon con una fosa Mouras.

El 19 de febrero de 1914 se aprobó el proyecto sin que hubiese prescripciones.

20.6.0. Cantina en la estación de Cabeza de Vaca

Poco a poco, la estación de Cabeza de Vaca se fue convirtiendo en una parada convencional, con lo cual, en 1914 se pensó en añadir una cantina, para lo cual se presentó el 21 de febrero del citado año un proyecto de un edificio sencillo, de planta casi cuadrada de 9,40 metros y 8,20 metros en la que se insertaba un patio trasero del que una tercera parte estaba techado con una cubierta bajo la que se encontraba la cocina (AHF, 1914: A - 0073 - 021).

Además, en la zona central de la planta disponía del despacho, en el que había un mostrador y una estantería y el espacio para las mesas, situado a la derecha. A la izquierda se encontraba una habitación para vivienda del cantinero. La cubierta era a dos aguas. Su emplazamiento se dispuso en el lado derecho de la vía cercana al vértice conformado por las vías de paso y de servicio de la línea y las que se apartaban para dirigirse a las minas.

El proyecto fue aprobado el 5 de marzo de 1914.

20.7.0. Reutilización de carriles

Mediante la circular 325, emitida el 4 de mayo de 1914 por el Servicio de Vía y Obras de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, se establecieron unas normas para poder reutiliza los carriles que se iban quitando de determinados puntos debido a su desgaste o provenientes de sustituciones del carrilaje de algunas de las diferentes líneas de la empresa, pero que podían ser utilizados en vías secundarias, ramales o darles otros usos (AHF, 1929: A - 0086 - 003). La medida, de carácter económico indudablemente, pudo deberse a la necesidad de ahorro de la empresa ferroviaria, por lo cual se estudiaron las posibilidades de usar todo este material y se plasmaron las decisiones tomadas en dicha circular de difusión interna cuya validez estuvo vigente hasta décadas más tarde.

En principio, los carriles retirados de la vía fueron de 30 kilogramos por metro, por lo que es de suponer que la medida tendía a un intento de sustitución de un carrilaje que ya estaba obsoleto ante el tipo de material motriz y remolcado adquirido por la empresa en los años más recientes que los avances técnicos habían aportado.

Los carriles se dividieron en tres categorías. La primera correspondía a aquellos cuyo desgaste vertical del hongo en la superficie de rodadura no llegaba a 6 milímetros. La segunda estaba referida a los carriles cuyo desgaste vertical del hongo en la superficie de rodadura, estuviese comprendida entre 6 y 11 milímetros. En la tercera se clasificaban los que su desgaste fuese superior a 11 milímetros.

A su vez, el tipo primero se subdividía en carriles cuyo hongo se hubiese desgastado verticalmente entre 0 y tres milímetros y entre 3 y 6 milímetros. Los

primeros se denominarían “*carriles desgastados escogidos*” y serían empleados en renovaciones ocasionales y en las vías principales. Los demás se emplearían en la renovación de una cierta longitud de estas.

Los de segunda también se subdividían en carriles de hongo que se hubiese desgastado verticalmente entre 6 y 9 milímetros y se emplearían en vías secundarias de mayor circulación. Los demás se emplearían en las vías de servicio.

De entre los de tercera categoría se usarían tan solo los carriles enteros con taladros de eclisas en bastante buen estado para que fuesen enclavados en las vías de talleres, canteras, parques de ruedas, etc.

Los que superasen estas cotas se considerarían inútiles.

A su vez, los carriles de primera y segunda categoría debían tener poco desgaste en el patín, carecer de deformación alguna o señales de hendiduras longitudinales y tener en la punta una superficie de apoyo poco desgastada que permitiese embridar bien los carriles.

Una vez clasificados, había que distinguir cada categoría con un código de color dado con pintura en la cabeza. La primera categoría o llevaría blanco, la segunda en azul y la tercera en rojo.

Los carriles de 7,95 metros de largo debían llevar además de la marca de color de su categoría una letra C pintada en el alma, que correspondía a la inicial de “corto”.

Los clasificados como “*carriles desgastados escogidos*” debían llevar además de su marca de color blanco correspondiente a los de primera categoría, una cruz blanca pintada en el alma.

Los de segunda categoría de 6 a 9 milímetros de desgaste vertical del hongo llevaban la marca azul correspondiente y una cruz de ese color pintada en el alma. Los de más de 9 milímetros de desgaste y hasta 11 solo se marcarían con el color azul correspondiente.

Los de tercera categoría se marcarían con el color rojo prefijado para esta distinción y una cruz del mismo color pintada en el alma.

En el acto de la clasificación había que tener en cuenta que 2 milímetros de desgaste lateral equivalían a 1 de desgaste vertical en el hongo.

20.8.0. Autorización a la SMMP para construir un ramal

En los primeros días de julio de 1914, la Dirección General de obras Públicas autorizó a la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya a construir una vía apartadero que enlazase con la vía muerta de la estación de Espiel (Anónimo, 10/07/1914: *El Defensor de Córdoba* Núm. 4518).

20.9.0. La Gran Guerra y el carbón asturiano

En España, la situación de la nación se debatía entre constantes cambios de gobierno, la crisis económica y la problemática originada en la política exterior debido a la inseguridad ocasionada en el protectorado de Marruecos, que era compartido con Francia, y que desembocaría en una guerra cruenta y de final incierto a partir de los sucesos del Rif de 1912 (Díaz, 2004).

En Europa, cuando en 1914 se produjo el asesinato del Archiduque Francisco Fernando y de su esposa en Sarajevo, estalló el conflicto europeo que asolaría durante casi cinco años los campos y ciudades de Europa (Stevenson, 2013).

En un primer instante, la recesión de la industria y la economía fue un hecho cierto que condicionó que el ferrocarril español se viese afectado en sus ingresos, pero, la postura de no intervención que adoptó la monarquía española propició que el país se convirtiera en poco tiempo en uno de los principales abastecedores de los contendientes, con lo que el transporte se vio favorecido enormemente al compás de la economía en general.

La neutralidad en la conflagración mundial logra que la deficiente y hasta caótica economía interna se viera ligeramente aliviada y así, el movimiento ferroviario se incrementó hasta el punto de crear un problema en algunos puntos determinados de la línea que nos ocupa, aunque las dificultades se arrastraban ya desde muy antiguo, como queda visto por lo expuesto hasta el momento en más de una ocasión.

Una gran parte de los dividendos que se recibieron durante esos años de conflicto provinieron de la exportación de carbón asturiano, que hasta ese momento no se había erigido como un producto apreciado en Europa debido a una serie de condicionantes que se tratan de desvelar a continuación.

Ya a finales del siglo XVIII, se habían creado en España algunos enclaves fabriles como la Real Fábrica de Armas de Trubia y la Real Fábrica de Tabacos de Gijón. Fue también en esa época cuando comenzó la explotación del mineral negro, en la que intervinieron personajes conocidos como Jovellanos, puesto que algunos de los ilustrados previeron las posibilidades económicas que aportaba esta industria, pero, el proceso de conformación de un tejido manufacturero permanente se interrumpió de pronto con la llegada de la Guerra de la Independencia (Nadal, 1989: 123).

Posteriormente, en 1833, se abrió la Real Compañía Asturiana de Minas, que se creó en Bruselas con capital belga y con algo del que aportaban entidades financieras vascas y catalanas.

A principios de los años cuarenta, se constituyó la Asturian Mining Company, de capital británico, que inició un proceso de explotación de algunos yacimientos de hulla en distintos pozos, algunos de ellos a cielo abierto, que lograron que a partir de la segunda mitad del siglo se alcanzase la máxima intensidad en cuanto a producción.

La etapa fundamental de consolidación fructificó a partir de 1853, ya que las empresas asentadas comenzaron una campaña para acaparar el mercado, lo que originó un crecimiento imparable que llegó a su punto culminante en los años cuarenta y cincuenta del siguiente siglo, calculándose que con una nómina de unos treinta y cinco mil obreros se podían extraer un total aproximado de unas setecientas mil toneladas anuales de mineral combustible.

Su competidor directo fue el carbón inglés, que resultaba más barato debido al menor precio de la mano de obra y a su pureza, ya que el asturiano debía ser depurado, por lo que ese proceso encarecía su costo. Pero, durante la Primera Guerra Mundial la extracción británica se colapsó, con lo que subieron los precios, y así, el producido en España se consolidó en el mercado internacional.

Pero, a la larga, el carbón que debió exportarse a Europa comenzó a escasear, con lo que la industria ferroviaria colapsó en gran medida algunas de sus actividades ante la falta de combustible para mover las locomotoras, gracias a lo cual el ferrocarril redujo

sus ingresos y aumentaron los gastos, por lo que el coeficiente de explotación de esos años fue mayor que el de los ejercicios precedentes.

Al mismo tiempo, la actividad obrera, impelida por el evidente movimiento de dinero que llegaba desde Europa promovió una nueva huelga que se desató en julio de 1916 y que volvió a reproducirse al año siguiente. Sin embargo, los constantes altibajos en los ingresos y el aumento de los gastos de las empresas ferroviarias conformaron una situación de déficit que se hizo especialmente grave cuando la década de los años diez se aproximaba a su final. Por ello, en octubre de 1917 se constituyó la Asamblea General de Ferrocarriles, con la que se intentó aunar esfuerzos y criterios para poder salir con bien del trance.

Por otra parte, la Gran Guerra, que estaba haciendo crecer la economía española denodadamente, hizo temer al Gobierno que a su término se pudiese producir un descalabro. Entonces, se habló de la necesidad de proveer de fondos a las compañías para que solventasen la maltrecha economía con empréstitos y ayudas aparentes. Pero, la depreciación del franco al final de la contienda mundial permitió que el dinero nacional comprase acciones de las distintas empresas ferroviarias españolas de una manera ingente, con lo que, poco a poco, el control económico de las mismas pasó a manos españolas.

Con la conclusión de las hostilidades se equilibró de nuevo la balanza tras producirse una necesaria modernización en la maquinaria y en los sistemas de extracción, por lo que volvieron a bajar los costes. Sin embargo, este mismo proceso de reconversión no se hizo en Asturias hasta los años cuarenta y cincuenta del siglo XX, lo que convertirá al carbón español, unido a su escasa calidad, en un mal competidor en el mercado.

20.10.0. Avería de vagones en Belmez

El jefe de estación de Belmez indicó al gobernador civil que dos vagones habían sufrido averías de poca consideración en el cambio de vía 6 al 10. No ocurrieron desgracias personales a ningún operario²⁰ (Anónimo, 15/04/1915: *Diario de Córdoba* Núm. 19988).

20.11.0. Camino de Villanueva del Rey a su estación

El día 6 de abril de 1915, el director general de Obras Públicas autorizó al Ayuntamiento de Villanueva del Rey a que ejecutase las obras del camino vecinal que iba a unir la población con su estación, de cuyo presupuesto el estado aportaría 119.432,25 pesetas. La disposición se hizo oficial al publicarse el 23 de abril en la *Gaceta de Madrid* (Anónimo, 23/04/1915: *Gaceta de Madrid* Núm. 113).

20.12.0. Cantina en la estación de Cercadilla

²⁰ Es posible que el suceso ocurriese en la estación citada, que pertenecía a la compañía de MZA y no en la de Andaluces. De ser así, la noticia no debería figurar entre la documentación de este trabajo, sin embargo, se ha incluido ante la duda de si en realidad el incidente ocurriese en la estación de Cabeza de Vaca.

La estación de Cercadilla tenía una cantina cuya estructura, al igual que el edificio de viajeros, era de madera y tras cuarenta años de funcionamiento de las instalaciones, el estado de *“la casilla de madera donde se halla instalada la cantina”* no era el más adecuado y se pensó en sustituirlo por un edificio de fábrica al uso, por lo cual, el 17 de junio de 1915 se envió a la 4ª División de Ferrocarriles de Sevilla un proyecto para que fuese aprobado (AHF, 1915: A - 0073 - 017).

Se trataba de un edificio de planta rectangular de 3,50 metros por 6,50 metros, con tejado a dos aguas cubierto de teja alicantina que se adosó al hastial izquierdo del edificio de viajeros, con lo que ocupó el espacio que había tenido el de madera. En la fachada del lado que daba a la vía tenía una ventana muy amplia cuyo alféizar hacía las veces de mostrador, con lo cual se podía atender a los viajeros sin que tuviesen que entrar en el inmueble, cuya puerta de acceso se abría a un costado del edificio de viajeros. En la opuesta aparecían tres ventanas que iluminaban cada una de las estancias en las que se dividía su planta: el despacho de alimentos y bebidas, el comedor y la cocina.

El día 30 de junio de 1915, el ingeniero de la 4ª División emitió un informe favorable porque creía *“acertada la distribución de luces y departamentos cuya capacidad está en relación con la importancia de la estación”*.

Por ello, el día 1 de julio se dio el visto bueno a Andaluces para que iniciase las obras cuando lo creyera conveniente.

20.13.0. Un héroe y un villano ferroviario

El 11 de agosto de 1915 se produjo otro incidente a causa de la peligrosa bajada de Cerro Muriano. En esta ocasión, el hecho tuvo un héroe con nombre y apellidos al que incluso se le llegó a condecorar porque evitó una catástrofe.

Resultó que un tren correo que subía desde Córdoba hacia la Sierra había salido de Cercadilla a las 16:30 horas. Debía cruzarse en La Balanzona a las 17:00 horas y unos minutos con un mercancías que descendía por las peligrosas pendientes de La Mocha. Ya sea porque tuviese mucha carga o porque los frenos no le respondieron, lo cierto es que el convoy desfrenado se fue pendiente abajo sin que fuese posible detenerlo.

Ocurrió que Francisco Casas Portero hacía prácticas como soldado dependiente del batallón de Ferrocarriles en la máquina de este tren. Al pasar por La Balanzona, el jefe de estación telegrafió a Cercadilla para advertir del choque inminente que iba a producirse con el correo que se dirigía hacia allí.

El convoy escapado pasó por el túnel denominado igual que la estación. Cuando salió de este, el correo ascendente estaba cerca, por lo cual, el choque de frente iba a ser inminente. Algunos empleados que iban en el tren de pasajeros se arrojaron en marcha cuando el correo ya estaba cerca. *“Antes de que el tren se detuviera”*, el militar en prácticas tomó el banderín de unos obreros que había próximos y se dirigió corriendo hacia el correo haciendo señales a sus conductores hasta que lo interceptó.

Meses después, se le impuso la medalla de la Cruz Roja pensionada en un acto protocolario militar que se realizó en Madrid debido a su arrojo (Anónimo, 11/11/1915: *Diario de Córdoba* Núm. 20184).

En su relato, resulta extraño admitir que *“antes de que el tren se detuviera”* lo abandonase y que este se frenase por sí solo en tamaña pendiente mientras el joven

corría a avisar al otro tren, sin embargo, lo cierto es que de alguna manera debió de pararse para que todo resultase según se relató y que se le concediese tamaño honor.

Sin embargo, al día siguiente de dar esta noticia, el *Diario de Córdoba* publicó una carta dirigida al director de la publicación que fue escrita por Joaquín Patiño, que se presentaba como el maquinista que el día del suceso conducía el tren. Aseveraba al principio que el señor Casas Portero estaba de acuerdo con la versión que iba a dar en su escrito sobre el hecho y a continuación relató que el tren no se pudo detener en la estación de La Balanzona, por lo cual, todos los operarios que viajaban en este se bajaron por el riesgo que suponía quedarse en un tren desfrenado que aún no había tomado la velocidad endiablada de otros trenes y tan solo quedaron en la locomotora el joven practicante y el maquinista.

Únicamente este último accionó los controles necesarios para su detención, con lo cual el mérito a este respecto fue únicamente suyo. Entonces, conminó al joven a que tomase dos banderines y corriese vía abajo para avisar al tren correo que venía en dirección contraria de que se parase, dando a su compañero ese protagonismo.

Lógicamente, el del tren ascendente domeñó la marcha del suyo enseguida y el del mercancías se agarró a la palanca del contravapor y se mantuvo impertérrito en su puesto, con un gran riesgo de su vida debido a la inminencia del choque frontal, hasta que consiguió parar unos metros antes de la colisión a un kilómetro más abajo de La Balanzona. Con ello, se evitó una catástrofe que hubiese sido desastrosa, dado lo frágil del terreno y la cantidad de personas que viajaban habitualmente en este medio de transporte.

Una vez enganchados el correo y el mercancías, arrancaron las máquinas para llevar al tren hasta La Balanzona, donde se desengancharon de nuevo los convoyes y tras desligarse el uno del otro, entraron en los oportunos cambios de vía y se les dirigió a cada uno hacia sus destinos respectivos.

Los operarios que habían resultado heridos al arrojar del mercancías en marcha fueron trasladados a Córdoba y los curó Manuel González, el médico de la Compañía (Anónimo, 12/08/1915: *El Defensor de Córdoba* Núm. 4856).

Joaquín Patiño debía ser una persona humilde y muy sencilla cuando en todos esos meses no contó la verdad y dejó que las cosas llegasen hasta producirse la heterodoxa condecoración. Precisamente, dos años después de esto, cuando se había detenido con su máquina en la estación de El Chorro, salvó a una niña de morir quemada al apagarle el fuego del vestido que se le había prendido al detenerse la chiquilla junto a un montó de cenizas, y alguna brasa entre ellas, que había extraído de su máquina cuando limpiaba la rejilla del cenicero. Fue el propio *Diario de Córdoba* quien reveló el hecho.

20.14.0. Accidente en Villanueva del Rey

El jefe de estación de Villanueva del Rey telegrafió a su homólogo de Cercadilla para informarle de que un individuo había intentado cruzar la vía cuando estaba el tren en marcha y fue arrollado por la máquina, por lo que se fracturó el pie derecho. Por ello, debió ser enviado a Belmez para su cura por el médico de la Compañía (Anónimo, 20/08/1915: *El Defensor de Córdoba* Núm. 4863).

20.15.0. Captación de agua en Espiel para la SMMP

El director de la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya solicitó en los primeros días del año 1916 la captación diaria de seiscientos metros cúbicos de aguas de carácter subálveo del río Guadiato a su paso por el término municipal de Espiel.

Para ello, el gestor principal de la empresa pidió cruzar el trazado ferroviario con una línea eléctrica de baja tensión y una tubería de conducción de aguas que pasase a través de la alcantarilla ubicada en el P. K. 51,618 (Anónimo, 12/01/1916: *Diario de Córdoba* Núm. 20246).

El permiso se le concedió en mayo de 1917 (Anónimo, 22/04/1917: *Diario de Córdoba* Núm. 20711).

20.16.0. Descarrilo de vagones

El 7 de enero de 1916, descarrilaron catorce vagones pertenecientes al tren número 216 en el P. K. 11,200 sin que hubiese que lamentar problemas de ningún tipo, salvo que quedó la vía interceptada hasta que todos los vehículos se volvieron a encarrilar (Anónimo, 08/01/1916: *El Defensor de Córdoba* Núm. 4984).

20.17.0. Descarrilo de un tren

El 29 de marzo de 1916, hubo un descarrilo de un tren en las inmediaciones del P. K. 6,000, por lo cual, hubo varias personas heridas y diversos destrozos en el material. A consecuencia de ello, el servicio estuvo interrumpido durante varias horas. En cuanto se abrió de nuevo al tráfico, se informó al Gobierno Civil de que se había vuelto a la normalidad (Anónimo, 31/03/1916: *Diario de Córdoba* Núm. 20325).

20.18.0. Atropello de ovejas en Campo Alto

El 31 de marzo de 1916, el jefe de estación de El Vacar remitió un informe al gobernador civil participándole de que el día 28 el tren 1013 tuvo que moderar su marcha porque en torno al P. K. 28,000 arrolló a unas cuantas ovejas, a resultas de lo cual se rompió el purgador de la máquina número 171, que remolcaba el tren (Anónimo, 31/03/1916: *Diario de Córdoba* Núm. 20325).

20.19.0. Muros de cierre de la estación de Cerro Muriano

El 31 de marzo de 1916, Andaluces se propuso cerrar con unos muros todo el perímetro este y oeste de la estación de Cerro Muriano, un proyecto por el que se había interesado “*esa división de su digno cargo por oficio 163 del 23 de febrero de 1911*”, escribió Agustín de la Jubera, director de Andaluces en aquel momento, al ingeniero jefe de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles (AHF, 1916: A - 0151 - 003).

Los muros se diseñaron para construirlo alternando pilares cuadrados de mampostería de 0,50 metros de ancho de sección y muros intermedios de ese mismo grueso con una longitud de 9,50 metros que se habrían de hacer con un encofrado de carbonilla. La altura del muro fue de 3,15 metros, incluidos en esta medida los 60

centímetros del cimientto, los 55 del poyo y los 2 metros del resto, en cuyo remate se dispuso una estructura a dos aguas.

Al final, lo dibujado en los planos no se correspondió con lo construido, dado que se levantaron estructuras en lugares que no se indicaban en el mismo. Por otra parte, los pilares se erigieron con ladrillos para darle más fuerza que la que hubiese proporcionado unos de mampuesto.

El proyecto se aprobó el día 11 de abril de 1916.

20.20.0. El puesto de seguridad de La Mocha

En el año 1916, el puesto de seguridad de La Mocha queda terminado en el lugar proyectado en el proyecto de 1901 y se procedió a su puesta en servicio, un hecho que recogió el *Diario de Córdoba* en su edición aparecida el día 11 de mayo de ese año (Anónimo, 11/05/1916: *Diario de Córdoba* Núm. 20365).

De manera oficial, el sobrestante Luis Porras, encargado de la línea, lo comunicó a la División de Ferrocarriles de Málaga, mediante un oficio expedido el día 19 de junio de 1916 en el que se especificaba que *“la Compañía de Andaluces ha establecido un teléfono en el punto kilométrico 17.200 de esta línea sitio denominado “La Mocha”. De nuevo parece haber una incorrección en la anotación numérica. Según otra fuente, parece ser que la garita en la que se instaló el aparato telefónico estaba situada en el P. K. 17,095. En ninguna de las dos cotas ha sido posible ver sus restos mediante una prospección arqueológica de carácter ocular.*

El teléfono se colocó con *“el objetivo de que los trenes de mercancías descendentes que tengan señalado cruzamiento con la estación de Balanzona puedan recibir de esta el aviso de encontrarse estacionado en ella aquel con el que han de cruzar y ordenen la salida del que conducen el cual no deberá avanzar sin este requisito”*. Con la instalación del dispositivo tecnológico y con *“las disposiciones señaladas se tienden á evitar el riesgo de choque en caso de un escape del tren descendente, hecho que ha tenido lugar recientemente”* (AHF, 1916: A - 0151 - 005).

El último día de ese mes se le contestó a la empresa ferroviaria que pese a la conveniencia de la medida adoptada finalmente, era posible debido al mal tiempo o a cualquier otra causa que el teléfono no funcionase *“con la debida regularidad, por lo que se debe de imponer la prescripción en este caso de que la locomotora, separada del tren estacionado en La Mocha, descienda hasta La Balanzona y pregunte si está alojado y bien alojado el tren con el que se ha de cruzar en la referida estación, regresando a recoger su tren en caso de contestación afirmativa”*.

También se pidió que se remitiese a la División la consigna que la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces hubiese redactado para regular el sistema de funcionamiento del teléfono, lo que se realizó cuando las Órdenes del Servicio 164, emitidas el 12 de julio de 1916, estuvieron impresas en un panfleto de ocho hojas que se distribuyó estratégicamente por las estaciones y dependencias ferroviarias afectas a la zona.

En el texto se especificaba que el emplazamiento de seguridad estaba situado *“en el punto kilométrico 17+095, entre Balanzona y Cerro Muriano”*. Se estableció *“a la izquierda de la línea, una garita, con un aparato telefónico, para comunicar con la estación de Balanzona, constituyendo así un puesto avanzado, dependiente de la citada estación y determinado por una señal fija existente al mismo lado de la línea, en el kilómetro 17+120, a cargo del personal de Vía y Obras”*.

El puesto tenía por objeto *“someter a los trenes descendentes a determinadas prescripciones especiales que se detallan en la presente consigna”*. Por ejemplo, *“la puerta de la citada garita está dotada de las llaves necesarias una de las cuales queda, como reserva, en la caseta del kilómetro 16+462”*. Lógicamente, se refiere a la casa doble de Vía y Obras en la que vivía el guardabarrera del camino de la finca de La Almenta. Las demás llaves quedarían *“a cargo del Jefe del apartadero de Cerro Muriano. Este agente entregará una de dichas llaves al Jefe de cada tren que deba detenerse en La Mocha, para que pueda hacer uso del teléfono, y después de cerrar, la entregue al jefe de estación de Balanzona, quien la devolverá a su procedencia por el primer tren”*.

Las medidas de seguridad eran tan estrictas que mientras se hallaba ocupado el trayecto por un convoy ascendente o descendente entre la estación de Cercadilla y La Balanzona, no se permitía la circulación de ningún otro entre La Mocha y esta última. Se hacía con el fin de evitar posibles siniestros en el caso incidental de que un tren que se dirigiera hacia la capital quedara desfrenado, salvo en el caso de que la composición estuviese sometida a la acción del freno automático.

Precisamente, los trenes que carecían de este modo de retención, novedoso y de escasa implantación por aquel entonces, y los que por defecto de los frenos, condiciones atmosféricas adversas o cualquier otra eventualidad, estaban obligados a parar en ese punto *“el tiempo necesario para apretar las galgas y que estas y los frenos vuelvan a ser reconocidos por el maquinista titular”*.

Para que pudiese reanudar la marcha, el jefe de tren debía de haber obtenido permiso mediante un telefonema que se ajustaba a la fórmula siguiente:

Telefonema A: De La Mocha a La Balanzona:

Número A las

Tren número en esta, ¿Puede continuar?

Firma del operario.

Telefonema B: De La Balanzona a La Mocha:

Número A las

Jefe de estación a Jefe tren número

Sí, Señor. Puede continuar.

Firma del Jefe de Estación.

En caso de que un tren estuviese ya en marcha desde Cercadilla hacia la Sierra, y por eso no fuese posible la bajada del que esperaba en La Mocha, el jefe de La Balanzona debía responder:

Telefonema C: Número A las

Jefe de estación a Jefe tren número

No, Señor. Espere en ésa.

Firma del Jefe de Estación.

Cuando el tren que ascendía estaba completamente estacionado y libres los piquetes de entrevías, el jefe de estación de La Balanzona procedía a contestar al jefe de tren que esperaba en el puesto de seguridad con el telegrama de la fórmula B, autorizándole a que iniciase el descenso.

Tanto en un punto como en otro, todos los telefonemas cruzados debían de ser anotados en un libro de hojas separables modelo M. 622, que debía ser suministrado para el caso de La Mocha por el jefe de estación de Cerro Muriano a fin de que no faltase jamás en dicho enclave.

El encargado del primer tren que se detuviese allí después de las doce de la noche, debía de extraer las hojas del día anterior y custodiarlas para entregarlas al jefe de estación de Córdoba-Cercadilla, que debía conservarlas y enviarlas periódicamente, junto a los demás documentos de su jurisdicción, a la central de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, en la ciudad de Málaga.

Establecidas estas medidas, la circulación de la bajada se había tornado algo más segura, pero, seguía sin resolverse el problema de un posible desfrenado de un convoy en proceso de descenso. Sin embargo, al poco, el siempre postergado proyecto tuvo un nuevo y definitivo impulso, pero, sus causas, paradójicamente, no radicarón en la necesidad de convertir aquel peligroso camino de hierro en algo más seguro.

20.21.0. Permiso para abrir un ramal en La Estrella

El director general de Obras Públicas dispuso que la autorización concedida a Silverio Núñez para construir un ramal en el P. K. 49,400 se entendiese otorgada a Manuel Hernández Gómez (Anónimo, 02/07/1916: *Diario de Córdoba* Núm. 20417). El punto de la línea al que se refiere la noticia es aquel en el que un día se instalase el cargadero de La Estrella, con lo cual, el permiso está relacionado con esta cantera de piedra.

20.22.0. Instalación de una línea eléctrica bajo la vía en Cerro Muriano

A mediados de julio de 1916, el Gobierno Civil informó de la intención de la Sociedad de la Córdoba Cooper Company de cruzar la vía de ferrocarril con una línea eléctrica, una vez que el ingeniero jefe de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles informase favorablemente sobre el asunto.

20.23.0. Otra instalación de una línea eléctrica bajo la vía

Ese mismo día, también se le concedió permiso a la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya para que cruzase la línea con un cable de energía eléctrica de baja tensión en algún otro punto no determinado (Anónimo, 14/07/1916: *El Defensor de Córdoba* Núm. 5143).

20.24.0. Atropello de una caballería

El 28 de julio de 1916, fue atropellada una caballería en las inmediaciones del P. K. 15,000 por la locomotora 381, por lo que el animal quedó completamente destrozado (Anónimo, 29/07/1916: *El Defensor de Córdoba* Núm. 5156).

20.25.0. Atropello de otra caballería

El 5 de agosto de 1916, fue atropellada por el tren 242 otra caballería en el P. K. 45,500, por lo cual se le causó la muerte (Anónimo, 05/08/1916: *Diario de Córdoba* Núm. 20452).

20.26.0. Muelle en Alhondiguilla-Villaviciosa

El Gobierno Civil informó que la Sociedad Minera de Alcaracejos había solicitado el permiso para construir un muelle de carga en la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa, por lo que se le autorizó a ello (Anónimo, 30/09/1916: *Diario de Córdoba* Núm. 20506), sin embargo, todos los muelles que tuvo la parada ya estaban construidos en aquel momento.

El día 9 de febrero de 1917, se presentó a la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla un proyecto de un muelle para cargar carbón, pero nunca se llevó a término, con lo cual, si fue o no este el pedido por la empresa minera no es posible confirmarlo. Sea como fuere, no se construyó.

20.27.0. Mal funcionamiento de los trenes

La deficiente gestión de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en la dirección de la línea de Córdoba a Belmez dio origen no solo a constantes accidentes, sino a retrasos endémicos en los horarios de llegada que ni las constantes multas del Gobierno Civil fueron capaces de corregir.

Durante el otoño de 1916, el tren correo solía llegar a Belmez con una hora y media y hasta con dos horas de retraso, lo que ocasionaba que los viajeros perdiesen el enlace con el mixto que subía hasta Almorchón donde se transportaba el correo para Peñarroya, Pozoblanco y un gran número de pueblos del norte de la provincia de Córdoba y de Extremadura.

Una carta tardaba dos días en llegar desde la capital hasta Peñarroya, lo cual era inadmisibile dada la escasa distancia que separaba a ambas poblaciones.

Se contaba el caso de un corresponsal del diario *El Defensor de Córdoba* que viajó en el tren mixto desde la capital de la provincia hasta la citada población minera. Salió de su origen a las 2:40 horas y llegó a Belmez a las 9:00 horas, pero como ya había salido el enlace de Belmez a Almorchón, que le hubiera llevado a Peñarroya, tuvo que quedarse en Belmez pese a haber pagado su billete de segunda hasta Peñarroya. Por ello, tuvo que esperar durante todo el día hasta que saliese el correo de la noche, teniendo que asumir los gastos consiguientes que le ocasionó este contratiempo.

Algunos de los retrasos no eran una cuestión técnica motivada por la baja calidad del carbón ni por las deficiencias del material motor, que también se producían, sino porque había paradas en estaciones determinadas de hasta treinta minutos que no estaban motivadas por la obligatoriedad de hacer maniobras para recomponer el mixto.

También se dedicaban quejas para denunciar que el único vagón de segunda que iba en el convoy tuviese tales deficiencias en la estructura que en su interior "*llueve y entra el aire como si se fuera en una batea*" (Anónimo, 29/11/1916: *El Defensor de Córdoba* Núm. 5259).

20.28.0. Acto vandálico

Los niños Juan y María Navarrete Fernández y Antonio Requena Morales arrojaron piedras al paso del tren correo ascendente en Cerro Muriano, por lo que hirieron levemente al viajero José Polo y Priego. Debido a ello, fueron denunciados a la guardia civil (Anónimo, 02/10/1916: *Diario de Córdoba* Núm. 20508).

20.29.0. Instalación de una vía en Cerro Muriano

El día 7 de octubre de 1916 se presentaron los planos y la petición del permiso para construir una vía en la estación de Cerro Muriano, dado el aumento del tráfico *“que se nota en la línea de Cercadilla a Belmez, esta Compañía se propone establecer [...] una nueva vía para depositar los vagones procedentes de los trenes discrecionales que se efectúan entre Obejo y dicho apartadero a fin de disponer de este punto de la carga necesaria para completar los trenes descendentes”* (AHF, 1916: A - 0073 - 015).

Posteriormente, a lo largo de los años, en esta estación se dejaron siempre los vagones que quedaban sueltos en las distintas paradas de la línea para componer trenes de la suficiente longitud como para que fuese menos peligroso el descenso de las pronunciadas rampas de la bajada a Córdoba al retenerse todo el convoy al formar una línea curva y contracurva debido a lo sinuoso del trazado.

Otro aspecto que cambió fue el de la longitud de la playa de vías de la estación. En los primeros tiempos de existencia de las instalaciones, el inicio de la aguja del lado Córdoba estaba en el P. K. 18,615 y la de Belmez en el P. K. 18,960. Una vez que se instaló la vía objeto de este proyecto, los cambios debieron ampliarse hasta los P. K. 18,575 por el lado Córdoba y 19,000 por el lado Belmez, donde quedó asentada la aguja definitivamente hasta su desmantelamiento.

El 18 de octubre de 1916 se aprobó el proyecto por parte de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles.

20.30.0. Las líneas del este andaluz

20.30.1. La gestación del ferrocarril de Linares a Almería

En los años finales del tercer cuarto del siglo XIX, las vías aún no habían llegado a implantarse sobre una extensión tan grande como el este andaluz *“debido a que la mayoría de las subastas quedaron desiertas por falta de licitadores”* (Ramos, 2000: 205), a consecuencia de lo cual, las comunicaciones por ferrocarril con el Levante Español eran inexistentes.

Aunque se habían elaborado proyectos estatales que databan de 1864 para unir Granada con Murcia, ninguno había proliferado salvo el que conectaría Alcantarilla con Lorca que se había inaugurado el 28 de marzo de 1885, un breve espacio que apenas si esbozaba tan largo recorrido (Gómez et al., 1994: 123).

Sin embargo, dieciséis días antes de esta fecha, el 12 de marzo de ese año, se promulgó una Real Orden mediante la que se concedía un permiso a una empresa denominada The Great Southern of Spain Railway Co. Ltd. para proceder a construir un trazado que ocupase el espacio que quedaba entre la población de Lorca y la ciudad andaluza.

Un lustro mas tarde, se inauguró el itinerario que partía de Lorca hacia el oeste para enlazar con las tierras del levante andaluz, completando un recorrido hasta

Almendricos, cerca ya del límite de las provincias de Murcia y Almería, donde coincidía con otro ramal que llegaba hasta la población portuaria de Águilas y que la compañía había construido al mismo tiempo que su línea general para darle una salida hacia el mar. Sin embargo, el deseado enlace con Madrid era aún inexistente.

“Ante esto, Agustín Laserna, Juan Anglada y Antonio Bernabé, diputados almerienses, presentaron un estudio sobre la conveniencia de ofertar en diferentes días las dos secciones del ferrocarril de Calasparra a Almería”, pero, “en 1889, las obras aún no se habían iniciado”. La persistencia del problema hizo que el primero esbozase la necesidad de construir un trazado que partiendo de Almendricos llegase hasta Vélez-Rubio, dotándolo con una bonificación de unas cuarenta mil pesetas por kilómetro. Los debates en contra se zanjaron con la intervención de Cárdenas que *“no vio en esta ayuda ningún trato de favor hacia Almería”.* Por otra parte, *“teniendo en cuenta que esta capital andaluza pagaba cincuenta y tres millones de contribución al Estado, que había aumentado su población un 37 por 100 y que exportaba anualmente 19.804.765 pesetas, era lógico que el Gobierno se excediera en las ayudas, porque, presumiblemente, pronto redundarían en las arcas estatales”.* Por ello, el 21 de abril de 1887, el proyecto se transformó en una ley y se buscó una empresa que lo ejecutara” (Ramos, 2000: 205-206).

La antigua intención de continuar el recorrido desde Murcia hacia la capital granadina chocó con las dificultades económicas debidas a la magnitud del proyecto, por lo que el 13 de diciembre de 1894, incapaz de acometer por sí misma tal tarea, The Great Southern of Spain Railway Co. Ltd debió abandonar su idea de completar el resto del proyecto, por lo que su totalidad fue repartida entre algunos concesionarios que la tomaron a su cargo.

Finalmente, la compañía The Granada Railway Co. Ltd. asumió la labor de consumir la integridad de las obras de su zona, mientras que The Great Southern prosiguió desde Almendricos hasta Baza, con lo que el proyecto original acabó en manos de cuatro empresas diferentes, si se añade a las tres citadas la Compañía de los Ferrocarriles del Sur de España que ya trabajaba en la concesión de Linares a Almería y cuyo tramo de Guadix a Moreda serviría de nexo para conectar la parte este con la que llevaba desde aquí hasta Granada.

A grandes rasgos, esta es la exposición del panorama ferroviario en construcción que se presentaba en la década de los noventa del siglo XIX, que será contemplado de una manera particularizada en este apartado en el que se analizan las líneas de Linares a Almería, de Granada a Moreda y de Guadix a Baza.

Aunque los orígenes de las tres son distintos, paulatinamente, las dos más débiles pasarían a formar parte de la primera. La anexión totalizó todo un complejo ferroviario integrado por la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, pero, andando el tiempo, al igual que había hecho Andaluces con el ferrocarril de Bobadilla a Algeciras, se emprendería el camino de la absorción, sin embargo, pese a la magnitud del acaparamiento, en este no se dieron los mismos resultados económicos beneficiosos para el conjunto de la explotación como en aquella.

20.30.2. La Compañía de los Caminos de Hierro del Sur

Cuando el último cuarto del siglo XIX iniciaba su andadura, en el sudeste español, donde aún no había llegado un medio de transporte tan necesario como el tren,

se albergaban serias dudas sobre la honestidad empresarial de Jorge Loring. La intención de ciudadanos y corporaciones locales almerienses, que se habían afanado en preparar un proyecto para tender un ferrocarril desde Almería a la zona jienense de Linares, se veían frustradas debido a absurdos imponderables que hacían pensar que la mano del malagueño estaba moviendo los hilos en las altas esferas donde se concedían los permisos para que no se produjera, ya que él podía estar interesado en realizar dicho proyecto (Gómez et al., 1994: 215).

En el año 1888, se realizó la concesión que autorizaba a construir un ferrocarril que partiendo de Linares recorriese la importante cuenca minera del occidente de la provincia de Almería, en cuyo puerto podía ser embarcado hacia cualquier lugar del mundo el mineral que se extraía en las inmediaciones del recorrido ferroviario. La receptora de tal permiso resultó ser la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, que se constituyó en empresa el 26 de junio de 1889.

Aunque existía en París una oficina en la que se ubicaba un comité compuesto por franceses, su razón social radicaba en Madrid. Aquí, su consejo de administración estaba presidido por Laureano Figuerola, que fue ministro de Hacienda en 1868; su vicepresidente, Ivo Bosch, fue, además de un socio capitalista, el impulsor del proyecto; entre el resto de los integrantes figuró también Jorge Loring (Wais, 1974: 367).

La empresa cedió el contrato de construcción a Fives Lille, que inició sus primeras actuaciones en 1889, pese a que en principio se habría de revisar el trazado a fin de realizar las oportunas rectificaciones. Dado lo largo que se presentaba, puesto que sus dimensiones ascendían a cerca de tres centenares de kilómetros, finalmente, se logra reducir la longitud total en unos sesenta kilómetros.

Aún antes de haber sido aprobadas las modificaciones por el Ministerio de Fomento, se concedió a la Compañía del Sur el permiso de inicio de las obras, que comenzaron en julio de 1890 por la parte cercana a Almería, pero, el paso de la vía por la zona hortícola del Andarax originó una serie de litigios con los propietarios de los terrenos en los que hubo de aplicarse la Ley de Expropiación Forzosa para mediar en los contenciosos para que las obras pudieran continuar (Wais, 1974: 368).

Entretanto, en 1891, se inauguró el ferrocarril minero de Sierra Alhamilla al Puerto de Almería, construido por la Compañía Minera de Sierra Alhamilla cuyo ancho de vía fue de 914 milímetros. Tuvo una longitud de 16,25 kilómetros y estuvo conectado con el de vía ancha que se estudia. (Abad et al., 1998: http://www.asafal.es/digistorico/digistorico_3.htm)

Así mismo, el enlace con la línea de Madrid, que ineludiblemente se debía de atravesar para acceder a la población minera de Linares, fue resuelto con un convenio con la compañía MZA que permitía tal posibilidad a la altura de la estación de Baeza.

Las obras seguían adelante, pero, los ingentes gastos ocasionados por la construcción originaron que en 1894 la empresa llegase a tener tal falta de liquidez que se declaró en quiebra, aunque, el capital inicial había sido de diez millones de pesetas, a los que se hubieron de unir los veintiuno que aportaron los obligacionistas y las subvenciones que el Estado concedía para una obra tan enorme. La solución al conflicto quedó resuelta momentáneamente mediante un compromiso alcanzado con los obligacionistas.

Esta moratoria supuso un respiro para la compañía y así, el 26 de julio de 1895 se abrió al tráfico el tramo entre Guadix y Almería, de 99.834 metros, lo que posibilitó

que la explotación comenzase con una gran cantidad de vía trazada, una situación que ayudó a que los primeros momentos del negocio evolucionen de una manera más desahogada.

Sucesivamente, se pusieron en servicio los tramos de Baeza a Quesada, de 53.215 metros, inaugurado el 15 de noviembre de 1895; el de Guadix a Moreda, de 25.018 metros, abierto el 22 de octubre de 1896; el de esta localidad a Alamedilla, de 21.270 metros, comenzado a explotar el 18 de abril de 1897; el de esta estación a la de Huesa y Alicún, de 22.063 metros, unido al resto el 22 de marzo de 1898; el de esta a Larva, de 11.985 metros, utilizado a partir del 5 de agosto de 1898; el de aquí a Quesada, de 8.699 metros, estrenado el 15 de marzo de 1899; y el que iba desde la estación de Linares-San José a Baeza, de 8.632 metros, con el que se completó el 15 de octubre de 1904 toda la línea. Los ocho tramos del trazado íntegro formaron un conjunto de 250.176 metros. Además de esto, el 26 de diciembre de 1899 se había abierto un ramal de 11.308 metros que partía desde la estación de La Calahorra y que se dirigía hacia las minas de Alquife, con el que la línea diversificaba aún más sus múltiples posibilidades de ser esa gran explotación ferroviaria que se auguraba para ella.

20.30.3. La línea de Granada a Moreda

Como se ha comentado, el proyecto de la larga vía que conducía desde Granada hasta Lorca fue dividida en 1894, por lo que el tramo comprendido entre esta y Baza fue cedido a la empresa ferroviaria The Great Southern, quedando el resto del trazado hasta la capital andaluza en manos de The Granada Railway Company Ltd.

Sin embargo, tampoco esta última pudo seguir por sí sola durante mucho tiempo sin que de nuevo se viese impedida debido a la falta de fondos para continuarla. Por ello, el 16 de septiembre de 1898 la Compañía del Sur convocó una junta general extraordinaria en la que se dio lectura a un documento mediante el cual The Granada Railway Co. Ltd. ofertaba a la del Sur la venta de sus propiedades, salvo el material móvil, (Gómez et al., 1994: 222). La compra se aprobó llegando al compromiso de que mientras la liquidadora terminaría por sí sola el tramo entre Moreda y la capital granadina, el de Guadix y Baza sería asumido por la adquiriente.

Tal proceso se hizo legal mediante una Real Orden del 22 de noviembre de 1898 en la que se autorizó a la venta y el 7 de julio del año siguiente se permitió la cesión definitiva. El Sur consiguió un compromiso de The Granada mediante el cual entregaría el 1 de enero de 1901 los dos tramos en los que trabaja. Las obras siguieron su curso normal, pero, las inclemencias del tiempo impidieron que se llegase a cumplir con lo pactado, puesto que ni se entregó la totalidad de la línea en dos años, sino en casi seis, ni los tramos en los que se trabajó fueron dos, sino tres.

La cadencia de inauguraciones no se inició hasta el 14 de enero de 1902, abriendo al tráfico el tramo de Moreda a Deifontes, de 33.913 metros; el 1 de abril de 1903 lo hace el de Deifontes a Albolote, de 15.990 metros; y el 2 de mayo de 1904 se completó Albolote a Granada, de 5.940 metros, con lo que el total de los tres tramos de la línea sumaron 55.843 metros de longitud.

Justo en ese año, ya se pensaba en unir la estación de Andaluces de Granada con la que había establecido el Sur. Rápidamente, esta compañía tendió los setecientos metros de vías que estaban en sus terrenos, pero, el total hasta los 987 metros que

permitían la interconexión, que estaban en manos de la otra, no se realizaron y se retrasaron sin justificación posible, lo que ocasionó constantes protestas de los usuarios. A la Compañía del Sur, que estaba imbuida en serios problemas económicos, le era muy necesaria la posibilidad de disponer de una salida hacia el oeste, amén de las lógicas necesidades que las comunicaciones proporcionaban a un sector de la sociedad que vivía en la zona que esta explotaba (Gómez et al., 1994: 225-227).

Pero, la desidia no fue sino la expresión manifiesta de los intereses de su rival, que a causa de la unión perdería el tráfico de personas y mercancías que ahora se dirigía hacia la Meseta desde Granada, dando un gran rodeo, vía Bobadilla y Córdoba, con lo que todo el tráfico que se generaba o pasaba por la ciudad andaluza se encaminaría ineludiblemente a través del enlace de la estación de Linares-Baeza. Finalmente, incapaz de justificar una actitud que resultaba contraria al bien común, el 28 de octubre de 1907 se efectuó el enlace de las estaciones de Granada y la de Granada-Sur.

20.32.4. La línea de Guadix a Baza

Como se ha visto, la línea entre Guadix y Baza es otra de las que la gran Compañía de los Ferrocarriles del Sur comenzó a construir como parte de su gran patrimonio.

Ya en 1892, se hicieron proyectos diversos, como el que contemplaba las alteraciones que el ferrocarril iba a introducir en las servidumbres de los términos municipales de Zújar (AHF, 1892: A - 0024 - 008), Freila (AHF, 1892: A - 0024 - 009), Gor (AHF, 1892: A - 0024 - 010) y Guadix (AHF, 1892: A - 0024 - 011) y la disposición de las vías y edificios de la estación de Baza (AHF, 1893: A - 0172 - 020).

Sin embargo, la construcción se ralentizó hasta 1902 en que se volvió a retomar los proyectos con los replanteos del P. K. 29,000 al P. K. 37,112,68 (AHF, 1902: A - 0076 - 003), del P. K. 13,000 al P. K. 24,000 (AHF, 1903: A - 0159 - 002), del P. K. 24,000 al P. K. 29,000 (AHF, 1904: A - 0142 - 013), la construcción de las estaciones de El Baúl (AHF, 1903: A - 0142 - 017), de Gor (AHF, 1905: A - 0051 - 002) y de los apeaderos de Hernán Valle (AHF, 1905: A - 0051 - 001) y de Gorafe (AHF, 1906: A - 0051 - 003).

Debido a su escasa longitud, el trazado se completó en muy poco tiempo y, por ello, el 10 de noviembre de 1906 se puso en funcionamiento el tramo entre Guadix y Gor, de 16.299 metros, y el 15 de marzo 1907 se llevó la vía desde esta estación hasta Baza a través de un recorrido de 35.560 metros, con lo que los dos tramos de la línea contabilizaron un total de 51.859 metros.

El enlace en esta localidad con la línea del ferrocarril de Lorca, Baza y Águilas posibilitó una salida de la empresa constructora hacia el este, con lo que sus mercancías pudieron llegar hasta el Mediterráneo, además de la conexión que ya tenía establecida con el puerto de Almería.

Sin embargo, no acabaron las obras o las mejoras porque se siguió trabajando en el proyecto del puente metálico sobre el río Gor (AHF, 1909: A - 0109 - 006), en la terminación y consolidación del estribo lado Baza del viaducto sobre el río Gor (AHF, 1910: A - 0159 - 001), se hizo la medición del trayecto de Gor a Gorafe (AHF, 1913: A - 0107 - 021) y (AHF, 1913: A - 0091 - 014), en el desvío de Gor (AHF, 1913: A - 0107 - 022), se realizó el saneamiento requerido a The Granada Railway Co Ltd. y a la

Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España tras los desprendimientos de tierra y los accidentes ocurridos en la trinchera de Bacar en el desvío de Gor (AHF, 1913: A - 0107 - 020), se construyó un retrete en los talleres de la estación de Guadix (AHF, 1913: A - 0107 - 018) y se ampliaron las vías en dicha parada (AHF, 1914: A - 0107 - 019).

Finalmente, cuando la línea ya estaba en funcionamiento pleno, se abandonó el servicio de trenes por la variante del Gor (AHF, 1921: A - 0107 - 008), se amplió y mejoró la estación de Guadix (AHF, 1929: A - 0065 - 001) y se hizo una nueva clasificación de los pasos a nivel de la línea por parte de la Subsecretaría de Obras Públicas (AHF, 1942: I - 0236 - 013)

20.30.5. La absorción de Andaluces

Pese a la enorme infraestructura desplegada con esta gran red del este andaluz, que acabó de completar un mapa ferroviario apenas hollado, salvo por pequeños ramales de vía estrecha, la afluencia de mercancías y personas no fue lo suficientemente importante como para mantener su explotación.

En 1907, la crisis hizo mella en la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España y, por ello, al año siguiente, se debió de hacer una ampliación de capital, dado que se concebía la idea de electrificar parte del trazado, una decisión única, puesto que no existían precedentes similares en ningún otro punto del país.

La zona escogida fue el tramo entre Gérgal y Santa Fe, que se concluyó en 1911, pero, que tampoco llegó a cubrir las expectativas de lo que se pretendía, aunque, la electricidad como medio de alimentación para el ferrocarril comenzaba a tener un gran futuro en todo el mundo a partir de aquellos momentos, por lo que se produjeron nuevos intentos de electrificar otros trazados ferroviarios en otras latitudes, como el de la línea vasca de El Irati, de vía estrecha, que comenzó a funcionar el 23 de abril de ese mismo año, en tanto que en el Sur se realizaban pruebas y se procedía a su definitiva puesta en servicio en el mes de junio.

Sin embargo, con la mejora no se solucionaron los problemas y la compañía siguió caminando hacia una situación cada vez más desesperada que no paliaban los constantes cambios en la formación de su consejo de administración.

El día 20 de septiembre de 1916, en medio de una constante zozobra económica en la que no decaía el ánimo por engrandecer la empresa, el trazado viario se amplió añadiendo un último ramal de 14.404 metros desde Huéneja a Dólar-Minas del Marquesado, muy próximo al de las minas de Alquife y al que en un punto determinado se cruzaba para llegar a su destino. Con ello, el total del complejo ferroviario del Sur ascendió a la importante cantidad de 385.117 metros.

Una de las opciones tendentes a aminorar la precaria situación económica estribó en proceder a alquilar la empresa (Wais, 1974: 369). Lógicamente, Andaluces fue la más indicada para acometer tal tarea, pese a los problemas internos que también padecía. La particularidad de que esta fuera una de las grandes accionistas de la del Sur promovió que, tras nombrar un consejo en el que figuraban elementos integrantes del órgano rector de la otra, se hiciera un contrato de explotación mediante el cual la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces se encargó completamente de su gestión en el mes de octubre de 1916.

En el primer ejercicio en el que se hizo balance de su gestión, la arrendataria abonó más dinero en concepto de alquiler que el producto neto que le proporcionó su explotación, lo que supuso un negocio nefasto que no remitió ni siquiera en 1918 cuando el Estado autorizó la subida de las tarifas de los ferrocarriles. Y es que debido a lo convenido de antemano con las empresas mineras, no era posible la modificación de los precios del transporte del mineral que se movía por la línea.

20.30.6. Funcionamiento de la línea

En cuanto al desarrollo de la explotación a lo largo de su historia se ha de decir que su principal depósito de tracción estaba situado en Guadix, así que desde esta ciudad andaluza se atendían los distintos servicios de trenes hasta Baza, Almería, Baeza y el ramal que partía desde este punto a Linares-San José.

Sus locomotoras fueron siempre las más idóneas para estos intrincados perfiles, compuestos de tramos muy duros, debido a lo accidentado del terreno. Las más conocidas fueron las series 461-475, 451-455 y 4101-4119. La numerada por RENFE como 140-2054, que se encontraba adscrita al depósito de Guadix, se preserva actualmente en orden de marcha en el Museo Ferroviario. Su rara pervivencia, cuando casi todas sus hermanas de igual tracción sucumbieron por la fuerza del soplete en los años sesenta del pasado siglo, se debe a que durante años fue muy utilizada por su impronta de locomotora que encajaba muy bien en los paisajes desérticos y áridos del Far-West en los años de esplendor de los spaghetti westerns almerienses

También el servicio del trazado de Moreda a Granada se atiende desde el depósito de esta ciudad andaluza, alternándose con el de Guadix, desde donde se alcanzaban las estaciones de Linares-Baeza y Almería (Afán, 1979).

Las locomotoras de las líneas del Sur de España fueron de tamaños medianos, pero fuertes, como corresponde a máquinas que debían trabajar en explotaciones muy duras debido a los gradientes pronunciados y a las curvas de pequeño radio.

21.0.0. LA SEGUNDA MITAD DE LOS AÑOS DIEZ

21.1.0. Descarrilo en Cabeza de Vaca

El día 10 de noviembre de 1916 descarriló en la estación de Cabeza de Vaca la máquina 167 porque se le salió el eje delantero del tender al pasar por el cambio número 22, un hecho fortuito sin consecuencias para bienes y personas (Anónimo, 11/11/1916: *Diario de Córdoba* Núm. 20184).

21.2.0. Sorprendidos sin billete

El 18 de noviembre de 1916, Josefa Ruiz Vallecillo y Juan Ruiz Cobos fueron detenidos por viajar sin billete entre Belmez y Villanueva del Rey y entre Alcolea y Villafranca (Anónimo, 19/11/1916: *Diario de Córdoba* Núm. 20561).

21.3.0. Colisión de un tren y un carro

El 14 de diciembre de 1916, en las inmediaciones del P. K. 17,000, un tren colisión con un carro, al que le causó desperfectos, pero a resultas de los cual no hubo que lamentar desgracias personales (Anónimo, 15/12/1916: *Diario de Córdoba* Núm. 20587).

21.4.0. Condiciones de Andaluces para construir

En su avance como empresa, Andaluces tuvo un momento en el que su volumen de desarrollo hizo que se debiese acometer una serie de mejoras en su red que coincidió con los años de la Primera Guerra Mundial. Fueron momentos en los que la economía nacional tuvo un despegue muy grande debido a que la neutralidad de España permitió convertirse al país en unos de los proveedores principales de los estados contendientes.

Por ello, necesitó que otras empresas ajenas a ella le trabajasen con el fin de acometer las nuevas obras, las reparaciones por hacer y las mejoras de su enorme infraestructura, para lo cual tuvo que unificar criterios a fin de que los distintos contratistas que iban a concurrir a su ofertas de obras tuviesen claras cuáles eran las condiciones en las que debían trabajar antes de embarcarse en la tarea de optar por alguna contrata. Así, el servicio de Vía y Obras de la empresa ferroviaria imprimió en 1917 una serie de folletos de doce páginas que respondían al nombre de *Construcción de Edificios y Obras de Arte. Pliego de Condiciones*.

- El texto estaba dividido en sesenta artículos que se distribuían en once apartados en los que se especificaba:

- En el capítulo I (Art. 1), dedicado a las excavaciones, se decía que no se comenzaría a realizar la menor fosa hasta que no se hubiese hecho acopio de todo lo necesario para empezar los cimientos.

- En el capítulo II (Art. 2 al 6), dedicado a la fabricación de los morteros, se indicaba la proporción de materiales con los que había que confeccionar estas mezclas de aglutinantes. El mortero ordinario llevaba dos partes de arena y una de cal apagada en pasta. El cemento, para el que se arbitaban dos fórmulas: una en la que se mezclaban tres partes de arena y una de cemento Portland y otra en la que se echaban cuatro partes

de arena por cada una de cemento. Además, se hablaba del modo de fabricación de estos, de cómo hacer el hormigón, el cemento armado y el mortero de cemento para los solados y enlucidos.

- En el capítulo III (Art. 7 al 16), dedicado a la mampostería y fabricas, se aludía de las condiciones que debían llevar toda clase de mamposterías, el sillarejo, la sillería, la fabricación de ladrillos, la mampostería y cimbras para las bóvedas, las capas, la mampostería de piedra en seco y retoques y refundido de paramentos vistos.

- En el capítulo IV (Art. 17 al 19), dedicado a los hollados, se manifiesta lo relativo a los hierros con los que hacer estos, las bovedillas planas de ladrillos huecos y relleno con carbonilla de bovedillas planas.

- En el capítulo V (Art. 20 al 22), dedicado a las armaduras y cubiertas, se comentaba lo relacionado con la carpintería de armar, el entablado para los tejados y las cubiertas de tejas planas.

- En el capítulo VI (Art. 23 al 39), se trataron las citaras de ladrillo; los tabiques colocados de plano y los colocados de canto; los cielorrasos sobre listones o cañizos y sobre bovedillas planas; los enlucidos interiores y exteriores y al mortero de cemento, molduras corridas a la terraja, solerías de baldosas de barro cocido y de cemento comprimido, robado de cemento, chimeneas y fogones de cocina, chimeneas a la francesa, fregaderos para cocina, inodoros y tubos de gres para los desagües de los retretes y tubos de cemento.

- En el capítulo VII (Art. 40 al 47), dedicado a la carpintería, se indicó cómo debían ser las puertas y ventanas de interior y exterior, mamperlanes para antepechos de ventanas, lambrequines recortados, escaleras, zócalos de madera para paredes de habitaciones, bancos para asiento en los vestíbulos o salas de espera, tableros para taquillas con su cajón para fondos o cuarterones de cruceta para retretes.

- En el capítulo VIII (Art. 48 al 50), dedicado al hierro fundido y de otras clases, se conoció cómo debían ser los materiales de este metal y también los canalones y bajantes de zinc y las chapas galvanizadas.

- En el capítulo IX (Art. 51 al 55), se explicaba lo relativo a la pintura al aceite, al temple, al blanqueo de cal y a cómo debían ser las inscripciones y letreros y todo lo relativo a la cristalería.

- En el capítulo X (Art. 56 al 57), se explicaba cómo debían de coronarse los andenes y las guardillas de las aceras.

- Y en el capítulo XI (Art. 58 al 60), se explicó cómo había que construir los pozos y los pescantes de estos.

El texto terminaba con una consideración sobre cómo debían de entregarse los materiales pedido por la empresa.

Lógicamente, todas estas explicaciones sirvieron como base para edificar todo lo que fue necesario en la red de Andaluces y, por lo tanto, en la línea que nos ocupa, a partir del momento en que se dan a conocer estas condiciones entre los posibles contratistas (AHF, 1925: A - 0111 - 005).

En realidad, no fue el primer documento de este tipo de que se tienen noticias. Ya el 25 de junio de 1903, la compañía había publicado un *Pliego de Condiciones Generales*, del que se ha hablado, que perseguía el mismo propósito. No sería el último.

21.5.0. Sustracción en Cabeza de Vaca

El 16 de enero de 1917 el juzgado de Fuente Obejuna encargó la búsqueda de los autores de la sustracción de cuatro barras de plomo que estaban en un vagón de la estación de Cabeza de Vaca el día 27 de diciembre de 1916 (Anónimo, 17/05/1917: *Diario de Córdoba* Núm. 20716).

21.6.0. Problemas debidos a las explosiones en La Estrella

En febrero de 1917, la 4ª División de Ferrocarriles rogó a Andaluces que evitasen los problemas ocasionados por los desprendimientos de tierra y rocas generados por las explosiones de los barrenos que se hacían estallar en las canteras situadas en las inmediaciones del P. K. 49,000 de la líneas (Anónimo, 16/02/1917: *El Defensor de Córdoba* Núm. 5327).

21.7.0. El cargadero de La Trinidad

El hecho de que las minas que se abriesen en la margen derecha del Guadiato y no dispusiesen de un puente para cruzar el río era un problema para los explotadores que se instalaron en la zona. De hacerlo así, debían de adoptar algún sistema para solventar este obstáculo en el camino del transporte del mineral hacia el ferrocarril de Córdoba a Belmez, que también se encontraba al otro lado del río (Torquemada, 2016: 108).

José Marín Galán y Trinidad Díaz Rañón, propietarios del grupo Couce-San Rafael, conocido también como Hulleras de La Concepción o Minas de la Urraca, se hicieron con una concesión para extraer mineral radicada en un paraje próximo a la citada línea al que se accedía una vez atravesado el Guadiato, en dirección oeste. A partir de 1909, posiblemente, se levantaron las instalaciones mineras compuestas de los correspondientes pozos, cuya denominación de los mismos respondió a Cíclope, Norte, Explorador, Escala, Utrera, Galería, Ascensión, San Lorenzo, San Miguel, Arapiles, Vulcano, San Antonio y dos más sin nombre, estos tres últimos se ubicaban cercanos al río. Además hubo un edificio alargado dedicado a oficinas, otro de las mismas características destinado a servir de habitáculo común a los obreros, diversas casas o chozos destinados a lo mismo, dos cantinas donde abastecerse y algunas otras obras de fábrica.

Entre este poblado y el ferrocarril, situado a un kilómetro y medio aproximadamente, se debía disponer de algún tipo de medio de transporte para acarrear el mineral, por lo cual se hizo un primer estudio de un trenaje en el que se acometía el descenso y al llegar cerca del río torcía hacia el norte para penetrar en unas obras de fábrica correspondientes a un lavadero y a una fábrica de briquetas. Luego, se bifurcaba en dos ramales, uno de los cuales se dividía de nuevo para dirigirse al pozo de San Antonio y también para atravesar el río y llegar hasta el muelle de carga situado paralelo al ferrocarril de Belmez en su P. K. 57,850.

Al parecer, el proyecto databa, posiblemente, de 1911, que fue cuando “se planteó la construcción de un trenaje o arrastre mecánico para llevar el carbón hasta el ferrocarril” de Córdoba a Belmez. El presupuesto del mismo “fue de 391.257,67 pesetas y el del apeadero 82.013,80, en conjunto casi la cuarta parte del total de las inversiones

de la Sociedad Hullera de La Concepción, propietaria del grupo” (Torquemada, 2016: 108). Sin embargo, lo descrito nunca llegó a construirse.

Pero, en febrero de 1917, la Dirección General de Obras Públicas remitió un proyecto basado en el artículo 17, perteneciente a la normativa del Reglamento de la Policía de Ferrocarriles, mediante el cual se iba a tender un trenaje de vía doble movido por gravedad y mediante “una cadena flotante que conducía volquetes sobre una vía estrecha minera, con su estación de enganche y motor muy próximo a los pozos Explorador y Esperanza, a cuyas bocas llegaban sendos ramales”. Además, dispuso de tres estaciones de arrastre intermedias.

El recorrido de casi 1.400 metros, “que con los ramales hasta las minas sumaban más de dos kilómetros”, se ciñó al cauce bajo del arroyo de las Lastrillas del Ruidero, afluente menor del Guadiato. A fin de adaptarse a la depresión que suponía en sí el valle del río, adoptó forma de cuna.

Desde las minas hasta el cauce, el trenaje iba directamente sobre la explanación realizada para ese uso, sin embargo, ya en el río se levantaron unos pilares, en número de quince presumiblemente, que fueron ganando altura una vez cruzado a la otra orilla del río para elevar la explanación hasta donde estaba la línea férrea. Presumiblemente, la longitud del viaducto llegó a alcanzar los doscientos metros aproximadamente.

Según indicó Torquemada Daza, “al cargadero llegaban las vagonetas, que volcaban sobre los vagones del ferrocarril situados en la vía apartadero, desde donde salían ya pesados en la báscula establecida al efecto” (2016: 108). Ya en el muelle, las dos vías se separaban a derecha e izquierda respectivamente disponiéndose de manera paralela a una vía de paso tendida entre los P. K. 57,420 al 57,850 a fin de permitir la carga de los trenes, tras lo cual se dirigían hacia la general a través de dos agujas para ser llevados a su destino. Junto al embarcadero, en su zona sur, se levantó una caseta pequeña que debió de cobijar al encargado de las maniobras.

En 1918, ya existía una edificación situada en el lado derecho de la vía y ubicada en el P. K. 57,668 de la línea, que se habría de llamar apeadero de La Trinidad, según el nombre de pila de uno de sus dos propietarios y que albergó a los demás operarios de las instalaciones y a sus familias.

La baja rentabilidad de las instalaciones mineras hizo que se desocupasen pronto, por lo cual, en 1920 se produjo el cierre. El Gobierno Civil recibió una notificación de la Dirección General de Obras Públicas mediante la cual se informaba de que José María Galán y Trinidad Días Bañón transfería a la Sociedad Anónima Hullera del Guadiato el apartadero de La Trinidad, situado en el P. K. 57,000 de la línea (Anónimo, 29/10/1921: *Diario de Córdoba* Núm. 31716), lo cual se le concedió el día 1 de mayo de 1922 (Anónimo, 01/05/1922: *El Defensor de Córdoba* Núm. 7366).

El desmantelamiento de las instalaciones se alargó hasta 1923 (Torquemada, 2016: 109).

21.8.0. Muelle de carbón para Alhondiguilla-Villaviciosa

Ante la necesidad de tener que recargar los ténderes de las locomotoras de vapor con el carbón destinado a estas en la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa, el 13 de febrero de 1917 se presentó a la aprobación de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla la construcción de un muelle que sin duda mejoraría las condiciones del servicio de la línea (AHF, 1917: A - 0116 - 001).

El citado elemento ferroviario se pensó levantar en la zona contraria al edificio de viajeros, a trece metros de su eje central, al otro lado de las vías y frente al pequeño inmueble de los retretes. Debía tener unas dimensiones de 10 metros de largo por 4 de ancho y en sus lados sur y oeste no se planeó levantar los respectivos muros de contención, sino que se creyó más conveniente que dichos flancos terminasen en rampa para permitir un acceso más fácil por dos de sus lados, con lo cual, se le acabó dando al proyecto de muelle unas dimensiones máximas de 15 metros de largo por 9,50 de ancho. En el lado de la vía iba a tener una altura de 1,50 metros, en cuya magnitud se incluía una coronación de ladrillos dispuestos en sardinel que se asentaba sobre un muro de cincuenta centímetros de ancho construido con hormigón de carbonilla.

El día 26 de febrero de 1917 se autorizó a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces a proceder a construirlo.

Sin embargo, cuando se retiran las aguas del pantano de Puente Nuevo en los años de menor pluviosidad, no ha sido posible encontrar el menor vestigio de su emplazamiento entre las ruinas dispersas donde aún hoy es posible reconocer y ubicar en sus cimientos cada edificio que conformó aquella parada, por lo cual, con toda seguridad, puede afirmarse que nunca llegó a construirse.

21.9.0. Ampliación de dos vías y del muelle de carbón de Cercadilla

De nuevo, el aumento del tráfico a causa de la Gran Guerra obligó a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces a intervenir en la línea. Esta vez fue en la cabecera donde se quiso "*ampliar dos de las vías pertenecientes al Depósito de Cercadilla [...] así como modificar y ampliar también los muelles de combustible del indicado depósito*" (AHF, 1917: A - 0098 - 004).

Tal permiso de obra se solicitó el día 6 de marzo de 1917 y se obtuvo el 14 del mismo mes y año, por lo que el situado más al sudeste se amplió hacia el suroeste prácticamente el doble de su longitud inicial.

21.10.0. Billetes especiales para mineros

Conforme la minería se iba extendiendo cada vez más por la cuenca y se iban alcanzando cotas de producción cada vez más importantes, en marzo de 1917, el Ayuntamiento de Belmez pidió a la dirección de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces que se vendiesen billetes de ida y vuelta para hacer el recorrido entre la estación citada y Espiel y viceversa.

21.11.0. Descarrilo del correo en La Balanzona

El día 15 de marzo de 1917, al entrar en la estación de La Balanzona procedente de Belmez, descarriló el tren correo a consecuencia de haberse estropeado el juego delantero de ruedas de la máquina. Afortunadamente, no hubo desgracias personales (Anónimo, 16/03/1917: *Las Provincias* Núm. 15611).

21.12.0. Desplazamiento de la báscula de Espiel

Originalmente, la báscula-puente de Espiel estuvo dispuesta en una vía perpendicular a la general, a la que se accedía mediante una placa para vagones. Por lo tanto, su colocación en pleno muelle de carga hacía que cada vez que se tenía que cargar y pesar un vagón había que meterlo en la vía aludida, por lo que la posición “*de la citada báscula nos obliga a efectuar maniobras laboriosas y excesivas que ocasionan sensibles retrasos en el servicio*” (AHF, 1917: A - 0116 - 002), un problema que con el “*progresivo aumento del tráfico*” se agudizaba más aún.

Por ello, el 28 de marzo de 1917 se pidió a la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla que autorizase el traslado del mecanismo de pesado hasta el lugar que ocupaba en ese momento la placa giratoria para vagones, dado que una vez anulada la vía perpendicular el ingenio móvil no iba a servir de nada, por lo que el foso ya excavado para la placa podía casi servir a la báscula-puente con ligeras transformaciones.

El día 1 de mayo se le dijo a la compañía que podía proceder a ello. Sin embargo, aunque se emplazase allí, su lugar definitivo no fue ese, dado que el lugar de su ubicación final estuvo situado algo más al sur y allí permaneció hasta que fue arruinado por el vandalismo y por los chatarreros incontrolados en las dos primeras décadas del siglo XXI.

21.13.0. Permiso para cruzar la línea con un cable eléctrico

La comisión provincial en su sesión del 14 de abril de 1917 aprobó el informe del expediente incoado a la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya para que se le concediese autorización para cruzar la línea con un cable eléctrico de baja tensión que iba a servir para accionar una bomba de extracción de agua, presumiblemente de algún punto próximo al río Guadiato (Anónimo, 14/04/1917: *El Defensor de Córdoba* Núm. 5375).

21.14.0. Robo de bacalao

En los días finales de abril de 1917, la guardia civil detuvo en la estación de Obejo a Bernardo Martínez al que se acusó del robo de dieciocho kilogramos de bacalao (Anónimo, 27/04/1917: *Diario de Córdoba* Núm. 20619).

21.15.0. Paso inferior en Espiel

La Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya solicitó al Gobierno Civil para que aprobase los dos proyectos que había presentado, uno referente a la instalación de unas vías en la estación de Espiel para poder hacer maniobras, que se llegó a realizar, “*y otro de construcción del paso inferior del camino de Villaviciosa a Espiel en el kilómetro 51,510 del ferrocarril de Belmez a Córdoba*” (Anónimo, 28/05/1917: *El Defensor de Córdoba* Núm. 5412).

Posteriormente, en los días iniciales de 1918, el Gobierno Civil de la capital cordobesa recibió para su aprobación otro proyecto relativo al paso inferior que le envió la SMMP para que se sustituyese la obra de mampostería ya aprobada por un tramo metálico (Anónimo, 19/01/1918: *El Defensor de Córdoba* Núm. 5613).

Este proyecto fue aprobado mediante una Real Orden de 13 de febrero de 1918, por lo que el Gobierno Civil de la capital cordobesa recibió en los días finales del mes de marzo una notificación de la Dirección General de Obras Públicas en la que se autorizaba a la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya a sustituir el proyecto aprobado por la citada Real Orden por el presentado en marzo de ese mismo año, con sujeción a las prescripciones que se hicieron en el anterior (Anónimo, 01/04/1918: *El Defensor de Córdoba* Núm. 5674).

21.16.0. Colector general de Cercadilla

Aunque no existe ya la documentación textual del legajo relativo al proyecto de saneamiento de la estación de Cercadilla se puede intuir por el plano que debió estar adjunto al mismo que en el plan se hablaba de construir o bien de hacer reformas en un colector general de aguas que desaguaban el foso de la placa de la rotonda del depósito de esta estación, situado en la cota 117,49 metros.

Desde aquí, el desagüe se dirigía hacia la fachada oeste del edificio de guarecer las máquinas, a la que se adosaba un lavabo cuyo canal vertía sus aguas en este conducto. Una vez llegado al paseo, a la cota 117,26 metros, se dirigía hacia el edificio de viajeros, hacia el suroeste, hasta llegar a la cota 117,12 metros y entonces se dirigía hacia el noroeste hasta alcanzar la cota 116,95, tras lo cual, seguía paralelo a las vías hasta morir en un colector situado en la cota 114,90 metros, que moría en el arroyo del Moro, con lo cual, desde su origen hasta ese punto, las aguas habían realizado un recorrido de unos setecientos cincuenta metros (AHF, 1917: A - 0118 - 001).

21.17.0. Obrero lesionado

En los primeros días de julio de 1917, el obrero de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces José Ruiz Díaz resultó lesionado en el P. K. 15,200. A causa de ello, fue ingresado en el Hospital de Agudos y se le reclamó a su empresa el pago de la estancia y el tratamiento (Anónimo, 08/07/1917: *Diario de Córdoba* Núm. 20788).

21.18.0. Atropello mortal en El Vacar

A finales de julio se produjo el accidente de Manuel Cerdera Álvarez en El Vacar al ser arrollado por un tren. Fue conducido al hospital de Belmez para ser auxiliado, pero falleció (Anónimo, 30/07/1917: *El Defensor de Córdoba* Núm. 5464).

21.19.0. Construcción de dos casillas de guarda

El 1 de agosto de 1917 se presentó para que fuese aprobado un proyecto de dos casas situadas en el P. K. 4,937 y el P. K. 35,491 “para alojar al personal del servicio de Vía y Obras que habitaba en las casillas de los kilómetros 4,246,88 y 36,000 de la línea de Belmez, ocupadas actualmente por los agentes de servicio de explotación destinados a los puestos de seguridad de “Mirabueno” y “La Solana” que debían ser levantadas con “ángulos y pilares de ladrillos o mampostería ordinaria con entrepaños de hormigón de carbonilla” (AHF, 1917: A - 0073 - 018).

El proyecto se autorizó el 10 de septiembre y se debió de construir a continuación, pero, tan solo la casilla del punto más cercano al origen de la línea, dado que de la otra no se ha tenido la menor constatación arqueológica de su existencia.

21.20.0. Huelga general

El 11 de Agosto, comenzó una huelga general con tanta virulencia que el Gobierno llegó a militarizar a todos los trabajadores ferroviarios, con lo cual hubo detenciones, sabotajes, toques de queda, desplazamiento de tropas y todo cuanto requiere un paro de carácter revolucionario (Anónimo, 11/08/1917: *El Defensor de Córdoba* Núm. 5475).

El día 14, fueron a la huelga todo el personal de Andaluces de Córdoba. Debido a la militarización, muchos maquinistas fueron obligados a conducir los trenes que el gobierno consideró necesarios para transportar tropas a los focos más problemáticos. Así, salió un tren mixto hacia Belmez con los militares suficientes como para hacer fuego contra todo aquel que deseara detenerlo (Anónimo, 14/08/1917: *El Defensor de Córdoba* Núm. 5477).

El día 17 se volvió al trabajo en la estación de Cercadilla, se liberó a los detenidos y se desmontó la estructura de trabajo provisional que se había montado con los efectivos militares destacados al efecto (Anónimo, 17/08/1917: *El Defensor de Córdoba* Núm. 5480).

Así, el día 20 se desconvocaron los paros y poco a poco se volvió a la normalidad, sin embargo, aún habrían de sucederse otras manifestaciones de descontento social que iban a ser más fuertes aún que esta.

21.21.0. Las vías de seguridad de Mirabueno y Los Pradillos

El 23 de agosto de 1917, mientras el país se debatía entre un conflicto de carácter político, social y militar conocido como La Crisis de 1917, que iba a reafirmar una vez más la cercana sentencia de muerte de la monarquía de Alfonso XIII, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces envió a la Administración las instrucciones especiales que debían de regir el servicio de los proyectados apartaderos dotados de vías de seguridad, que ya se les habían reclamado a la empresa en multitud de ocasiones, a las que habían hecho caso omiso, desde que se hizo la propuesta de construcción de los mismos en 1901.

Tal envío se produjo al fin con motivo de la necesidad de terminar la puesta a punto del viejo proyecto, ya que “*el tráfico de la línea de Córdoba a Belmez ha experimentado muy considerable aumento, por las circunstancias derivadas de la guerra, en general, y particularmente por la intensificación de los transportes de carbón y retorno del material vacío destinado a dichos transportes*” (AHF, 1917: A - 0151 - 004).

Esta eventualidad, unida a la complicada explotación de la línea a causa de su perfil tremendamente accidentado en la zona de la bajada hacia el valle del Guadalquivir, crearon una situación difícil a la que se hacía frente a duras penas mediante la adopción de medidas especiales, pero, que en este caso, resultaban insuficientes para alcanzar una solución definitiva.

La contienda que estaba desangrando a medio mundo, contradictoriamente, estaba teniendo una incidencia favorable en la economía del país debido a que la neutralidad de España en el conflicto mundial permitía que se procediera a la

fabricación de todo tipo de productos de primera necesidad para abastecer así a los estados en litigio, lo que estaba produciendo muchos beneficios económicos y una gran entrada de divisas. Por ello, ante el temor de que el transporte por ferrocarril siguiese aumentando con el alto índice que se venía registrando, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces se aprestó a solucionar el problema de operatividad de una línea especialmente apta para que los convoyes con las mercancías andaluzas saliesen hacia Europa llevadas a través de las vías de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

Por todo esto, se dio un nuevo empuje al plan para completar *“los trabajos necesarios para terminar la construcción, anteriormente aplazada de los apartaderos denominados “Mirabueno”, en el Kº 4+246,88, “Los Pradillos”, en el Kº 8+877,70, ambos entre las estaciones de Cercadilla y Balanzona, y “La Solana”, en el Kº 36, entre las estaciones de El Vacar-Villaharta y la Alhondiguilla-Villaviciosa”*.

La intención de la corporación fue abrirlos al tráfico el 1º de septiembre de 1917, por lo que las nuevas instrucciones, tantas veces requeridas por la División de Ferrocarriles, propusieron un sistema idóneo de explotación y dejaron sin efecto la Orden de Servicio 164 que hasta ahora se venía utilizando para el funcionamiento del tráfico entre La Mocha y La Balanzona.

Según comentaba el ingeniero Tomás Brioso, encargado de la inspección de la línea de Córdoba a Belmez, *“en los años 1917 y 1918 ocurrieron diez accidentes por escapes, cuyas consecuencias fueron de pequeña importancia, aunque pudieron tenerla grande, resultando, sin embargo, entre todos, quince heridos”*. Entonces, se creyó oportuno asegurar la explotación con *“el aumento de frenos, hasta el punto de que hoy (...) de cada cinco vagones, van dos con freno de mano servido y una galga, es decir, que considerando estos como medio freno, que es el valor que se le asigna, la mitad de los ejes van frenados con freno de mano. No hay que decir las dificultades que presenta la explotación”* (Brioso, 1925: 480).

Sin embargo, a pesar de las intenciones de la compañía, las vías de seguridad no se llegarán a realizar hasta más tarde. El detonante de esta resolución definitiva del proyecto, como ocurre tantas otras veces, se debió a un imperativo que costó la vida a varios seres humanos, como se verá más adelante.

21.22.0. Atropello en el paso a nivel de El Ronquillo

El 9 de septiembre de 1917, en el paso a nivel de El Ronquillo, que estuvo situado en el P. K. 23,800, un tren de mercancías arrolló a un carro que iba conducido por Agustín Copes Rodríguez, con el que viajaban dos niños llamados Matías y Diego Requena Morales. El adulto resultó con contusiones y heridas leves en la cabeza, pero los dos menores quedaron en peor estado, sobre todo el citado en primer lugar. Los tres viajeros fueron conducidos a Cerro Muriano donde fueron atendidos por el médico de las minas. El vehículo quedó completamente destrozado (Anónimo, 10/09/1917: *El Defensor de Córdoba* Núm. 5500).

21.23.0. Confiscación de dos navajas grandes.

En los primeros días de septiembre de 1917, la guardia civil de Espiel les intervino dos facas a Antonio López López y a Pedro Campos Ruiz en el P. K. 32,000 de la línea de Córdoba a Belmez (Anónimo, 11/09/1917: *Diario de Córdoba* Núm. 20853).

21.24.0. Supresión de trenes

Las compañías de MZA y Andaluces suprimieron con carácter indefinido varios trenes a partir del día 8 de octubre de 1917.

En el caso de la empresa primera, llegaron a veintiséis convoyes eliminados, cuatro de los cuales afectaban a Córdoba.

En el caso de la segunda, fueron doce y todos se relacionaban con la capital. En la línea de Córdoba a Belmez se anularon los trenes de mercancías con viajeros que salían de Cercadilla a las 8:00 horas y de Belmez a las 2:30 de la tarde.

Las causas para tal medida fueron la coyuntura económica poco favorable (Anónimo, 06/10/1917: *Diario de Córdoba* Núm. 20877).

21.25.0. Paga extraordinaria a los obreros de Andaluces

En los primeros días de diciembre de 1917, la cúpula de gobierno de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces acordó conceder a los trabajadores y empleados una mensualidad o paga extraordinaria cuya noticia se comunicó mediante la circular interna número 103. El motivo era el de aliviar en parte la precaria situación económica por la que se atravesaba en aquel año de problemas políticos y económicos (Anónimo, 12/12/1917: *El Defensor de Córdoba* Núm. 5582).

21.26.0. Descarrilo en la Mesa de la Marquesa

El 16 de diciembre de 1917 se produjo un descarrilamiento en las cercanías del P. K. 5,000, en el paraje denominado Mesa de la Marquesa. En un principio se consideró de poca relevancia porque no hubo desgracias personales, sin embargo, el día 18 se indicó que en realidad tuvo una cierta gravedad debido a que al descarrilar el tren que transportaba plomo y otros productos procedentes de las minas de la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya se destrozaron varios vagones.

A consecuencia de ello se interceptó la vía, se causó daños en el olivar, a los postes del telégrafo y se hirieron los guardafrenos José Sabariego, Miguel Moyano, Aurelio Frege y Antonio González Hueso, que fueron atendidos por el médico de la empresa Manuel González (Anónimo, 18/12/1917: *Diario de Córdoba* Núm. 21039).

21.27.0. Nueva intervención en el terraplén de los P. K. 57,900 a 58,200

Con la idea de consolidar y sanear los trabajos realizados “en 1913 en los kilómetros 57,900 y 58,200 de la línea de Belmez” (AHF, 1918: A - 0115 - 010), a partir del día 1 de marzo de 1918, Andaluces se propuso construir en el P. K. 57,917 “un nuevo espigón de piedras en seco con tajea de desagüe de 0,50 metros de diámetro en la parte inferior, igual a los 3 ejecutados anteriormente y construir al pie del terraplén y paralelo al río Guadiato un muro de piedra de 1,60 metros de altura” con la idea de que durante las riadas no se socavase la base del talud.

21.28.0. Atropello de una guardabarrera

El 10 de septiembre de 1918, a la una de la madrugada, cuando el tren número 214 pasaba por el paso a nivel del P. K. 20,212, fue arrollada la guardabarrera Carmen González Bautista, sin que ningún empleado del convoy se diese cuenta del suceso.

El marido de la empleada trasladó a la herida a su domicilio, sito en Cerro Muriano, que falleció a las 4:30 horas de la madrugada (Anónimo, 11/09/1918: *Diario de Córdoba* Núm. 21295).

Ya en los días iniciales de diciembre del año 1902 había ocurrido un suceso similar del que ya se ha hablado.

21.29.0. Un nuevo acto vandálico

El 30 de noviembre de 1918, unos muchachos apedrearon un tren en el P. K. 31,251, sito en las inmediaciones de El Vacar. Posteriormente, el juez de Espiel promulgó un edicto citándolos a declarar sobre el hecho (Anónimo, 31/01/1919: *Diario de Córdoba* Núm. 21407).

21.30.0. “El Problema Ferroviario”

Tras unas décadas de consolidación de los ferrocarriles, que, lógicamente, tuvieron mucho de tanteo, se habían acumulado una serie de problemas que poco a poco se iban haciendo cada vez más serios, dado que nadie de los implicados en su gestión les daba solución.

Una de las causas más frecuentes que incidían en la falta de ingresos de las antiguas compañías ferroviarias estribaba en la escasez de tráfico, por lo cual, demandaban medios al gobierno para que se construyesen carreteras que llegasen hasta las estaciones “*pues se encontraban estas, en muchos casos, perdidas en el campo, sin medios de comunicación*”. Por su parte, las empresas “*ofrecían otras cosas, como era la rebaja de las tarifas para los materiales y personal que interviniese en las obras de las carreteras solicitadas, y que, con más o menos lentitud, fueran después teniendo realidad*” (Wais, 1969: 14).

En torno a los años intermedios del segundo lustro de los años diez, la situación del “Problema Ferroviario”, como comenzó a designársele genéricamente en los medios cercanos y en la prensa a la situación insostenible que vivía el mundo del ferrocarril español, se hizo especialmente manifiesta.

El 21 de marzo de 1918, Francisco Cambó i Batllé fue nombrado titular de Fomento y su primera medida se encaminó a promover un estudio en el que se expusieran soluciones y en el que incluso se constatasen las acciones emprendidas por otros países que también estaban en iguales condiciones con respecto a la viabilidad de sus ferrocarriles.

El ministro era decididamente partidario de la nacionalización de los ferrocarriles como solución a todos los problemas planteados por estos; de ayudar a la consolidación de los secundarios; de la incentivación de la iniciativa privada; de autorizar el aumento tan deseado y pedido por las compañías de las tarifas; y de electrificar las líneas como alternativa para no tener que depender del carbón.

Finalmente, esta iniciativa concluyó con la elaboración de un extensísimo informe que se conoció con el nombre de *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*, donde se ponía un énfasis especial en refutar el equívoco generalizado de que el ferrocarril era un negocio para ser explotado por manos privadas cuando era un servicio de carácter público, por lo que su gestión debía ser hecha desde la protección del Estado, pero, no como un administrador directo, sino tras darle la dirección a las empresas que admitiesen que su labor debía tener un cercano seguimiento de este.

En el texto, el problema se circunscribía, principalmente, a tres puntos:

- La inmovilidad de las tarifas del transporte.
- La conflictividad laboral debido a las reivindicaciones del personal.
- La falta de capital para acometer mejoras en las infraestructuras.

El remedio para solucionar la insuficiencia económica de las compañías estribaba en una demanda de estas que venía siendo endémica y que se originó con el advenimiento del ferrocarril: el aumento de los costes de facturación. A lo largo de los años, las constantes peticiones al Gobierno para que esto fuese un hecho no habían sido jamás tenidas en cuenta y los precios seguían anclados a lo estipulado sesenta años atrás mientras que el nivel de vida, forzosa y lógicamente, había aumentado.

La justificación de las altas esferas y el artificio de que se valían las compañías para poder mantenerse, e incluso acrecentar su patrimonio, estribaba en la intensificación constatable del transporte que se producía con arreglo al aumento de la industrialización y el crecimiento de la economía. Por ello, a partir del momento en que la situación fuera diferente, las empresas iban a iniciar una guerra conjunta para que esta inercia cambiase, dado que en los años intermedios del segundo lustro de esa década, el coeficiente de explotación, que normalmente se había mantenido para las grandes compañías en una media del cincuenta por ciento, se elevó hasta un sesenta y hasta un setenta por ciento.

En el año 1918, una Real Orden del 26 de diciembre accedió a conceder un aumento de un quince por ciento sobre el precio de tarifa habitual, con lo que el problema económico se debió de solventar previsiblemente. El edicto que lo autorizó se conoció como el "Decreto Cortina", que tomó su nombre del apellido del por entonces titular de Fomento. Con ello, el ejercicio del año siguiente se cerró para las empresas ferroviarias con un aumento del beneficio.

En cuanto al segundo de los puntos a los que debía de hacer frente el problema, es decir, el relativo a las reivindicaciones laborales, se remedió con una nueva proclama que se emitió el 3 de abril de ese año en la que se prescribió la obligatoriedad de la jornada de ocho horas para los trabajadores del sector ferroviario (Wais, 1974: 619).

La tercera y última cuestión se atajó con un programa de ayudas estatales a las compañías para que pudieran hacer frente a sus déficits y consiguieran introducir mejoras en cada una de sus redes, con lo que podrían sustituir el material en desuso y adquirir otro nuevo.

Pero, no solo esto. Otro de los objetivos que se contemplaron fue el de la generalización del tendido eléctrico, un asunto que había sido uno de los aportes de las mejoras propuestas por Cambó que había culminado el 27 de julio de 1918 cuando se aprobó la Ley de Electrificación, un tipo de energía que por entonces representaba un progreso social que debía de extenderse a cualquier orden de la vida y, cómo no, también

al ámbito del ferrocarril para no tener que depender de la escasa y cara energía fósil con la que se impulsaban las máquinas de vapor.

Las ayudas del Estado se iniciaron con una primera entrega de capital que recibió la Compañía del Norte para electrificar la rampa de Pajares. En realidad, la aportación no era una dádiva, sino un empréstito que la empresa beneficiada debía devolver en un tiempo estipulado.

Pero, el “Problema Ferroviario” no se solventó con ello. Había un mal de fondo que debía atajarse con una medida difícil, pero, necesaria. Se trataba de lo que se dio en llamar “el rescate de las compañías”, que no era sino la nacionalización de los ferrocarriles que ya habían emprendido otros países que estaban siendo acosados por los mismos problemas de falta o imposibilidad de financiación para que estos funcionasen.

La nacionalización se estructuró, principalmente, en tres posibilidades distintas a decidir:

- El rescate de las compañías, a las que se les impondría un consejo de administración designado por el Estado.
- El arriendo *a posteriori* a empresas escogidas por el Estado para que se encargasen estas de su explotación, pero, siendo fiscalizadas por este.
- Y el sistema de convenio entre ambas partes, como se venía haciendo en Francia (Wais, 1974: 628).

La propuesta de rescate de Cambó consistió en indemnizar a las entidades propietarias de acuerdo a los años que les quedasen para acabar el contrato temporal que suponía en sí la concesión de una explotación, que, en líneas generales solía ser de noventa y nueve años.

Con todo ello, la semilla que sembró el ministro en su corto desempeño público no llegó a prosperar debido a la caída del Gobierno del que formaba parte y lo mismo ocurrió con el resto de los proyectos que se sometieron a votación, ya que quedaron anulados debido a que su aprobación se volatilizó debido a la inestabilidad política que hacía que los gobernantes cayesen antes de darles tiempo a que las leyes fueran debatidas y ratificadas por la Cámara.

Pese a ello, sus sucesores continuaron adelante con sus inteligentes propuestas. La presentación del informe *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España* se produjo en 1921, pero, José Gómez Acebo era quien presidía ahora la nueva cartera de Fomento.

En el año 1922, se puso en marcha el Consejo Superior Ferroviario, pero el golpe de estado del general Primo de Rivera dejó a este organismo gubernamental sin efecto. Sin embargo, el gobierno de la dictadura arbitró una serie de medidas que remediaron la situación de unos ferrocarriles maltrechos cuya solución completa no se llegaría a alcanzar nunca.

21.31.0. Los Ferrocarriles Vecinales de Andalucía

21.31.1. La gestación y construcción del ferrocarril

La política de absorción de Andaluces generada en la segunda década del siglo XX continuó adelante de una manera inexorable, porque, aún hubo una tercera actuación en este sentido en lo tocante a la línea que unió el Puerto de Santa María con

la localidad de Sanlúcar de Barrameda. Curiosamente, el lejano origen de este trazado se remontó a los inicios de las actuaciones tendentes a construir el primer ferrocarril de la Península Ibérica.

Efectivamente, como se ha dicho, en 1829, José Díez Imbrechts presentó un proyecto de construcción de un ferrocarril que uniría Jerez de la Frontera con El Portal, para lo cual se asoció con Marcelino Calero y Portocarrero, residente en Londres. Sin embargo, la falta de capital hizo que el primero se retirase del proyecto y cediese sus derechos al segundo.

Un año después, este solicitó una nueva concesión que deseó conectar Jerez de la Frontera, El Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar de Barrameda. Los intentos por implicar en las labores de construcción al capital privado y a los ayuntamientos afectados resultaron infructuosos, con lo que la concesión expiró en 1838 sin que fuese posible iniciarla tan siquiera. A partir de ese momento, no se volvió a retomar el asunto y todo pareció quedar en el olvido.

Pero, en 1875, el Estado licitó a Donato Escobar un proyecto para construir un ferrocarril que partiese del Puerto de Santa María y que iba a recorrer los municipios de Rota y Chipiona para llegar a Sanlúcar de Barrameda. El 27 de octubre de 1875, el Ayuntamiento de Cádiz se reunió en sesión extraordinaria para acceder a participar y aportar así los medios económicos necesarios para expropiar y comprar los terrenos de propiedad privada para su construcción.

El origen de la línea estuvo en la constitución de la Compañía Belga de los Ferrocarriles Vecinales de Andalucía, que el 15 de marzo de 1876 obtuvo mediante una Real Orden el permiso de construcción de un trazado de perfil longitudinal muy llano. Pero, posiblemente debido a la falta de liquidez de la empresa, el proyecto se retrasó hasta que el día 17 de noviembre de 1892 en que se inauguró el primer tramo entre El Puerto de Santa María y Chipiona, de 28.800 metros. Las obras de los 8.060 metros que restaban para concluirla entre esta población y Sanlúcar de Barrameda se retrasaron hasta el 19 de junio de 1898. Una vez completada, los dos tramos de la línea totalizaron 36.860 metros (Aranguren, 1992: 92-93).

La intención de su existencia respondía a la absorción del movimiento de mercancías y viajeros de ámbito zonal, ya que su expansión era problemática debido a que el ferrocarril ya construido en su entorno tenía unas características muy semejantes, puesto que la línea de Jerez de la Frontera a Bonanza se había abierto en el momento en que se estaban tendiendo sus carriles y su trazado resultaba muy similar. Esta dualidad que los resultados económicos de sus ejercicios anuales no fuesen todo lo altos que se requería para mantenerla abierta, por lo que en el bienio 1918 y 1919 fue absorbida por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

21.31.2. Funcionamiento de la línea

Sus tres locomotoras, unas pequeñas 020, fueron suficientes para atender sus rasantes de nivel cero, de las que dos de ellas pasaron a Andaluces con la numeración 05 y 06.

El resto del material de tracción que poseía estaba compuesto por un automotor De Dietrich que contenía en su estructura asientos de las tres clases y un departamento de Correos. Junto a los tres Renault-Scemia que adquirió al ferrocarril de Sevilla a

Alcalá y Carmona y los numerados W.G.M. 1 a 6, fueron los únicos automotores que tuvo la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

21.32.0. Otras explotaciones

Para completar el panorama ferroviario andaluz de una manera totalmente exhaustiva se debe hacer mención de las líneas que, sin pertenecer a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, también conformaron el conjunto global de este medio de transporte en la región.

Entre los años 1886 a 1889 se puso en funcionamiento el ferrocarril de Zafra a Huelva, que siempre se mantuvo bajo los auspicios de la compañía que lo gestó y que sirvió para solventar las carencias de transporte en el sudoeste español, aunque sus vías no salieron de las provincias de Badajoz y Huelva. Cuando la unificación suscitada por RENFE en 1941, la línea fue absorbida por esta.

La línea de Lorca, Baza y Águilas fue propiedad de otra empresa que únicamente tenía influjo en esta. Se construyó entre 1890 a 1903 y su largo recorrido sirvió de puente para las mercancías que Andaluces dirigía a sus instalaciones cercenadas del resto de su red en la zona de Levante. También fue integrada en RENFE en el año de su constitución.

Por su situación geográfica, la línea de Sevilla a Alcalá y Carmona dependió de manera acusada de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, hasta el punto de que para atender su servicio, la empresa de ámbito regional cedió a esta las locomotoras numeradas 114 y 115 (Afán, 1979). En 1941, fue incautada por el Estado debido a su nula rentabilidad (Afán, 1979). Luego, se le destinó la máquina número 117 y, más tarde, las locomotoras-tanque 030 de la serie 32 a 38, que estuvieron en esta línea hasta su cierre, ya en tiempos de RENFE.

21.33.0. Panorama del ferrocarril andaluz

Al acabar la década de los años diez, el total de kilómetros de líneas férreas construidos en la región ascendían a 2.556, sin embargo, el panorama ferroviario cambió ostensiblemente al aumentar los que detentaba Andaluces hasta 1.679, ya que había tenido un fortísimo incremento producido por las absorciones que habían sumado algo más de seiscientos kilómetros nuevos a añadir a su red, lo que supuso un aumento de más de un 57%.

Por lógica, si el cómputo global casi no se había alterado con nuevas construcciones, el descenso en la totalidad de los trazados de los ferrocarriles que no pertenecían a la red regional se concretó en cerca de 880 kilómetros, con lo que, como se adelantaba en el apartado anterior, Andaluces se convirtió en la reina indiscutible de las compañías explotadoras del territorio y así siguió hasta el final de su existencia, que, pese a estos buenos augurios, estaba muy cercano.

21.34.0. Solicitud de una línea telefónica para la SMMP

A primeros de mayo de 1919, la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya solicitó la colocación de una línea telefónica particular en terrenos del ferrocarril de

Córdoba a Belmez en sus kilómetros 54 al 64 (Anónimo, 02/05/1919: *El Defensor de Córdoba* Núm. 6007).

Posteriormente, a principios de junio, pidió a la 4ª División de Ferrocarriles que se le autorizase a disponerlo aprovechando los postes de la superestructura del telégrafo del recorrido (Anónimo, 11/06/1919: *El Defensor de Córdoba* Núm. 6041), lo cual autorizó el Gobierno civil días después (Anónimo, 27/06/1919: *El Defensor de Córdoba* Núm. 6053).

21.35.0. Descarrilo cerca de Belmez

A primeras horas de la noche del día 21 de mayo de 1919 descarriló el tren mixto en las proximidades de la estación de Belmez, por lo cual se salió de la vía la locomotora y varios de los vagones que remolcaba. Como es natural, se envió al lugar del suceso un tren de socorro para ayudar a los viajeros y a los empleados ferroviarios, de entre los cuales, tan solo resultaron heridas cinco personas (Anónimo, 22/05/1919: *La Libertad* Núm. 9349).

21.36.0. Otra vez más el problema del cruce de Cercadilla

Como se ha comentado repetidamente, el cruce de las líneas de Sevilla y Belmez fue siempre un problema de difícil solución.

El 15 de julio de 1919 el inspector de Movimiento de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces pidió a MZA que pintase las pantallas de los discos de parada absoluta números 3 y 4 que protegían el cruce de Cercadilla. Pero esto fue solo una gota de agua en el mar, dado que los problemas aludidos no eran de fácil solución, ya que el escollo principal radicó siempre en la disposición de las dos estaciones y la dirección que seguía la línea de la Sierra, que debía cruzar forzosamente la línea de Sevilla.

Así, como quiera que se dilatara el final del problema que presentaba la supresión de un punto conflictivo, se conminó a Andaluces y a MZA a que terminasen de arreglar el asunto en un plazo determinado, pero el tiempo pasó y nunca se vislumbró una solución que no era posible (AHF, 1886: C - 0852 - 001).

21.37.0. Las brigadas de vías y obras

21.37.1. Los trabajadores del ferrocarril

Dentro del mundo laboral del medio de transporte que nos ocupa, una brigada es un "grupo de trabajadores ferroviarios al mando de un capataz", según se describe en el *Diccionario de Términos Ferroviarios*, aunque cuando está compuesta por un grupo de operarios poco numeroso también se designa como "cuadrilla".

Entre otras, existieron las brigadas de maniobras, que eran un "grupo de trabajadores ferroviarios encargados de la realización de maniobras con el material móvil".

Las brigadas de socorro fueron "un retén de trabajadores ferroviarios dispuesto para intervenir en casos de emergencia", por lo cual, se destinaron para ocuparse en las labores de auxilio a los heridos y desescombrado en los casos de accidentes ferroviarios.

Además, también hubo brigadas de colocación de vías que era un “grupo de trabajadores ferroviarios encargados del tendido de carriles”.

Finalmente, la brigada de vía era “una cuadrilla o grupo de trabajadores ferroviarios encargados del mantenimiento de la vía” (AA. VV., 1995: 32). Precisamente, debido a la dimensión de sus funciones es de la que se va a hablar en relación a la línea que nos ocupa.

21.37.2. El cometido de las brigadas de vía y obras

Las funciones de cada grupo, entre otras, se circunscribían a:

- Sustituir los carriles dañados en accidentes fortuitos o de una manera sistemática por los rodajes agresivos de los vehículos debido a las curvas muy cerradas o dispuestas en gradientes pronunciados.

No era difícil ver en algunas zonas quebradas de la línea que se estudia carriles muy desgastados por uno de los bordes debido a la acción de las ruedas de los vehículos, hasta el punto de que habían perdido casi la mitad de la cabeza. Tampoco era infrecuente ver carriles cuyo desgaste estaba en la zona de afuera, por lo cual, la acción de las ruedas no había podido desgastarlos, con lo que se entiende que se le había dado media vuelta y así se había ahorrado tener que disponer un carril nuevo.

- Mantener en buen estado las traviesas, por lo que si había alguna que estuviese podrida o en mal estado había que sustituirla por otra nueva.

Normalmente, cuando se reemplazaba alguna, a la nueva se le clavaba en su cara visible un círculo de hierro de unos dos centímetros de diámetro que tenía grabado dos dígitos correspondientes a la década y al año en que se ponía, con lo que se podía saber la antigüedad exacta de cada traviesa. El elemento tenía en su base dos pequeños garfios de anclaje en forma de arpón que permitía una fijación segura a la madera.

- Agrupar el balasto desprendido del lomo de la explanación.
- Dejar los dos arceles de ambos lados de la vía expeditos para poder transitar a pie o en algún vehículo de dos ruedas.

- Limpiar la vía de maleza, hierba y ramas de árboles cercanos a la vía que invadiesen el gálibo necesario para la circulación de los trenes.

- Despejar la vía de derrubios y desprendimientos motivados por la erosión.

- Eliminar el material de arrastre erosivo o la maleza que obstaculizaba el libre discurrir del agua de escorrentía de las regueras paralelas a la vía, así como el que cegaba la que debía cruzar por debajo de la vía a través de los caños, tajeas, alcantarillas, pontones y puentes para mantenerlos operativos.

- Prever posibles derrumbamientos de los taludes y trincheras a fin de evitar posibles accidentes.

- También debía abrir caños y tajeas donde fuese necesario debido a la acumulación de agua de lluvia.

Normalmente, el largo trayecto del recorrido que tenía cada brigada a su cargo era un problema para hacer efectiva su misión, dado que el desplazamiento a pie en momentos en los que no existían los vehículos de transporte de carácter individual reducía el tiempo de trabajo en una estimable proporción del total de las horas que componían cada jornada laboral. Por lo cual, se adjudicó a cada una de las brigadas una zorrilla, un vehículo consistente en dos ejes de ruedas de pequeño diámetro y una

plataforma, normalmente de madera, en la que se montaban los operarios y se transportaba el herramental de trabajo y los propios elementos que iban a sustituir a los deteriorados.

A veces, en el mejor de los casos, se disponía de una zorrilla de tracción manual en la que se cargaba el herramental e incluso servía de pequeño vehículo de desplazamiento para el personal de vías y obras. Algunas estaban equipadas con un artilugio compuesto por una barra situada justo en el centro del vehículo, suspendida de un mástil, en cuyos extremos tenía otras dos más cortas, que servían para accionar el mecanismo con solo subir o bajar alternativamente una y otra. El movimiento activaba unos engranajes que multiplicaban la fuerza que se ejercía desde las dos palancas y la transmitía a los ejes, con lo que podía conseguirse un movimiento armonioso, aunque no demasiado rápido.

Otra versión, que era la que se veía normalmente en la línea que nos ocupa, consistía en disponer un par de ejes de ruedas de pequeño diámetro, que se colocaba en la vía, y una tablazón que se situaba encima. La propulsión se efectuaba mediante una pértiga, por lo cual el efecto era el mismo que la que se ejerce cuando se impulsa una nave por un canal o un río poco profundo. En las cuestas arriba se debía empujar a mano.

De cualquier forma, aunque se ha descrito un modelo muy básico, cada cuadrilla podía dotar a su vehículo de las modificaciones o de las comodidades, dentro de un límite, que creyese necesarios.

21.37.3. Los cantones de la línea adjudicados a las brigadas de Andaluces

Los equipos de vía y obras que hubo en el ferrocarril de Córdoba a Belmez tuvieron a su cargo la conservación y preservación de los setenta kilómetros de todo el recorrido, por lo cual, como ocurría en cualquiera de los otros trayectos ferroviarios de todo el mundo, la longitud total de la línea fue dividida en cantones a fin de acotar las labores de cada grupo.

En los años de gestión de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, la dirección de la empresa creyó conveniente compartimentarla en once distritos a los que se destinaron otras tantas brigadas, según aparece reflejado en el plano del perfil longitudinal de la línea editado por la empresa (AHF, 1921: [IIID 1234]), documento que ha servido para extraer la información que sigue.

Según qué zona, le correspondió a cada una entre dos kilómetros y algo más de siete, siendo esta última longitud la más adjudicada a los distintos conjuntos.

Normalmente, los operarios de cada brigada habitaban con sus familias en las casas dobles de vías y obras, denominadas así debido al uso específico a que fueron destinadas, o bien en otras que estuvieron asentadas en estaciones o apartaderos. Cada cantón tuvo en su recorrido unas tres o cuatro viviendas, lo que indica que el número de trabajadores conferidos a cada uno fue de unos tres o cuatro, además del capataz.

La brigada número 1 tuvo a su cargo todo lo que se debía reparar entre el P. K. 0,000 hasta la tajea situada en el P. K. 2,249,50, es decir, desde todo el espacio correspondiente a la estación de Cercadilla hasta el que estaba en las inmediaciones de la salida del túnel del canal de abastecimiento de agua de la capital. Este cantón, de una longitud de algo más de dos kilómetros, era el más corto, con diferencia, con respecto al

resto de los programados. Esto se debía a que sus operarios actuaban casi en exclusiva en la estación principal de la línea donde lógicamente había mucho trabajo debido a su amplitud y a la complejidad de sus instalaciones.

A la brigada número 2 se le adjudicó desde el punto citado hasta el P. K. 8,545, es decir, desde el puesto de seguridad de El Tonkin hasta la embocadura del túnel de Los Pradillos. Ello suponía unos seis mil trescientos metros de recorrido a su cargo.

La brigada número 3 debía reparar y organizar desde ese punto kilométrico hasta la tajea situada en el P. K. 14,418, o sea, desde el interior del túnel hasta la zona de Villa Enriqueta, lo que ascendía a casi cinco mil novecientos metros.

La brigada número 4 cuidaba desde el punto citado hasta la alcantarilla situada en el P. K. 21,984,80, cercana a la Estación de Obejo. Con más de siete mil quinientos metros, era el primero de los recorridos más largos, a los que siguieron unos cuantos más de esta misma medida aproximadamente.

La brigada número 5 atendía desde el punto citado hasta el P. K. 29,500, que se encontraba en la finca de Campo Alto, pasado el camino que conducía al polvorín de El Vacar. También este superaba los cinco mil quinientos metros.

La brigada número 6 velaba desde el punto citado hasta la alcantarilla que se hallaba en el P. K. 35,538,80, situada en La Solana. Este cantón apenas si superaba los seis mil metros, ya que estaba encuadrado en la fuerte bajada del valle del Guadiato.

La brigada número 7 inspeccionaba desde el punto citado hasta el P. K. 42,847, que correspondía exactamente a la ubicación de la casa del guarda del paso a nivel de la carretera de Villaharta a Villaviciosa. De nuevo, la longitud del espacio ascendía a más de siete mil trescientos metros.

La brigada número 8 patrullaba desde el punto citado hasta la tajea del P. K. 50,472,60, situado entre el cargadero de La Estrella y Espiel. Otra vez se superaban los siete mil seiscientos metros.

La brigada número 9 vigilaba desde el punto citado hasta la alcantarilla situada en el P. K. 58,059, que se encontraba una vez rebasado el cargadero de La Trinidad, por lo cual, el distrito era algo menos de la cantidad adjudicada al equipo anterior.

La brigada número 10 supervisaba desde el punto citado hasta el P. K. 65,707, que correspondía al emplazamiento de la choza que servía de habitáculo al guarda del paso a nivel situado allí. Este fue el cantón más extenso, dado que superaba los siete mil seiscientos metros de longitud.

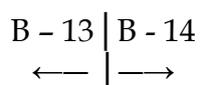
La brigada número 11 custodiaba desde el punto citado hasta el P. K. 70,672, límite de los terrenos que fueron propiedad de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, con lo cual, su radio de acción se acercó a los cinco mil metros, siendo el segundo recorrido menor, tal vez debido a que esa cuadrilla debía encargarse de las reparaciones y mantenimiento de la estación de Cabeza de Vaca, de las dependencias enejas a esta y posiblemente de la parte que le tocase a Andaluces de la estación de Belmez.

21.37.4. Los cantones de la línea adjudicados a las brigadas de RENFE

En la etapa de RENFE, la línea de Córdoba a Almorchón se integró en la 33ª sección de Vía y Obras, que se compuso de un distrito y tres cantones. Las divisiones adjudicadas a las brigadas de vía y obras que trabajaron en el trayecto se

reestructuraron hasta tal punto de no conservarse nada de la antigua distribución que había hecho Andaluces, tal vez porque al haber hecho tras la guerra civil una sola línea con los ferrocarriles de Córdoba a Belmez y desde aquí a Almorchón se cambió toda la antigua estructura de esta especificidad del trabajo ferroviario.

No se ha encontrado información documental referente a las parcelas en las que la empresa nacional dividió el territorio, pero mediante la prospección ocular se han encontrado únicamente dos señales fijas que afortunadamente eran consecutivas. Tales señales consistieron en un mástil vertical situado a la derecha de la vía en cuyo extremo superior exhibía una placa rectangular con las proporciones del Cuadrilátero de Oro. En los cuadrados que resultan a izquierda y a derecha tras dividir en dos el espacio citado aparece la siguiente leyenda:



La consonante es la letra inicial de "Brigada" y tras el guión se indicaba el número de la misma a la que estaba destinado el espacio. Las flechas situadas abajo indicaban que la brigada tenía asignado a su cargo el espacio situado a la izquierda o a la derecha de donde se levantaba el indicador, según la dirección de la flecha.

Cada señal se correspondía con otras dos situadas a varios kilómetros de distancia, una que la precedía y otra que la sucedía, que, a su vez, llevaban respectivamente las siguientes leyendas:



Las dos únicas señales encontradas en el trabajo de campo efectuado a lo largo de la línea, se situaron en el P. K. 29,000, enclavado en las inmediaciones de El Vacar, y en los cambios de salida del lado Belmez de Cerro Muriano, ubicado en el P. K. 19,000, por lo cual, el único cantón de RENFE cuya extensión es constatable, es este, que como se deducirá fue asignado a la brigada número 13.

Según se ha aventurado antes, el hecho de que a cada cuadrilla le correspondiesen más o menos unos diez kilómetros de vía, aunque ya se ha visto que algunos cantones eran de longitudes menores debido a su dificultad, es presumible que los 134 kilómetros del total del ferrocarril de Córdoba a Almorchón lo gestionasen tan solo quince brigadas de vía y obras, que según se deduce por los números plasmados en las cartelas de las dos señales conocidas, la número 1 estuvo ubicada en Almorchón y la última en las inmediaciones de Cercadilla, quizás porque el P. K. 0,000 se situó en la primera estación y el final en la segunda.

Sin embargo, en la etapa de cierre parcial de la línea la brigada de vía y obras la integró un jefe de distrito, un capataz, siete obreros de 1ª, catorce obreros especiales, cinco peones y seis guardabarreras (Dobeson, 1984: 31).

22.0.0. LA CATÁSTROFE DEL TÚNEL NÚMERO 1

22.1.0. Crónica de un desastre

22.1.1. Preámbulo

La documentación que sigue sobre el accidente más importante que tuvo la línea, se ha tomado de los siguientes periódicos:

ABC, Edición de Sevilla Núm. 11, 24/01/1920
El Defensor de Córdoba Núm. 6685, 23/01/1920
Diario de Córdoba Núm. 21708, 24/01/1920
Diario de Córdoba Núm. 21709, 25/01/1920
Diario de Córdoba Núm. 21701, 27/01/1920
Diario de Córdoba Núm. 21702, 28/01/1920
Diario de Córdoba Núm. 21703, 29/01/1920
Diario de Córdoba Núm. 21705, 30/01/1920
El Ideal Médico Núm. 31, 30/01/1920
La Correspondencia de España Núm. 22625, 30/01/1920
La Voz Núm. 24, 24/01/1920
La Voz Núm. 25, 26/01/1920
La Tierra de Segovia Núm. 221, 01/02/1920

Como ocurría en la época, los textos no eran firmados por los periodistas, por lo cual, no es posible conocer quienes hicieron la investigación para plasmarla en las respectivas cabeceras para las que escribían, por ello, su autoría se ha referenciado como "Anónimo".

Para procurar que los datos de la crónica fueran lo más exhaustivos posible, se ha seguido un método para hacerla consistente en el vaciado de toda la documentación que se ha recopilado y se ha intercalado la proveniente de unos periódicos y otros, eliminando las lógicas repeticiones de los mismos hechos, fechándolos adecuadamente y eliminando los errores y contradicciones. Ello ha condicionado a que las citas a pie de página se hayan omitido en parte, dado que todos los periódicos hablan de lo mismo. Lo único que los diferenciaba eran algunos matices o detalles esporádicos.

Por otra parte, se ha pretendido conservar la cronología casi hora a hora, con lo cual el relato de los hechos tiende a ser preciso, dentro de los límites impuestos por la información a la que se ha accedido.

22.1.2. 23 de enero de 1920

La deficiente situación económica que siempre tuvo esta línea hizo que durante muchos años los convoyes que hacían el servicio público de viajeros estuvieran acogidos al régimen conocido como "trenes mixtos", un tipo de composiciones que integraban tanto vagones de mercancías como coches de pasajeros.

Así, el 23 de enero de 1920, en torno a las 2:00 horas de la madrugada, el tren mixto número 214, constituido por una máquina, su tender, el furgón de cabeza, veintitrés vagones de carga, un coche de primera clase, otro de segunda, dos de tercera y

un furgón de cola, se detuvo en el puesto de La Mocha y tras comprobar el estado de los frenos, como era habitual, continuó su marcha en dirección a Córdoba (Anónimo, 24/01/1920: *Diario de Córdoba* Núm. 21708). Pero, nada más iniciar la bajada de la fuerte pendiente, los frenos no respondieron y el conjunto comenzó a ganar una velocidad que en unos cuantos metros fue imposible de controlar debido a la falta de eficacia en el frenado, que, lógicamente, se trataba de ejercer desde la locomotora y los mecanismos instalados en las garitas de freno con las que estaban dotados algunos vagones, intercalados entre el conjunto del tren, que eran accionados por los guardafrenos.

Poco a poco, la carrera fue en aumento. Testigos presenciales admitieron haber visto pasar el tren por la estación de La Balanzona a una velocidad como no habían visto nunca. Eran las 2:20 horas de la madrugada. Inmediatamente, el jefe de estación comunicó la incidencia a Cercadilla mediante el telégrafo.

El tren fugitivo penetró en el túnel y lo rebasó limpiamente a pesar de su estructura interior dispuesta en curva y contracurva, lo que hizo que se zarandeara peligrosamente hacia ambos lados.

Vía abajo, raudo y sin control, sobrepasó Los Pradillos, en la que aún se construía una vía de seguridad cuyo acabado se había estado demorando año tras año y que, paradójicamente, podía haber ofrecido una salvación que no fue posible dar al no estar terminada.

El tren cruzó el túnel que lleva el nombre de esta parada y, algo más allá, a las 2:30 horas aproximadamente, la cabecera del convoy penetró en el túnel número uno, que se hallaba enclavado entre el P. K. 7.543 y el P. K. 7.657 y cuyo trazado se dispuso en una pendiente importante y en una curva de tan solo ciento ochenta metros de radio. Por efecto de la velocidad, el vagón de segunda clase cabeceó hacia la izquierda por efecto de la fuerza centrífuga y dio contra la portada, produciéndose un violento frenado mediante el que el grueso del convoy se destruyó entre las angostas paredes de ladrillo.

Como secuela del tremendo tirón, en la salida contraria, el maquinista, fue despedido a distancia, pero resultó tan solo con algunas contusiones, sin embargo los enganches que unían la locomotora al furgón de cabeza se rompieron, con lo que se desprendió del resto del tren.

Pero, también, el boje delantero se salió de la vía y la máquina siguió una veloz carrera hacia delante que fue mitigada poco a poco por las ruedas que corrían por encima del balasto y las traviesas, lo que fue ejerciendo una cierta retención hasta que, al fin, quedó parada definitivamente a la entrada del tramo metálico de Mirabueno, casi cuatro kilómetros más abajo de donde quedaron los vehículos siniestrados.

El espectáculo que debía ofrecer el interior del túnel tendría que ser dantesco. Entre un amasijo de hierros retorcidos, cristales rotos y astillas, los heridos daban gritos de dolor desde el interior de la galería. En la boca norte, al otro lado del cerro, asomaban varias bateas y el furgón de cola, pero, el resto del tren estaba hecho una amalgama dentro de la galería. Su longitud total de ciento catorce metros ocultaba, solo en parte, cinco coches y tres vagones en un amasijo de hierros, madera, carbón y carne... Mucha carne procedente de los doscientos catorce cerdos que transportaba el convoy en dos de los vagones destruidos y que se mezcló con la de los seres humanos amalgamados en una promiscuidad que no distingue entre esa categoría elevada con la que hemos tratado

de diferenciarnos de las demás especies, sino que, irónicamente, en esta ocasión nos igualó en manos de la muerte.

Las líneas telegráficas se habían cortado en la embocadura del túnel a consecuencia del accidente, pero enseguida quedó reparada a fin de que se dispusiese de una comunicación fluida a lo largo de la línea.

Entre tanto, una vez recibido en Cercadilla el telegrama emitido desde La Balanzona y tras una llamada telefónica de los obreros del tren que resultaron ilesos hecha desde el cercano puesto de seguridad de Los Pradillos, se avisó a todas las estaciones de la línea para que se paralice todo el tráfico que se dirija hacia Córdoba a partir de Cerro Muriano.

Así mismo, se llamó a Wenceslao Caracuel, Inspector de Movimiento de la empresa para que estableciese la formación de un tren de socorro que se puso en marcha hacia el lugar del accidente a las cuatro de la madrugada en el que viajó el propio responsable; Fernando Marín, el médico titular de la compañía; Luis Vigier, jefe de Vías y Obras; Ramón Montero, el jefe del depósito de máquinas; Luis Ruiz, subjefe del citado depósito; varios obreros y algunos guardias civiles. En cambio, el ABC indicó que la hora de salida del tren de socorro fue a las once de la mañana. Además de esta, el cronista incurrió en otras imprecisiones, tales como decir que el accidente se produjo a siete kilómetros de Belmez, cuando fue cerca de Córdoba y que la pérdida de frenos se produjo una vez rebasada La Balanzona, cuando fue más arriba (Anónimo, 24/01/1920: ABC, Edición de Andalucía Núm. 11).

También se informó a la pareja de servicio en el tren correo que iba a ascender a la Sierra dentro de poco, pero que fue suspendido al estar obstruida la vía. Los guardias se fueron a La Primera, el establecimiento que había frente a la estación, y avisaron a la Comandancia de Infantería de la Benemérita, por lo que en seguida se envió desde allí una dotación de números para que prestasen sus servicios en todo cuanto fuese necesario.

Como es lógico, el tren no pudo pasar hasta la zona de catástrofe porque la máquina varada en el tramo metálico impedía su paso. En primer lugar, se debía dejar la vía expedita encarrilando el carretón descarrilado y retirar el vehículo, con lo que las labores de socorro no se iniciaron inmediatamente porque el tren de auxilio no pudo llegar. Cuando pudo ser, la locomotora escapada emprendió su marcha hacia Cercadilla, adonde llegó conducida por el maquinista y el fogonero encargados de conducirla, que dieron más datos de la catástrofe.

Algunos particulares se dirigieron hacia el lugar y comenzaron a auxiliar en lo posible a los heridos, dando agua, consuelo y encendiendo candelas junto a las que situaban a los heridos para mitigar el frío en lo posible. Entretanto, el médico Fernando Marín llegó hasta el lugar. Aunque el hombre se desvivió por atender a todos los afectados, la cantidad de heridos de diversa consideración que tuvo esa madrugada a su cargo fue muy considerable para un hombre solo, dado que algunos de los cuales estaban en estado crítico.

Tan solo había una única camilla y con ella se cargaba a un único herido que era llevado hasta el tren de socorro detenido en el tramo metálico de Mirabueno, traslado que suponía media hora de tiempo para cada viaje. Debido a ello, los heridos estuvieron en el lugar desde las tres de la madrugada hasta las nueve de la mañana, por lo que se les dispuso en el suelo de un vagón batea. Precisamente ahí, entre sus compañeros

heridos, fue donde murió uno de ellos, por lo que además del sufrimiento propio, tuvieron que asistir a un momento tan trágico.

Muchos heridos estaban bajo una gran cantidad de material que hacía imposible su extracción, por lo que era necesario usar un gato hidráulico para poder levantar el peso y liberarlos, pero no lo había. Cuando se envió a por uno, se tardó más de media hora en traerlo.

Debido a que el accidente se efectuó en el interior de la galería no fue posible acometer las labores de salvamento de una manera general, desescombrando de un modo homogénea por los lugares que hubiesen sido necesarios para sacar lo antes posible a los heridos. Al tener que trabajar en un espacio muy reducido había que acometer la labor de una manera muy sesgada encarándola por ambas bocas tan solo y teniendo que valerse de medios muy limitados porque no fue posible emplear grandes grúas que aliviasen y agilizarasen la tarea.

De la dificultad del rescate pudo dar fe el hecho de que para sacar a algún herido hubo que romper el techo de algún que otro vagón, único lugar por donde se podía acceder al lugar donde se encontraba confinado.

Al parecer, Ruiz, el médico de Cerro Muriano, se personó en el lugar y ayudó a Marín en las labores de asistencia sanitaria. Por ello, se iban haciendo curas provisionales a los heridos para que quedasen dispuestos para ser trasladados a Córdoba en el tren de socorro, que seguía detenido a algún que otro kilómetro de distancia.

Los nombres de los empleados que iban a bordo del tren siniestrado fueron Antonio Ramos Sánchez, jefe de tren; José Delgado, maquinista; Manuel Baena y Juan Muñoz Ávalos, fogoneros; Manuel Solano Araujo, Antonio Ortiz Roperó, Martín Mimbreras, Federico Villodres, Francisco Hireta, Francisco Berrocal Trujillo, Agustín García Dorado, José García Garrido, Manuel López Tejero y Antonio Torres Gómez, guarda-frenos. Además, se aseguró que en el tren viajaban treinta y ocho viajeros.

Entre unos y otros estuvieron incluidos los muertos y heridos. Con respecto a estos últimos, cuando el tren de socorro llegó hasta el túnel siniestrado, se preparó el embarque de los lesionados, cuyos datos personales y daños sufridos fueron:

Daniel Martín Díaz, guardia civil, escolta de la pareja del tren, dos contusiones y factura del radio, ingresado en el Hospital Militar.

Juan de Dios Tena Moyano, de Zalamea de la Serena (Badajoz), comerciante, contusiones en varias partes del cuerpo.

Vicente Pérez Triviño, de Zalamea de la Serena (Badajoz), comerciante, magullamiento, leve. Este y el anterior se hospedaban en la fonda La Peninsular y los atendía el médico Antonio Carreto.

Aniceto González, soldado regular de Ceuta, contusiones, ingresado en el Hospital Militar.

Miguel Blanco Romero, labrador, contusiones, ingresado en el sanatorio de la Purísima Concepción.

Lorenzo Alberto Correa, de Valencia, ambulante de Correos, herida en la región occipital y contusiones en el cuerpo. Fue asistido por el doctor Bernal Blancafort por su propia cuenta.

Luis Muñoz Ramírez, casado, 48 años, de Baena, tratante de ganado, contusiones y fractura de ambas piernas, ingresado en el Hospital de Agudos.

Nicolás Navas Pérez, soltero, 39 años, de Belmez, empleado de la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya, herida en el pie derecho, curado en la Casa de Socorro e ingresado en el Hospital de Agudos.

Miguel Romero Jurado, fractura en el brazo derecho y contusión en la cabeza, curado en la Casa de Socorro.

Martín López Barrios, soldado del Regimiento de Sagunto, contusiones y herida en la cabeza, ingresado en el Hospital Militar. Curiosamente, este soldado había ido con su escuadrón a Pueblonuevo del Terrible unos días antes, pero cuando su grupo tuvo que regresar, su caballo había contraído una pulmonía y debió quedarse con el animal. Cuando murió el cuadrúpedo, tomó el tren para volver a su cuartel de destino y fue cuando se vio implicado en la catástrofe.

Francisco Amé Granados, casado, 38 años, de Almodóvar del Río, magullamiento, conmoción cerebral traumática, muy grave, ingresado en el Hospital de Agudos.

Juan Ruiz Sánchez, soltero, 23 años, de Montefrío (Granada), labrador, herida en la pierna izquierda, grave, ingresado en el Hospital de Agudos.

Alkabés Benssion, súbdito turco, 40 años, con contusiones en la mano y en la cabeza, que fue curado en la Casa de Socorro y luego llevado a la fonda La Universal, donde lo trató el doctor Villegas porque su estado era grave.

José de Dios Muñoz, interventor de la Compañía, contusión en la pierna derecha, leve.

Francisco Berrocal Trujillo, soltero, 22 años, guardafrenos de cuarta, contusión en la pierna izquierda.

Antonio Toro Gómez, contusión en la pierna derecha, curado en la Casa de Socorro.

Federico Villodres Carrillo, de El Rincón de la Victoria (Málaga), empleado de la Compañía, guardafrenos de cuarta, que en un primer momento se creyó desaparecido porque no se encontraba. Tenía conminuta del fémur derecho y fractura completa del húmero derecho, gravísimo, ingresado en el Hospital de Agudos.

Fernando Díaz Agudo, de Alcaracejos, 29 años, peón caminero, contusiones de pronóstico leve.

Juan Moreno Cabos, herido en el dedo pulgar de la mano derecha, curado en la Casa de Socorro.

Teófilo Jurado, con erosiones en ambas piernas, curado en la Casa de Socorro.

Antonio Illescas tuvo varias heridas graves.

Miguel López Tejero, ferroviario, contusiones leves en todo el cuerpo.

Antonio Ramos, el jefe de tren; Solano, un guardafrenos; y el fogonero resultaron ilesos.

El tren de los heridos llegó a Córdoba a las once de la mañana y a consecuencia de ello se desarrollaron escenas desgarradoras promovidas por los familiares de los muertos y de los heridos. Desde muy temprano, el público se había ido congregando en las inmediaciones de la estación de Cercadilla, para obtener datos de la catástrofe, algunos por simple curiosidad y otros porque quizás podía haber algún familiar entre los afectados, dado que iban en el tren. Se cuenta que una mujer fue a preguntar por su marido, pero no se le dieron datos del mismo porque era uno de los fallecidos.

En el Hospital de Agudos, estaba esperando desde muy temprano un equipo de sanitarios con material suficiente para poder acudir al lugar en que se le necesitase, pero no se les requirió y prestaron su auxilio en el citado centro hospitalario. El grupo estuvo encabezado por los médicos Manuel Villegas, Víctor Romera y Rafael León Avilés y por los practicantes José González y Mariano Flores.

Otros afectados de carácter leve fueron llevados desde el lugar del siniestro hasta la capital en coches particulares de personas que acudieron al lugar del suceso.

El médico pidió que se le facilitasen más camillas y se le enviaron tres. Muchas personas que presenciaron lo ocurrido en aquellas primeras horas manifestaron la labor efectuada por el facultativo que sin tan siquiera la ayuda de un practicante estuvo trabajando hasta las once y media sin descanso, aunque parece que contó con la ayuda de Juan Sánchez Jaraba, el factor del puesto de seguridad de Mirabueno, que aún estaba en fase de acabado en aquellos momentos y por lo tanto sin servicio. Sin embargo, por la tarde, los rumores apuntaron en otra dirección menos agradable...

Poco a poco, hicieron acto de presencia las autoridades. Gracias a la amabilidad de Manuel Simón, el dueño del hotel del mismo nombre, el alcalde Sanz Noguer y un periodista de *El Defensor de Córdoba* fueron trasladados hasta el lugar en el automóvil del conocido empresario, tardando menos de veinte minutos en llegar al kilómetro siete, según ponderó el periodista en su crónica posterior.

A su regreso, el alcalde estuvo hablando por teléfono con el Ministro de la Gobernación para protestar en nombre del pueblo cordobés por las infames condiciones en la que estaba el material y por la pasividad de esta para atender los trabajos de salvamento.

Miguel Llamas Rosales, el juez de guardia; el actuario Fonseca y un alguacil llegaron en un coche desde el Juzgado de Instrucción. El magistrado mandó detener al maquinista y al jefe de tren, pero no se pudo efectuar el arresto porque no se les localizó. Estuvo allí desde las doce de la mañana hasta las primeras horas de la tarde. Le llamó la atención la falta de personal encargado de desalojar el material destrozado en la boca suroeste, por lo que fue a la portada contraria y encontró tan solo a tres operarios que le dijeron que no podían hacer ni disponer nada.

Pese a esto, el propio Ayuntamiento contrató a veinticinco trabajadores más y los puso a disposición de Andaluces a fin de agilizar en lo posible el trabajo de desescombros, pero, incomprensiblemente, fueron rechazados por los responsables de la empresa.

Se supo que se iba a enviar una máquina para poder mover los vagones que quedaron ilesos en la zona norte del túnel, pero la única disponible estaba rota en Cabeza de Vaca, por lo cual, había que repararla. Para ello, salieron en dirección a esta estación un par de operarios. Pero, cuando el juez supo que se iba a alterar la posición del tren, se opuso porque ello iba a dificultar ciertas diligencias.

Cuando acabó el turno del juez Llamas, le sustituyó Ángel Ávila Delgado, que tras marcharse se fue a ver al gobernador civil para que apremiase a la compañía para que enviase el personal necesario, ya que era intolerable que no se hiciese así. Debido a ello, llegaron a concentrarse en el lugar dos brigadas de obreros de Vías y Obras y una de Movimiento para tratar de mover los restos del tren a fin de sacar a los heridos y los cuerpos de los muertos. Además, estuvo en la estación de Cercadilla y en el Hospital de Agudos visitando a diversas personas para tomarles declaración.

Así mismo, se personó el ingeniero Carbonell, por si podía ser útil, y el teniente Hernando, de la guarnición de la Guardia Civil, que estuvo ordenando el servicio y cuidando del orden, para lo cual, puso una pareja de guardias civiles en cada una de las bocas del túnel a fin de que nadie, salvo los obreros y personas autorizadas pudiesen entrar a fin de evitar el saqueo y el robo por parte de los desaprensivos.

También se cuidó de evitar las aglomeraciones de los numerosos curiosos que se desplazaron hasta el lugar del suceso en diversos carruajes con la intención de ver por sí mismos la tragedia. Con la idea de mantener la calma entre los presentes, también se enviaron diferentes parejas de caballería, dado que la acumulación del gentío lo hizo necesario. Precisamente, como la afluencia fuese muy grande y todo el mundo iba en los medios de locomoción más diversos, esa misma tarde, un poco más arriba del arroyo de Pedroches, Fernando Martínez Ávila, de 64 años, fue atropellado por un automóvil cuando iba hacia el lugar en calidad de curioso, por lo que se le fracturó el fémur izquierdo y fue trasladado al Hospital de Agudos.

Por otra parte, un gran número de público se concentró en la casa del paso a nivel cercano que regulaba el tránsito de los trenes y los vehículos por la carretera de Almadén. El grupo aludido fueron los viajeros del correo de Belmez, que se habían bajado en un punto de la línea más allá del accidente y habían venido andando hasta aquí a esperar al tren que los condujera a Córdoba, completando así un viaje interrumpido que acabó después de las doce.

Durante los días que estuvo la vía obstruida los trenes procedentes de Belmez debían efectuar un transbordo desde la casilla número 41 hasta la inmediata a la salida del túnel. Se desconoce cuál es la casa designada con ese dígito, dado que nunca se ha tenido acceso a un documento en el que se numeren las viviendas de vías y obras o bien los edificios de la línea en general.

Los cadáveres encontrados hasta las doce de la mañana del primer día de trabajo ascendieron a siete, pero, en un primer momento, se creyó que podía haber aún hasta treinta más en el interior del túnel, aunque luego solo se echó en falta a Muñoz Ávalos, un guardafrenos que estuvo desaparecido durante varias horas.

Los muertos fueron:

Agustín García Dorado, 23 años, soltero, guardafrenos de cuarta clase.

Pedro Blanco Moreno, hijo de Miguel Blanco, rico labrador de Villanueva de Córdoba, con el que viajaba. De ellos *“se cuenta el horrible detalle de un padre que estuvo aprisionado entre las astillas, durante tres horas, sobre el cadáver de su hijo”* (Anónimo, 24/01/1920: ABC, Edición de Andalucía Núm. 11).

Miguel Cabrera Molina, que había comprado en la Sierra una partida de cerdos que conducía a Maracena (Granada) en dos vagones, dado que era el apoderado de la casa José Rioja e Hijos. Llevaba 39.000 pesetas en billetes.

Un cadáver, que permanecía sin identificar, parece que era un criado del anterior. Efectivamente, cuando se logró saber al día siguiente de quién se trataba se supo que se llamaba Miguel Vilchez Atienza, 30 años, casado, tres hijos.

Francisco Montes Faviano, de Peñahonda (Badajoz), que como el anterior portaba otra cantidad de dinero que en este caso alcanzaba las 3.500 pesetas.

Antonio Ortiz Roperó, 35 años, casado, guardafrenos de cuarta clase, que fue el esposo de la mujer que preguntó por él en Cercadilla y no se le quiso informar de que había fallecido.

Los cuerpos se dispusieron en el lado izquierdo de la vía, en la boca norte, y allí estuvieron todo el día, a la vista de los cientos de curiosos que fueron hasta el lugar hasta que a las cinco y media llegaron los carros fúnebres, que se enviaron al lugar a tal efecto. Los cadáveres fueron conducidos a Córdoba, al cementerio de San Rafael, donde quedaron depositados.

Sin embargo, Juan Muñoz Ávalos, guarda-frenos, no apareció hasta pasadas veinticuatro horas.

Así mismo, el fogonero apellidado Baena, murió a última hora del día a consecuencia de las heridas. Al parecer, le había hecho el servicio a un compañero que se encontraba enfermo.

A los citados hubo que añadir el nombre de Federico Villodres Carrillo, que dejó de existir a las 23:30 horas en el Hospital de Agudos.

Se dijo que todos los cuerpos encontrados *“presentan terribles mutilaciones, con las piernas y los brazos triturados”* y también que *“los vagones quedaron unos encima de otros, y los gritos y ayes de los heridos y familias de las víctimas ensordecían”* (Anónimo, 24/01/1920: ABC, Edición de Andalucía Núm. 11).

Ese mismo día, a las cinco de la tarde, salió un nuevo tren de socorro llevando personal de relevo y medicinas. A este respecto, la prensa local hablaba de *“la muy elogiada conducta del personal de la estación de Cercadilla, que ha realizado trabajos de salvamento y socorro sin descanso ni desmayos a las órdenes del inspector Sr. Caracuel”* (Anónimo, 24/01/1920: Diario de Córdoba Núm. 21708), sin embargo, otro periódico habló de que la actividad, por la tarde, era prácticamente nula, que los obreros se dedicaban, *“palanca en mano, en retranquear los carriles de la curva, como si en realidad hubiera de servir un momento más tarde al paso de algún convoy cosa no imaginable siquiera o como si más bien se tratara de justificar a los ojos de la futura inspección del Estado una deficiencia de la famosa curva motivo de la hecatombe”* (Anónimo, 24/01/1920: La Voz Núm. 24).

Como se había previsto, a las siete de la tarde fueron detenidos Luis Delgado, el maquinista, José Baena, el fogonero, y Antonio Ramos, el jefe de tren como responsables del accidente. Inmediatamente, una comisión de trabajadores ferroviarios, representando a diversas secciones de la empresa, fue a pedir a los responsables de la misma la inmediata liberación de los compañeros.

Efectivamente, por la noche, habían llegado a Córdoba los señores Ansorena, Sáenz de Jubera y González, ingeniero jefe, director y subdirector, respectivamente, de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y se hospedaron en el Hotel Suizo. Durante la entrevista entre los delegados de los trabajadores y los jefes también estuvieron presentes Fernando Marín, Andrés Roldán y Luis Vigier, médico, abogado y jefe de movimiento.

Tomada la misión a su cargo, se dirigieron todos hasta el domicilio particular del alcalde Sanz Noguier. Este se ofreció a acompañarles a ver al juez de Instrucción, pero les pidió que eligiesen un par de representantes que fueron Manuel Villar Rodrigo y Víctor Poliu, y que se disolviesen. Así lo hicieron y se fueron todos los componentes de una comisión presidida por el alcalde a ver al juez Ávila, a quien en esos momentos acompañaba Roca, el gobernador civil interino, y Ripoll, el jefe de policía.

Cuando el magistrado supo que la participación de los acusados en el asunto no había tenido más incidencia que la del intento continuado de controlar el tren, que había resultado infructuoso, aceptó que los detenidos fueran liberados de sus cargos, pero, al día siguiente a mediodía. Cuando se dirigían a comunicar a los numerosos compañeros

que no se les iba a liberar inmediatamente, un hijo pequeño de Delgado, el maquinista rompió a llorar y todo el mundo prorrumpió en duras protestas y acusaciones contra los directivos de la compañía para la que trabajaban.

La Federación Gremial Cordobesa abrió una suscripción popular para recibir dinero a fin de entregarlo a los familiares de las víctimas. Cada día, durante algunas semanas, se estuvo dando cuenta en la prensa local de los donantes y de las cantidades ingresadas.

Sin haber concluido la búsqueda de heridos y cadáveres, se dispararon las elucubraciones. Por una aparte, se comenzó a criticar la labor de Fernando Marín, al que se achacó que hubiese practicado unas primeras curas a los heridos de una manera tan deficiente y que hubiera realizado toda su labor sin haber contado con nadie y sin apenas medios sanitarios cuando la catástrofe era de tal magnitud que pudo haber contado con muchos efectivos.

La propia directiva de la Sección de Ferroviarios Andaluces manifestó a *La Voz* su enérgica protesta debido a la carencia del necesario auxilio prestado a los afectados al desdeñar la ayuda del personal sanitario que se había ofrecido a ello y no hacer uso del material oportuno y de los automóviles que podían haber trasladado a los heridos.

Por otro lado, el reportero de *La Voz* dijo que *“a las doce de la noche tomamos el camino hacia el escenario de la tragedia. Llegamos primero a la boca del túnel donde se encuentran destrozados los tres coches de viajeros. Al lado de una inmensa hoguera se encontraban cuatro números de la guardia civil y dos obreros de la Compañía”*. Entonces, comentó que la situación de los restos del convoy era exactamente igual a la que dejó atrás por la mañana, lo que mostraba que no se habían hecho absolutamente nada para desalojar la entrada del túnel. *“Quizás tras aquellos informes montones de hierros y maderas se encuentren cadáveres de hermanos que estén demandando la caridad de una pronta sepultura. Posible es que aún existan víctimas con resto de vida que estén sufriendo horriblemente aprisionadas. Esto es poco probable después de contemplar el estado en que quedaron los coches”*, escribía el cronista. Además informaba de que se había *“oído afirmar a personas bien enteradas que el número de viajeros pasaban de treinta, el de empleados de la Compañía deberá constar de quince individuos, cifras que sumadas hacen ascender el de personas que conducía el tren a cuarenta y cinco. Han aparecido siete muertos, diez y siete heridos y tres ilesos; total, veintisiete”*. Entonces, se preguntaba que dónde estaban los dieciocho restantes y hacía un cálculo, *“aunque sea equivocado”* sobre el posible número de personas que iban a bordo, por lo que decía que *“el tren llevaba diez frenos y dos galgas y a menos que la Compañía no tuviese dotado el tren con el personal necesario, en cuyo caso su responsabilidad sería enorme, doce eran los guarda-frenos que en el convoy iban. Han aparecido tres ¿dónde se encuentran los nueve restantes? Es indudable que bajo los restos de la catástrofe”* (Anónimo, 24/01/1920: *La Voz* Núm. 24).

Pero, por encima de todo, se preguntaba todo el mundo que dónde estaba Julio Blasco, el gobernador civil, el secretario y el jefe de la policía local que en todo el día habían dado muestras de su presencia.

Como es natural, se suspendieron los espectáculos públicos.

Al parecer, durante la noche, siguieron los trabajos de desescombro y rescate alumbrándose los operarios con teas encendidas.

La vía sufrió graves desperfectos debido no solo al descarrilamiento, sino porque el estado general de la superestructura, con carriles deficientes, traviesas podridas, etc.,

fue un caldo de cultivo para ello. Parte de los carriles estaban torcidos o rotos y muchas traviesas se habían levantado o movido. El problema del mal estado debido al accidente abarcaba desde la boca suroeste del túnel hasta la entrada del tramo metálico del arroyo Pedroches. Lo había producido el carretón delantero de la máquina del tren, que como se ha dicho rompió los enganches que la unían al resto del convoy y siguió su camino, descontrolada y sin conductores, hasta dicho punto, en el que una de sus ruedas chocó contra una chapa de la plataforma del tramo metálico y la levantó, por lo que hubo que arreglar también este desperfecto en un lugar tan alejado del foco inicial.

22.1.3. 24 de enero de 1920

El día 24, a las siete y media de la mañana, llegó el alcalde Sanz Noguier al lugar de la catástrofe y ordenó que se procediese a desinfectarlo convenientemente puesto que el hedor de la carne en descomposición de los cerdos era insoportable además de insalubre.

Su conducta del día anterior al haber estado en el lugar tan solo unas horas por la mañana fue muy criticada, por ello, justificó su actitud aduciendo que se había enterado del suceso por la prensa ya iniciada la mañana, que la Compañía no le había comunicado nada oficialmente el día anterior, un hecho cierto porque tampoco llegó a informar del asunto a ningún otro organismo. De todos modos, la prensa local indicó que Sanz Noguier no tenía justificación para actuar así. Puede que por esto, al día siguiente, estuvo en el lugar en varias ocasiones.

También llegaron desde Málaga los médicos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces Francisco García y Joaquín Campos y los ingenieros Ansorena y González, que se encargaron de la dirección de las tareas de rescate. Vino con ellos una brigada de obreros que se unió a las que ya había.

Entonces, el propio alcalde fue a hablar con los recién llegados y les obligó a aceptar al grupo de trabajadores que había organizado el Ayuntamiento.

A lo largo del día, se comenzaron a utilizar dos máquinas, se supone que una por cada lado del túnel, a fin de arrastrar los restos del convoy con más facilidad, pero no con rapidez, dado que las operaciones de este tipo debían hacerse muy lentamente para no ocasionar desplomes que supusiesen nuevos daños. Sobre todo, era necesario retirar el vagón de primera que obstruía la boca, así que se consiguió liberar unos treinta metros de obstáculos del interior del túnel y se pudo extraer toda la mercancía que transportaba el tren, consistente en carbón y en diversas mercancías. Los cerdos se valoraron en unas ciento treinta y cinco mil pesetas, pero, se pudo salvar muy poco.

Y los curiosos no dejaban de llegar a cualquier hora... Y el guardafrenos desaparecido tampoco aparecía... Sin embargo, removiendo material, apareció su bufanda y su cesta de la comida.

Por fin, a mediodía, dio señales de vida el gobernador civil y visitó el lugar del suceso. Al parecer, su desaparición se debía a que había estado cazando en una finca Las Caleras, del término municipal de Fuente Obejuna. *“Allí estuvo lamentándose amargamente de la desgracia y no hizo más que sepamos ¡El lamentarse no es la única misión de una autoridad! ¡Para esto buscan los judíos a las plañideras!”* (Anónimo, 26/01/1920: *La Voz* Núm. 26), dijo la prensa local. Luego, se fue y no volvió a aparecer.

El herido Luis Muñoz Ramírez, fue trasladado desde el Hospital de Agudos al sanatorio de la Concepción.

Cuando sacaron herido de entre los restos del tren a Lorenzo Alberto, el oficial de Correos, pidió que cuidasen la valija en la que había valores por una cuantía de unas seis mil pesetas. Efectivamente, se encontró y se entregó al juez, pero, cuando se miró en su interior, se notó la falta de los mismos. También indicó que en Belmez subieron al tren tres mujeres que no habían aparecido aún, por lo que se presumía que estuviesen debajo de los restos no removidos aún.

Los familiares de los granadinos fallecidos Miguel Cabrera y Miguel Vilchez llegaron a hacerse cargo de los cadáveres para que fuesen trasladados hasta su ciudad natal porque iban a ser enterrados allí. Para realizar el viaje esa misma noche, se les había embalsamado previamente.

A lo largo del día, circuló profusamente por la ciudad una esquila difundida por la Federación Nacional de ferroviarios, en sus secciones de Córdoba de los Sindicatos de Andaluces y MZA, con la que suplicaban *“a todas las entidades obreras, Centros Industriales, del Comercio, la Banca y cuantas personas puedan concurrir, asistan a la conducción de los restos mortales de sus compañeros, víctimas de la catástrofe de la línea de Belmez, esta tarde, a las cuatro, desde el cementerio de San Rafael al de Nuestra Señora de la Salud”*, en el que iban a recibir cristiana sepultura (Anónimo, 25/01/1920: *Diario de Córdoba* Núm. 21709).

En señal de protesta contra la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y para poder asistir a los funerales, se produjo un paro generalizado entre los trabajadores de esta empresa, a los que se unieron los de MZA.

El médico forense Miguel Luanco, a las 14:00 horas y en el cementerio de San Rafael, fue quien practicó la autopsia a las víctimas, ayudado por el practicante Herrera.

Como se pedía, al entierro de los tres guardafrenos, acudieron una enorme cantidad de personas. En torno a unas tres mil personas, se dijo, aunque el periódico *La Voz* indicó que eran unas quince mil (Anónimo, 26/01/1920: *La Voz* Núm. 26). Al parecer, desde mucho antes de las 16:00 horas, que fue el momento del sepelio, el gentío había ocupado los espacios aledaños de los dos cementerios y de los lugares de la ciudad por donde iba a discurrir el cortejo fúnebre. Por ello, una pareja de la guardia civil a caballo y varias parejas de la guardia municipal custodiaban las puertas de los dos cementerios.

El acto comenzó cuando llegó hasta el depósito preferente, el de pago, del camposanto de San Rafael los clérigos de la parroquia de Santiago para recoger los lujosos ataúdes que contenían los cadáveres de los obreros y llevarlos hasta su lugar de inhumación a hombros de los compañeros. También iban dos coches fúnebres con coronas de flores artificiales. Una había sido regalada por la Compañía de MZA y las otras dos por la empresa a la que pertenecían. De estas pendían bandas de seda con la inscripción *“A sus compañeros de Andaluces, los ferroviarios de M. Z. A.”* y *“Recuerdo de los ferroviarios Andaluces”* y *“a los infortunados compañeros, el 23 de enero 1920, los ferroviarios Andaluces”* (Anónimo, 25/01/1920: *Diario de Córdoba* Núm. 21709).

Detrás, iban los asistentes entre los que había una representación de cualquier corporación civil o militar, comercial o industrial, laica o religiosa, rica o pobre, patronal u obrera... Cerrando el duelo, iba una larga fila de automóviles y carruajes.

Los establecimientos, fábricas, talleres e industrias y comercios de todo tipo, cerraron durante las horas en las que se estuvo procediendo a enterrar a los tres

desgraciados. A lo largo de todo el día, colgaron de los balcones crespones negros en el Ayuntamiento, en los círculos y en los casinos. Al paso de los cuerpos, doblaron las campanas de las iglesias próximas.

El itinerario seguido fue el cementerio de San Rafael, Campo de San Antón, Alfonso XII, Borja Pavón, Plaza de la Magdalena, Muñices, Realejo, San Pablo, Plaza del Salvador, Joaquín Costa, Claudio Marcelo, Sánchez Guerra, Plaza de Cánovas, Gondomar, Paseo del Gran Capitán, Avenida de Canalejas, Paseo de la Victoria y cementerio de La Salud, adonde se llegó pasadas las 17:30 horas.

El cadáver de Villodres, que estaba depositado en el Hospital de Agudos, se trasladó desde aquí directamente al cementerio, en concreto, al departamento anatómico, donde lo acompañaban su padre y sus hermanos. También se le inhumó junto a los compañeros.

Los clérigos que oficiaban la ceremonia religiosa entonaron un responso por el alma de los muertos y se procedió al entierro en las bovedillas del cuadro de San Hipólito números 45, 46 y 47, que había donado el Ayuntamiento. En realidad, la corporación municipal costeó lo dicho, el depósito de pago del cementerio de San Rafael, los lujosos féretros, las carrozas fúnebres y los gastos generados por el clero.

Pese a que la guarda municipal quiso impedir que se entrase al recinto sin control, al final se llenó por completo. El duelo se despidió a la entrada.

Juan Cubero, capellán del cementerio, rezó los responsos de rúbrica y se procedió a sepultar a las víctimas. En ese momento, Emilio, el hermano del joven fallecido Agustín García Dorado, se abrazó a su hermano y entre la consternación de todos, fue necesario apartarlo de allí.

Desde el día anterior, los sacristanes de Córdoba ofrecieron sus servicios para conducir los cadáveres de manera completamente desinteresada.

Esa noche, se reunieron las componentes de la Asociación de Damas de la Cruz Roja en el domicilio de la condesa de Hornachuelos para tomar acuerdos relativos a la tragedia.

Así mismo, la imaginación popular desató un rumor mediante el cual otro tren mixto que hacía idéntico servicio que el siniestrado, la noche anterior, había perdido los frenos tras pasar por La Mocha y se había precipitado, sierra abajo, pasando a toda velocidad por la estación de La Balanzona y por la de Cercadilla. Como quiera que no pudo detenerse, llegó hasta Valchillón, en la línea de Málaga. Haciéndose eco de la murmuración, el Círculo de Labradores, Industriales y Comerciantes de la capital dirigió al jefe del Gobierno un telegrama denunciando el hecho y protestando por lo ocurrido.

Tal vez, la única noticia alentadora del día fue que los tres detenidos responsables del convoy fueron puestos en libertad tras haberseles tomado una amplísima y minuciosa declaración, en la que se puso de manifiesto su total falta de responsabilidad en el accidente.

Por otra parte, se había conseguido retirar del interior del túnel el furgón de cola, el coche de primera, la batea del de segunda y muchos pedazos de hierros y maderas, pero aún no se había alcanzado el lugar donde se suponía debía haber más muertos. Al haberse encontrado la bufanda de Ávalos, durante la noche, se iba a seguir trabajando con ahínco para intentar llegar hasta el cuerpo.

A final de la tarde, estuvo de nuevo en el lugar de la catástrofe el alcalde y también se personó el Gobernador Militar, que indicó que había mandado un oficio mediante el que ponía a disposición del jefe de estación de Cercadilla todas las fuerzas de la guarnición que necesitase, pero no se había obtenido respuesta. *“Por lo visto, a la Compañía no le hace falta nadie”*, terminaba comentando el cronista.

Como se ha dicho, el gobernador Civil que estuvo desaparecido porque había estado de cacería, pero se le disculpó en los medios porque dijo que cuando quiso regresar a sus obligaciones, Amat, un exministro y amigo suyo, le rogó que se quedase un día más. De no ser así, él hubiese regresado en el tren siniestrado, pero, debido a que no lo hizo, gracias a Dios, salvó su vida (Anónimo, 25/01/1920: *Diario de Córdoba* Núm. 21709).

22.1.4. 25 de enero de 1920

El día 25 se trató en la sesión del Ayuntamiento las medidas a adoptar con respecto a la catástrofe.

Así mismo, se celebró en la iglesia de San Miguel el sepelio de Pedro Blanco Moreno, víctima del descarrilamiento y primo del rector de esa parroquia.

Por la tarde, a las cuatro, se había convocado desde el día anterior a una reunión en la Casa del Pueblo a las Juntas Directivas de las federaciones ferroviarias de Andaluces y MZA para tratar de la catástrofe ferroviaria y de la conducta de las autoridades.

Debido a la lentitud de la tarea de retirada de los restos del tren siniestrado, ya en el tercer día de trabajo, el hedor a carne putrefacta de los cerdos muertos era tremendo por lo que se enviaron dos máquinas de desinfección y se procedió a la incineración de los animales muertos.

Como todavía no se había llegado a remover los restos del vagón de tercera bajo los cuales se creía que debían encontrarse los restos mortales de algunas personas, aún no se había rescatado el cuerpo de Juan Muñoz Ávalos, el guardafrenos desaparecido.

22.1.5. 26 de enero de 1920

Finalmente, se encontró a lo largo del día 26. Se le halló sentado en su garita, bloqueado por una plancha de hierro y agarrado al freno. En una mano asía un pañuelo que estaba lleno de sangre, lo que indicó que su muerte no había sido de manera inmediata.

Su sepelio se preparó a toda prisa. Se ofició en la catedral y asistieron todas las autoridades más relevantes de la ciudad, así como el personal ferroviario, para lo cual, se abandonó el trabajo en la estación de Cercadilla. Luego, un coche fúnebre con un ataúd dentro recorrió un itinerario que siguió un cuantioso gentío hasta que llegó al campo santo de La Salud, que era donde en realidad estaba depositado el cadáver. Entonces, fue enterrado junto a sus compañeros.

En una lápida, puede leerse que aquellas son unas *“bovedillas perpetuas costeadas por el excelentísimo Ayuntamiento de esta capital siendo alcalde don José Sanz Noguera, a la memoria de los guardafrenos que sucumbieron en la catástrofe ferroviaria de la línea de Belmez, el 23 de enero de 1920”*. A continuación, figuran los nombres y apellidos de los cuatro y sus edades: 22, 27, 28 y 29 años. Finalmente, se

grabó en la epigrafía que “*sus afligidos compañeros, los ferroviarios en general, dedican un triste y cariñoso recuerdo a estas víctimas del cumplimiento de su deber y ruegan a cuantos lean esta inscripción, se inspiren en iguales sentimientos*”.

También a lo largo de ese día hubo un extenso debate en el Ayuntamiento en el que se dirigieron inectivas contra la falta de actuación de las autoridades en general. En concreto, con respecto al gobernador se pidió su dimisión, pero no fue posible hacerlo de una manera formal por estar en tiempo electoral. Se pidió el cierre de la línea y se habló de solicitar del Gobierno que actuase con dureza contra la empresa.

Durante los días en que estuvo suspendida la circulación ferroviaria entre Cerro Muriano y Córdoba, Correos debió llevar la correspondencia y los envíos hasta esta población en un coche para que fuese llevado hacia el norte desde esta estación en los trenes que llevaban departamento de correo.

Por su parte, el secretario particular del rey Alfonso XIII envió un telegrama mediante el que “*SS. MM. El Rey y la reina se asocian de todo corazón al duelo de esa ciudad y al dolor de las familias de las víctimas de la catástrofe ferroviaria y envían su más sentido pésame a dichas familias*” (Anónimo, 27/01/1920: *Diario de Córdoba* Núm. 21701). Posteriormente, también se recibió un donativo de su parte para la colecta pública que se estaba realizando a favor de los familiares de los afectados en la catástrofe.

22.1.6. 27 de enero de 1920

El día 27, llegó un nuevo grupo de obreros de vía y obras desde Málaga para ayudar a la normalización del tráfico de la línea y visitó el lugar el Diputado a Cortes por Córdoba, el abogado Manuel Enríquez Barrios, que estuvo exponiendo en el Congreso los días precedentes el problema del accidente y la pasividad y desidia empresarial que lo provocó. En cuanto al público curioso que acudía a la zona había decrecido ya porque tan solo quedaba en el interior del túnel uno de los vagones jaula en el que viajaban los cerdos. A partir de ese momento, tan solo quedaba limpiar la vía de hierros y astillas y afirmar la superestructura viaria afianzando los carriles con las adecuadas traviesas de madera fuerte y sana.

Ese día, se dio la noticia de que a las siete de la mañana se había producido el fallecimiento de Miguel Blanco Moreno en el Hospital de la Concepción, padre de Pedro Blanco, otra víctima. El cadáver se trasladó a las diez de la mañana al cementerio de San Rafael y el acto religioso del sepelio se oficiaría al día siguiente.

El balance de víctimas se repartió entre cuatro operarios de esta actividad y seis viajeros, a los que hay que añadir diecinueve heridos de diversa gravedad que fueron ingresados en los hospitales de Agudos y Militar, la Casa de Socorro y varias consultas de médicos locales (Anónimo, 27/01/1920: *Diario de Córdoba* Núm. 21701).

Por la noche, se celebró una reunión en el Centro Obrero de Juntas Directivas convocada por la Sección de Ferroviarios Andaluces en la que se volvió a criticar la inadmisibile postura de las autoridades, sobre todo la del gobernador civil, que había denegado a esa asociación obrera el permiso para que pidiese dinero por la calle para ayudar a las familias de las víctimas, que quedaban completamente desamparadas.

Se habló de pedir su dimisión mediante el envío de un telegrama al Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de la Gobernación denunciando también en el contenido del mismo la actitud de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. También

se consideró la posibilidad de no volver al trabajo hasta que no se realizasen las reformas necesarias y se acordó celebrar una manifestación de protesta.

Simultáneamente, se fueron produciendo entre diversos estamentos una serie de protestas que se elevaron al Ministerio de Fomento. En estas, se hacía constar el estado de abandono en que estaban las vías de Andaluces, a pesar de lo cual se seguía permitiendo la circulación de trenes.

El diario ABC dijo que el accidente era *“un caso más derivado de la imprevisión y de la resistencia de las compañías a renovar el material, envejecido por la acción del tiempo y del servicio diario”* (Anónimo, 24/01/1920: ABC, Edición de Andalucía Núm. 11). El mismo artículo se hacía eco de *“los desgraciados accidentes debidos al pronunciado declive de la línea precisamente en la curva que precede a la entrada del túnel, y está comprobado por todas las informaciones telegráficas que los frenos de los convoyes no funcionan en las condiciones de seguridad y de garantía que es indispensable en servicios de tanta trascendencia”*. Por ello, aludía el cronista que el trágico acontecimiento debería servir para que los propietarios de la línea y los responsables del Ministerio de Fomento reparasen las deficiencias que fueron causa de repetidas desgracias.

22.1.7. 28 de enero de 1920

El día 28 de enero, el jefe de estación de Cercadilla envió al Gobierno Civil un telegrama que decía *“vía expedita kilómetro 7,400, línea de Córdoba a Belmez, túnel 1, desde las nueve de hoy 28 para paso tren 12. González”*. Como se ha indicado, la vía entre el túnel y el tramo metálico de Mirabueno había sido dañada por las ruedas del carretón descarrilado de la locomotora, por lo que se tardó unos días más en repararla para poder abrirla otra vez al tráfico.

Además, por fin se había conseguido retirar también los últimos restos de chatarra, tras seis jornadas de intenso y desagradable trabajo. Ante el insoportable hedor, los cadáveres de los animales fueron quemados según se iban extrayendo de su precaria tumba de astillas y desechos y la zona fue desinfectada siendo supervisada la labor por Fernando Marín, el médico de la compañía.

La diligencia fue oportuna porque el estamento del Gobierno correspondiente tomó cartas en el asunto y el ministro Amalio Jimeno envió a Córdoba a Fernando López Monís, director general de Obras Públicas, que llegó a la capital en el tren expreso de Madrid ese día. Vino acompañado de algunas personalidades del ministerio y en la capital de destino se les unieron las de carácter local. Incluso, vino a la reunión hasta Talón Ansorena, el ingeniero de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

Sobre el terreno, el delegado ministerial se enteró de los detalles del suceso y a su regreso a la capital asistieron todos al sepelio de Miguel Blanco celebrado en la parroquia de San Miguel. Luego, fueron varios de ellos al Gobierno Civil y conferenciaron con su figura principal.

La visita obligada a los heridos ingresados en el Hospital de Agudos concluyó con una entrega para esas tres víctimas de dinero en efectivo donado por el Gobierno. Luego, se fue al Hospital Militar, entregó a los heridos de allí la misma cantidad de dinero y todo resultó a su gusto debido al orden perfecto y las condiciones del lugar. En el Sanatorio de la Concepción no pudo visitar al ingresado debido al estado crítico y dejó su tarjeta.

Las visitas de personalidades a los afectados continuaron con la que efectuó la marquesa del Mérito, que prometió a los ingresados enviarles tabaco y coñac.

También parece que estuvo el director general de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que les hizo entrega de un donativo a cada uno de cien pesetas.

Luego, en el Hotel Suizo, donde se alojaba, hubo una comida para diecinueve personas. Más tarde, habló con los periodistas y comentó sus impresiones sobre el hecho. A continuación departió con algunos heridos, ya mejorados, y con familiares de las víctimas, a las que repartió dinero, según las innecesidades.

Por la noche, fue a cenar al domicilio de la señora condesa de Hornachuelos, presidenta de las damas de la Cruz Roja, para corresponder a su invitación.

Luego, denegó nuevos homenajes, actitud muy elogiada por la prensa por el hecho de que tal personalidad rehusase los agasajos que se le habían preparado por no ser procedente en las circunstancias de luto que vivía la ciudad.

22.1.8. 29 de enero de 1920

El día 29, López Monís dedicó la mañana a dialogar largamente con Sáez de Jubera, el director general de la compañía ferroviaria implicada. También mantuvo largas conversaciones con Álvarez de los Corrales, el responsable de la Cuarta División de Ferrocarriles, y con Fernández Sarma, el ingeniero del Estado.

Tras un almuerzo rodeado de personalidades, habló con la prensa y comunicó que se habían acordado cuatro puntos a seguir para subsanar los problemas de la línea. Se iniciaban con la apertura de un expediente por las deficiencias que presentaba la empresa en el servicio ferroviario que prestaba al público para depurar responsabilidades; después, debía modificar el cuadro de marchas para que las máquinas redujesen la velocidad entre La Mocha y Cercadilla; posteriormente, terminar de establecer las vías de seguridad enarenadas en Los Pradillos, Mirabueno y La Balanzona, esta última no prevista en los planes primigenios de instalación de vías enarenadas; y finalmente, establecer un código de señales claro que indicase cómo se debería pedir por parte de los maquinistas el uso de la vía de seguridad cuando la necesitasen.

La notificación de las instrucciones la hizo la Cuarta División de Ferrocarriles a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que aceptó conforme la sanción impuesta. Además, el responsable de esta declaró que se iba a poner todo el interés en subsanar las deficiencias de manera inmediata en beneficio del bien público y todo ello se realizaría en un plazo de un par de meses. Pese a la excelente disposición que había manifestado su Director General para solventar los problemas de la línea, al día siguiente, se difundió un comunicado en la prensa en el que se indicaba que *“no obstante, la Compañía se reserva, según parece, el derecho a reclamar, por medio de los recursos que le sean dables, contra aquellas medidas que no estime justas”* (Anónimo, 30/01/1920: *La Correspondencia de España* Núm. 22625).

Resultó evidente que había que abrir un expediente a la empresa por el estado de su material e infraestructura viaria; también lo era que el problema no era la velocidad alcanzada por las máquinas de manera potestativa en el descenso de ese tramo de la línea, sino que cuando la propia inercia de las fuertes pendientes hacía que se frenase y las zapatas no lo conseguían, el tren corría cuesta abajo sin que nadie pudiese

controlarlo, por lo cual, lo de “*reducir la velocidad durante el descenso*” era una *boutade*; que se estableciesen vías de seguridad donde ya lo estaban no era una prevención nada extraordinaria... Como es fácil deducir, las medidas eran cualquier cosa menos sancionadoras para evitar que volviesen a morir, a herir o a quedar mutiladas más personas.

Además, dispuso que se concediesen una serie de recompensas para premiar el esfuerzo de las personas más destacadas en la resolución del problema. También, iba a solicitar del Gobierno que se concediesen 25.000 pesetas para arreglar el acceso a la ciudad de la carretera de Madrid para paliar en parte la crisis obrera que se padecía. Así mismo, prometió mediar en la tramitación de la finalización de las obras del viaducto del Pretorio, que estaban acabadas, pero necesitadas de unos últimos puntos a concluir.

Igualmente, recibió una comisión que llegó desde Granada para solventar algunas cuestiones referentes a los dos fallecidos en el accidente que provenían de esa ciudad andaluza y realizó un viaje a Trassierra junto al gobernador civil, el alcalde, el diputado a Cortes por Córdoba y al redactor de *El Imparcial*.

Por la noche, en el tren ascendente de Madrid, se marchó López Monís y quienes habían venido con él a acompañarle dejando en todos una impresión excelente por lo realizado y por lo prometido que continuó durante la celebración de un festival benéfico en el Gran Teatro organizado por la Federación Gremial Cordobesa y gracias a la colaboración del empresario de este centro de espectáculos Joaquín Guerrero y a la de Ramírez de Aguilera, dueño del Salón Ramírez, actuaron los artistas que colaboraban en ambos locales, las bandas de música de ambos locales y la del Regimiento de la Reina, el Trío Mexican, los cantantes y bailarines del Trío Gaucho, el ventrílocuo Llobet y las canzonetistas Pilar Sultart, Conchita Murat y Dora, la Cordobesita, cuya recaudación se destinó a las familias de las víctimas. Se exhibieron escogidas películas (Anónimo, 28/01/1920: *Diario de Córdoba* Núm. 21702).

22.1.9. 30 de enero de 1920

El día 30 se hizo un planteamiento de la situación en la revista *Ideal Médico* mediante el cual se expresaba el profundo malestar que sentía un sector de la sanidad cordobesa ante la forma en la que había actuado en la tragedia la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, la Administración y hasta los propios profesionales.

Aunque no se le criticó directamente, se expuso que Fernando Marín fue avisado de lo ocurrido a las tres de la mañana y que se aprestó a acudir a su trabajo “*sin acompañarse de siquiera un practicante, y sin proveerse de los necesarios medios de auxilios médicos, acudió al lugar de la catástrofe*”. Así mismo, se comentó en este texto que “*el médico auxiliar, don Manuel Villegas, no fue avisado*”, que “*en el hospital se recibió la primera noticia a las nueve de la mañana, con la llegada de uno de los heridos, que fue asistido por el médico de guardia, Dr. Ruiz Maya, quien pudo apreciar que no se le había hecho cura alguna*” y que “*los doctores Pérez Jiménez y Amo pretendieron ofrecer sus servicios en el Gobierno Civil y no encontraron persona alguna que pudiera aceptar su ofrecimiento*”.

También comentaba el escrito que se había constituido en el Hospital de Agudos un grupo sanitario de tres médicos y un practicante y no fueron reclamados. La Comisión Municipal de Beneficencia y la Casa de Socorro, con todo su arsenal de material para curas, también se dirigió a la estación de Cercadilla para ofrecerse y se le

dijo que no hacía falta. Los heridos que se atendieron en este último dispensario no habían sido curados mínimamente en el lugar del siniestro. Por todo ello, el doctor Villegas presentó la dimisión de su cargo de médico auxiliar de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Anónimo, 30/01/1920: *Ideal Médico* Núm. 31).

22.1.10. 31 de enero de 1920

El día 31 de enero, a las 10:30 horas, se celebró una misa en la Catedral por el alma de los difuntos (Anónimo, 01/02/1920: *Diario de Córdoba* Núm. 21707).

Un día después, se celebró una novillada que había organizado la Federación Gremial cuya recaudación también fue a parar a las víctimas y a sus familias. Para ello, Eduardo Vázquez, el empresario de la plaza, ofreció el coso a fin de que los diestros Serranito, Machaquito II, El Torero y Calvillo y todos los banderilleros y picadores residentes en la capital pusiesen en práctica lo que sabían del noble arte de Cúchares.

Además, se ofrecieron desinteresadamente los novilleros Domínguez, Lucena, Joseíto de Málaga, Esparterito y Alcantarito de Córdoba, pero, no llegaron a actuar; los médicos y practicantes de la plaza; José Blancas, constructor de banderillas, que donó las empleadas en el festejo y que por falta de tiempo no realizó la versión de lujo.

El espectáculo fue presidido por José Carrillo Pérez, presidente de la Federación Gremial, al que acompañó Rueda Leiva y Ortega, dos componentes de la citada corporación, y el antiguo matador de todos Rafael Guerra "Guerrita".

Los diestros portaban lazos negros en señal de luto atados en los brazos. Los cinco novillos que se mataron eran de la ganadería de Goizueta y uno de la de Antonio Velasco Zapata, que fue regalado por el picador Manuel de la Haba "Zurito" para que lo matase su hijo Antonio de la Haba "Zurito Chico". Por su parte, dos de los toros mataron tres caballos de los que su usaron para picar.

Entre aplausos y sangre, se amenizó el espectáculo con la música de las bandas Municipal, del Regimiento de la Reina y la de trompetas de los regimientos de Sagunto y Artillería, que ofreció el gobernador militar, algunas de las citadas recorrió la ciudad antes del inicio del festejo para animar a la población a asistir al espectáculo.

Además, ese día también salió la estudiantina del Real Centro Filarmónico de Córdoba por las calles de la ciudad a postular a favor de las víctimas de la catástrofe; el secretario de su majestad la reina Victoria Eugenia agradeció en nombre de la misma los esfuerzos de la condesa de Hornachuelos y de la asociación benéfica que presidía; y así mismo, cuatro vecinos de Valsequillo abrieron una suscripción popular y salieron a las calles del pueblo a postular en beneficio de las víctimas.

Pese a la alegría que parecía reinar después de la tragedia, en la tarde de ese mismo día, cuando apenas si se habían levantado los últimos restos de la catástrofe, circuló el rumor de que había habido otro descarrilamiento, precisamente, en el interior del mismo túnel. Según dijo la prensa, parecía que la locomotora que remolcaba el convoy se salió de los carriles "a causa de hallarse la vía excesivamente engrasada por la grasa de los numerosos cerdos que quedaron despedazados en aquel lugar en el reciente descarrilamiento" (Anónimo, 01/02/1920: *La Tierra de Segovia* Núm. 221), lo que hizo que las ruedas de la locomotora patinasen y se saliesen las del tender.

Es inconcebible que se achacase el descarrilamiento al exceso de la grasa de cerdo, ya que se habría eliminado en el proceso de desinfección seguido esa misma mañana por el

médico Fernando Marín. Físicamente, es completamente improbable que por efecto del patinado de las ruedas se salga un eje de un vehículo ferroviario. Posiblemente, la nueva inconveniencia se produjo a causa del pésimo estado de la vía y nada más, pero había un estamento implicado, Andaluces, interesado en ocultar un estado de las cosas. Por otra parte, el problema también alcanzaban hasta al director general de Obras Públicas que, teóricamente, había supervisado la recuperación del trazado y lo había dado por bueno aquella misma mañana.

Como quiera que el tren circulara por el lugar a paso de persona, según se había dispuesto, no hubo que lamentar ningún tipo de desgracia y se pudo detener a los pocos metros de salirse las ruedas de la vía.

22.1.11. Un final insólito

Finalmente, todo se fue diluyendo con los datos económicos relacionados con las múltiples recaudaciones públicas que se hicieron entre muy diversos estamentos. Entre este clima de complaciente caridad, crispación contra la superioridad y halagos, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces recibió un comunicado de la Cuarta División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles, fechado tres días antes del accidente.

Curiosamente, su contenido se interesaba por la situación en que se encontraban las obras de las vías de seguridad, que llevaban tantos años en proyecto y a las que aún no se les había dado una conclusión. Por ello, el organismo responsable del buen funcionamiento de los ferrocarriles de la región, abogaba por su definitiva puesta a punto.

Respecto a este documento, no se conoce si tuvo una respuesta por parte de la empresa destinataria, por lo que se desconoce la impresión que causó su recepción en los momentos en que el accidente se había producido ya.

22.2.0. Nuevo problema en Los Pradillos

El viernes, 27 de febrero, el tren correo tuvo que detenerse a la entrada del túnel de Los Pradillos debido a un desprendimiento de tierras, por lo cual, el jefe de estación de Cercadilla comunicó esta incidencia al Gobierno Civil, como era preceptivo (Anónimo, 29/02/1920: *La Voz* Núm. 59).

22.3.0. Otro accidente más en Los Pradillos

El 11 de marzo de 1920, apenas mes y medio después de la catástrofe, el tren de mercancías 1013 arrolló en Los Pradillos a una zorrilla en la que discurrían por la vía los operarios de la tercera brigada de Vías y Obras, con base en La Balanzona, y en la que transportaban el herramental necesario para desempeñar su trabajo de reparación de la superestructura viaria.

El hecho ocurrió a las 13:45 horas cuando la máquina del citado convoy embistió a la vagoneta, a resultas de lo cual acabaron con contusiones de importancia varios de los obreros de la brigada y el capataz Antonio Magnieto y Vicent, de 53 años, casado y natural de Fuente Palmera, que tuvo heridas en las manos, en la cabeza y rotura complicada y conminuta de los huesos de la pierna izquierda y trituración del pie.

Al herido hubo que trasladarlo a Córdoba en la propia máquina implicada en el accidente, donde lo reconoció Fernando Marín, el médico oficial de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, y luego se le llevó al hospital de Agudos. Allí, hubo que amputarle la citada extremidad debido a lo complicado de las heridas (Anónimo, 12/03/1920: *La Voz* Núm. 72).

Meses después, la prensa recogía la noticia de la entrega al afectado de 303,65 pesetas recogidas mediante suscripción popular (Anónimo, 12/09/1920: *La Voz* Núm. 255).

23.0.0. EL ESTABLECIMIENTO DE LAS VÍAS ENARENADAS

23.1.0. La puesta a punto de Mirabueno

23.1.1. Pruebas de la vía enarenada

En un documento fechado el día 16 de marzo de 1920 (AHF, 1920: A - 0073 - 023), se citó la futura instalación de otra vía especial enarenada en la estación de Los Pradillos y otra más en La Balanzona, lo que indica una vez más el deseo de la dirección de Andaluces de trabar todo el recorrido del descenso de Cerro Muriano con el mayor número posible de vías enarenadas. En el contenido se habló igualmente que el día 20 quedaría terminado el enclavamiento de Mirabueno, por lo que se informaba del hecho al ingeniero jefe de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles para que efectuase el oportuno reconocimiento a fin de dar paso a su aprobación para el servicio.

Este organismo estatal concertó con la empresa explotadora que el día 27 de marzo se iban a realizar tres pruebas para apreciar los efectos del enarenado de la vía sobre otros tantos trenes que se lanzarían a distintas velocidades, de las que iba a dar fe en un acta Diego Álvarez de los Corrales, ingeniero jefe de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles; Tomás Brioso, ingeniero de la misma y encargado de la inspección de la línea de Córdoba a Belmez; y Pedro Ansorena y Sáenz de Jubera, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, director de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

Aunque no se indica en ningún documento qué locomotora o locomotoras remolcaron los trenes que realizaron las pruebas, fueron dos y sus composiciones estaban integradas por los siguientes vagones del parque móvil de la empresa:

23.1.2. Primera prueba

VAGÓN TIPO	NÚMERO	SERIE	TARA	LASTRE
Bordes 1 m.	Mf 167	Mf 151-200	8.000 kg.	3.600 Ton.
Truck	T 165			2.200 Ton.
Furgón de equipajes	Df 44	Dfaf y Df 31-60	9.000 kg.	1.200 Ton.
Bordes 0,450 m.	Lf 95	Lf 51-100	7.500 kg.	2.200 Ton.
Bordes 1 m.	Hf 849	Hf 776-851	6.000 kg.	1.600 Ton.
Bordes	N 1513			1.600 Ton.
Bordes 0,350 m.	Nf 37	Nf 26-50	7.500 kg.	2.200 Ton.
Bordes	Hf 2340			1.800 Ton.
Bordes	Hf 2136			1.500 Ton.
Bordes	Hf 2517			1.800 Ton.
Bordes	H 1732			1.500 Ton.
Bordes	H 3209			2.200 Ton.
Bordes 0,450 m.	Lf 69	Lgd 1-50	6.500 kg.	2.200 Ton.
Bordes 1 m.	M 9	Mg 1-50	7.500 kg.	1.300 Ton.

Cuadro 8 Fuente: Signatura A - 0073 - 023 para el "tipo de vagón", "número" y "lastre". Para la "serie" y "tara": elaboración propia a partir del libro *Estado General del Material Móvil en Enero de 1928*.

23.1.3. Segunda y tercera pruebas

VAGÓN TIPO	NÚMERO	SERIE	TARA	LASTRE
Bordes 1 m.	Mf 167	Mf 151-200	8.000 Kg.	3.600 Ton.
Truck	T 165			2.200 Ton.
Furgón de equipajes	Dfaf 404	Dfaf 402-407	9.100 Kg.	1.200 Ton.
Cerrado	Gf 1137	Gft 1104-1170	6.500 Kg.	1.700 Ton.
Bordes 1 m.	H 2872	H y Hg 2811-2925	7.000 Kg.	1.500 Ton.
Cerrado	Gf 410	Gf 401-441	7.500 Kg.	1.700 Ton.
Bordes 0,350 m.	I 2101	I 2101-2140	6.000 Kg.	1.600 Ton.
Bordes 0,450 m.	Lf 100	Lf 51-100	7.500 Kg.	2.200 Ton.
Bordes 0,450 m.	Lf 87	Lf 51-100	7.500 Kg.	2.200 Ton.
Bordes	Hf 2673			1.700 Ton.
Bordes	H 2506			1.700 Ton.
Bordes	N 2154			1.800 Ton.
Bordes	Nf 2828			1.800 Ton.
Bordes	Nf 1003			1.500 Ton.
Bordes	Hg 2276			1.400 Ton.
Bordes	Hf 2720			1.500 Ton.
Bordes 1 m.	M 9	Mg 1-50	7.500 Kg.	1.300 Ton.

Cuadro 9 Fuente: Signatura A - 0073 - 023 para el "tipo de vagón", "número" y "lastre". Para la "serie" y "tara": elaboración propia a partir del libro *Estado General del Material Móvil en Enero de 1928*.

23.1.4. Resultados de las pruebas

Las tres pruebas registradas dieron el resultado que muestra el gráfico contiguo:

PRUEBAS	PRIMERA	SEGUNDA	TERCERA
Arena sobre el carril	2 centímetros	5 centímetros	5 centímetros
Peso total de la carga del tren	269 toneladas	306 toneladas	306 toneladas
Velocidad del tren	50 Km. hora	30 Km. hora	60 Km. hora
Recorre desde la entrada	167 metros	113 metros	188,13 metros
Se detiene antes de la salida a	50 metros	105 metros	28,87 metros

Cuadro 10 Fuente: Signatura A - 0073 - 023

La primera prueba necesitó de la intervención del maquinista para detener el tren mediante el uso del freno de la locomotora, por ello, se llegó a la conclusión de que la altura de dos centímetros de arena que se había dispuesto sobre los carriles era del todo insuficiente.

La segunda, aumentando el nivel de la arena en cinco centímetros sobre el carril, no precisó de la operación de frenado ejercida por el conductor, ya que esta ofreció una detención progresiva y enérgica sobre el convoy que hizo que se detuviese sin dificultad.

En la tercera, se comprobó que el tren reducía paulatinamente la velocidad a la mitad cuando llegó al punto medio de la longitud de la vía y que la capa de cinco centímetros de altura de arena sobre la cabeza del carril "era suficiente y quedaba

convertida, por el paso del tren, en una masa de escasa consistencia de 18 mm de elevación, altura menor que la pestaña del material, con lo cual queda este siempre sujeto por los carriles, sin peligro de descarrilamiento” (Brioso, 1925: 481).

Con estos resultados, la Administración emplazó a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces a que terminase de instalar las dos vías de seguridad restantes en el apartadero de Los Pradillos y la estación de La Balanzona. Posteriormente, en julio de 1921, imprimió un folleto titulado *Instrucciones especiales para el servicio del apeadero de Mirabueno, para el de la vía enarenada y para la circulación entre Cercadilla y Balanzona*, con lo que se anularon las disposiciones dadas el 1 de agosto de 1917 para el de La Mocha.

En las mismas, se indicaba que la aguja del cambio que llevaba hacia la vía enarenada estaría dirigida siempre hacia ella. El conductor de la locomotora debía detener el tren completamente ante esta. Cuando el guardagujas cambiaba el espadín hacia la ruta normal, el tren podía seguir su marcha y tras rebasar la aguja el último vagón, el guardagujas debía volver otra vez el cambio sin demora a la vía oculta por la arena para que estuviese preparada para recibir una ocasional escapada de cualquier otro tren.

Se habló también de que la vía de seguridad estaría siempre marcada por una señal de pantalla roja indicadora de parada absoluta y la luz que reflejase de noche sería también de este color para advertir al maquinista de que el cambio estaba desviado hacia la vía enarenada.

23.2.0. El mal estado de la vía

Sin embargo, el problema de la línea no se resolvió solo con la paulatina puesta en servicio de las vías de seguridad. Un problema muy grave lo tenía el trazado con el estado en que se encontraba la vía, que era deplorable.

Por ejemplo. A mediados de abril de 1920, el jefe del tren 215 notó al pasar por el fatídico túnel número 1 que uno de los raíles estaba roto, por lo que al llegar a Los Pradillos lo comunicó al jefe de estación y este a su vez dio las órdenes oportunas para que fuese subsanado un desperfecto que podía haber resultado doloroso. Por esta causa, el tren ascendente 1.013 estuvo detenido en el P. K. 7,500 durante cuarenta y nueve minutos hasta que se hubo reparado. Por ello, el correo número 11 debió salir también con retraso.

Más o menos en esos días, el tren número 215 se paró en el P. K. 16,700 desde la 13:50 hasta las 16:30 horas porque se averió la locomotora (Anónimo, 20/03/1920: *La Voz* Núm. 110).

Cuando la prensa local relató estos hechos, los puso de manifiesto, si es que hacía falta, para hacer hincapié sobre la responsabilidad de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en la catástrofe de apenas tres meses atrás, para que así se pusiese remedio.

23.3.0. Hurto de carbón en Cabeza de Vaca

Según informó el Gobierno Civil, la guardia civil de Belmez detuvo a Juan Bautista Merino Perdigón y a Graciliano Gallardo Gallardo por hurtar carbón en la estación de Cabeza de Vaca (Anónimo, 06/05/1920: *La Voz* Núm. 126).

23.4.0. Otro hurto en Cabeza de Vaca

A mediados de junio de 1920, la guardia civil de Belmez detuvo a Pedro Dávila Seco y a Ramón Barrero Torre que en el mes de abril hurtaron dos muelles de acero de los topes de un vagón que estaba estacionado en la estación de Cabeza de Vaca, pero que en el momento de la detención estaban en poder de Daniel García Roso y de Antonio Santos Tapia (Anónimo, 17/06/1920: *La Voz* Núm. 168).

23.5.0. Las vías de seguridad de La Balanzona y Los Pradillos

23.5.1. Generalidades sobre los proyectos

En vista de los buenos resultados que dieron las pruebas efectuadas sobre la efectividad de la vía enarenada de Mirabueno, el 27 de mayo de 1920 se remitió al ingeniero jefe de la Cuarta División de Ferrocarriles el proyecto de construcción de sendas vías enarenadas "*análogas a la que se estableció en Mirabueno*" (AHF, 1920: A - 0073 - 024) en el puesto de seguridad de Los Pradillos y en la estación de La Balanzona. Como se ha dicho, la implantación de esta última no constó en el proyecto original de 1904, sino que fue promovida por prescripción de Fernando López Monís, director general de Obras Públicas cuando estuvo inspeccionando en Córdoba lo relativo a la tragedia ocurrida en el túnel número 1.

En los dos proyectos, la vía enarenada se dispuso sobre la general en vez de estar sobre una vía muerta, como era lo habitual en estos casos, una colocación que resultaba muy peligrosa puesto que si en el momento de un escape fortuito de un tren descendente había otro que circulaba en sentido contrario y la vía de seguridad no frenaba al primero debido a la velocidad, este chocaría frontalmente con el segundo. Sin embargo, en el caso de Los Pradillos, se añadió una segunda vía para apartar trenes a la que se añadió una topera en su extremo.

El 26 de junio, Tomás Brioso, responsable de la línea en la Cuarta División, pidió le fueran remitidas las consignas e instrucciones especiales que debían regir en el servicio de las vías enarenadas, por lo que Andaluces se las hizo llegar el 3 de agosto.

El 15 de noviembre se autorizó a la compañía a proceder a la construcción de las vías, pero, se indicó que debían hacerse unas reformas con respecto a lo proyectado consistentes en sustituir la pared interior del cajón de arena, "*que se proyecta de madera, por un perfil laminado en C cuya altura sea por lo menos de 200 milímetros, el cual servirá de contracarril, y evitará el descarrilo de los trenes en la vía enarenada en el caso de algun salto brusco por causa de la gran velocidad á que en la practica entrarán los trenes en dicha vía*". La nueva disposición se debió a que "*durante los ensayos que se efectuaron en la vía ya establecida se puede observar que dicho cajon de madera, podria ser rozado por el material si llegara á descarrilar, por lo cual estimo debe darsele gran resistencia*".

Brioso manifestó a continuación que la capa de arena de cinco centímetros sobre la cabeza del carril "*no se alcanzará desde el principio, sino que se empezará con unos milímetros y se irá aumentando poco á poco hasta llegar á los cincuenta milímetros marcados, á los veinte metros de empezar la arena*".

En cuanto a las disposiciones relativas al sábulo se cita en el mismo documento que "*la conservación de la vía enarenada será esmeradisima, y la arena deberá estar*

siempre suelta y lo mas seca posible, disponiendose en cada punto de seguridad un empleado, sin otra misión que la de conservar, remover y cambiar la arena, cuando las condiciones atmosfericas exijan esta operación”.

Por fin, el 7 de diciembre de 1920 se autorizó a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces a que comenzase la construcción

23.5.2. La vía de seguridad de La Balanzona

La vía enarenada que se instaló en La Balanzona estuvo combinada con la vía primera. Es decir, que se instaló sobre la superestructura de los carriles de paso y no sobre una de apartadero, como ya se había hecho en Mirabueno.

Se le adjudica un recorrido de 175,74 metros de longitud total, que se enarenó por un espacio de 144,01 metros. Las dos agujas de enlace estuvieron situadas en el P. K. 12.461,51 y el P. K. 12.637,25, ubicados en el lado Cercadilla y Belmez, respectivamente. Los cambios estuvieron dotados de los pertinentes indicadores de aguja para marcar su posición. El del lado Belmez se equipó con una cadena y un candado para que no pudiese ser manipulado nada más que por el empleado encargado de su funcionamiento y el del lado Cercadilla estuvo provisto de un cerrojo y un candado, siendo talonable, es decir, que no estuvo sujeto al efecto de una palanca de cambio, con lo cual podía moverse a derecha o a izquierda desplazado por el empuje de las ruedas de los vehículos. Se pensó hacerlo así porque *“si el tren viene “escapado”, es decir, sin poder ser dominado por sus frenos, entonces entra en la vía cubierta de arena y se disminuye su velocidad, de tal modo, que o queda detenido en la parte enarenada o sale con tan poca velocidad que obedece perfectamente al contravapor y a los frenos”* (Brioso, 1925: 480).

Se colocó, además, una señal fija de parada absoluta a la izquierda de la vía general y a treinta metros del cambio de enlace de la vía enarenada del lado Belmez que afectaba solamente a los trenes descendentes. Su pantalla estuvo pintada de rojo mientras que por la noche presentaba una luz de ese mismo color.

El 17 de enero de 1920, se remitieron las *Instrucciones especiales para el servicio de la vía enarenada de la estación de Balanzona*. Se estableció en estas que la posición normal de los artilugios de cambio fuera de libre circulación por la vía primera y que la aguja de la número dos del lado Cercadilla permitiría el paso por la misma en tanto que la del lado Belmez siempre estaría desviada hacia la vía enarenada.

En cuanto a la circulación de los convoyes descendentes se actuaría en la forma ya descrita para la de Mirabueno, es decir, que todos los trenes deberían realizar una parada regular momentánea en dicho punto, para lo cual existirá una señal de alto irrebalsable. Solo cuando el tren estuviese completamente parado, el guardagujas cambiaría el espadín y entonces, la locomotora iniciará otra vez la marcha hacia la vía normal. Pero, no siempre se llevaba esta disposición tan a rajatabla como lo prescribían estas reglas.

Según se cuenta (Afán, años noventa del siglo XX) y (Reyes, años noventa del siglo XX), cuando existía una cierta complicidad entre el maquinista, el fogonero y guardagujas, este último abría el cambio antes de que el tren se hubiese detenido por completo, ya que arrancar una máquina de vapor estando en gravedad cero suponía un considerable esfuerzo que hacía perder mucha presión y daba más trabajo a quien debía palear carbón a la caldera.

En cuanto el último vagón hubiera rebasado el cambio, el operario restituiría la aguja a su posición primigenia, estando absolutamente prohibido demorar dicha acción.

Si un tren completo o vagones escapados entraban en una vía enarenada, el jefe de estación debía dar cuenta del suceso por teléfono y por escrito, como era habitual en caso de accidente, indicando el estado en que quedaba la vía. Es que en este caso, si se detenía sin problema alguno, el efecto de la arena que lo había varado y salvado del desastre se convertía ahora en una ligadura férrea que le impedía maniobrar para salir. Entonces, se debían de retirar los soportes verticales de madera o de chapa que contenían la arena y esparcirla para que las ruedas quedasen libres y pudiesen dar marcha atrás hasta la vía que le iba a permitir seguir un rumbo que en circunstancias normales no debería haber abandonado nunca. Más tarde, se volvían a colocar los soportes verticales y se rellenaban de nuevo con arena. A partir de ese momento, se debían de cruzar otra vez los dedos...

Así mismo, se debía dar parte en el caso de que el cambio del lado Cercadilla hubiese sido rebasado a fin de que el Servicio de Vía y Obras procediese al arreglo inmediato de los desperfectos ocasionados. Si no hubiese deterioro, el agente de servicio debía restituir la aguja talonable a su posición normal con toda urgencia, si es que al paso del tren hubiese quedado esta invertida o entreabierta.

También se daban indicaciones para el estacionamiento de los convoyes, puesto que el espacio de la vía enarenada quedaría invadido por el tren que estuviese circulando por la vía en la que se inscribía esta. Así, todo tren que ascendiese sería estacionado en la vía 2 y el descendente en la vía 1, por lo que esta quedaba destinada exclusivamente para los trenes que fuesen con sentido Cercadilla, por lo que quedaba prohibido parar o interceptarla en sentido ascendente bajo ningún pretexto, dado que debía de estar siempre expedita para recibir a un tren descendente o a un posible escape.

Las dos enormes curvas que conducían desde La Balanzona hasta La Mocha, que alargaban el recorrido entre ambas de una manera extraordinaria no tenían otro objetivo que hacer algo más liviana la subida, dado que al aumentar la longitud del trazado se reducía también el gradiente.

Por esa misma ley de la física, la estación de La Balanzona se disponía en una curva y contracurva en declive que hacía que el estacionamiento de los convoyes tuviese que hacerse en posición de frenado. Cuando un tren ascendente se estacionaba en la vía segunda, el maquinista, mediante un código convenido compuesto de un número determinado de silbidos, pedía a los guardafrenos del tren que los apretasen, prohibiéndose que ninguno de estos abandonase su puesto en la garita de los vagones donde estaban instalados. Si durante la parada se necesitase los servicios de alguno, el jefe de estación se debía asegurar que el correspondiente al operario estuviese bien apretado hasta el regreso del agente a su puesto de trabajo.

Cuando llegaba la hora de la partida en sentido ascendente, el guardagujas de servicio cambiaba el cambio 2 de la vía segunda hacia la vía convencional y, una vez rebasaba el último vehículo de la composición dicha aguja, el operario volvía a dejarla en vía desviada hacia la enarenada.

En cuanto a las disposiciones para el cuidado de la arena se indicaba que esta debía ser removida a diario a fin de mantener su soltura y eliminar su tendencia natural a la compactación, ya que el estado esponjoso de la misma haría que las ruedas de los vehículos se mantuviesen sobre los carriles y el convoy no descarrilase. Su textura debía

ser silíceas, de grano grueso, limpia, lavada y suelta, por lo que tenía que ser removida por el peón encargado de ello al menos una vez o dos al día para que siempre estuviese muy suelta, según el estado del tiempo. Pero, si la temperatura descendiese a una escala menor de cero grados, la operación de removido se haría cada dos horas. En cuanto a su remoción, se indicó que se debía hacer cada quince días y cuando se produjera una entrada de trenes en la vía enarenada, levantándose un acta del cambio que debía ser presenciado por un sobrestante de la Inspección del Gobierno.

Tiempo después, en el enclavamiento del desvío que bifurcaba las vías convencional y enarenada, se levantó una garita para paliar el efecto de los elementos sobre el operario que debía esperar a los trenes descendentes. Acompañando a la señal de aguja, el ínfimo edificio de hierro y mampostería permaneció allí, a lo largo del tiempo, incluso, cuando la vía enarenada fue desmantelada, por lo que fue su único testigo hasta que fue demolida en el otoño del año 2007 cuando ADIF arrasó la estación por completo.

La única incidencia que se produjo en la construcción de la vía fue que el 4 de abril de 1921 la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces pidió a la Superioridad que le autorizase a sustituir el perfil en C prescrito por otro que midiera dos centímetros menos, dado que su altura rozaba con algunas piezas de las partes bajas del chasis de algunos de los vehículos, lo que se realizó dos días más tarde.

23.5.3. La vía de seguridad de Los Pradillos

La vía de seguridad de Los Pradillos, no se dispuso sobre la vía general, según rezaba en el plano del proyecto, sino que se instaló sobre una nueva vía muerta que se añadió a la izquierda del trazado y que se tomaba desde el lado Belmez, es decir, a favor de las pendientes de La Balanzona.

Aunque no existe la menor indicación en la documentación sobre la causa que generó este cambio, la alteración en los planes se debió a una cuestión de seguridad. Según se ha dicho, en La Balanzona, se implantó en la vía general porque existía otra secundaria que permitía el estacionamiento de un tren ascendente, con lo cual, se conseguía una mayor fluidez en la explotación, dado que si la vía general estaba siempre expedita.

Además, la circulación sería más segura al no haber problemas de invasión de la vía por un tren desfrenado mientras existiese otro estacionado en ella o circulando por la línea en el espacio entre La Balanzona y Cercadilla. Por ello, si en Los Pradillos se disponía sobre la vía general, un tren desfrenado podía chocar frontalmente con otro ascendente si el escapado llegaba a rebasar la aguja de retorno de la vía enarenada a la vía general. Por todo ello, el cambio efectuado al disponer la vía de seguridad sobre una muerta fue más racional.

Al fin, el 3 de diciembre de ese mismo año, ambas vías enarenadas estuvieron terminadas. La administración fijó como fecha para efectuar el reconocimiento el día 13 del mismo mes. El Acta de aprobación se firmó el 17 por Tomás Brioso y Jesús Martín-Buitrago, ingeniero e inspector general del Departamento de Vía y Obras, indicándose la salvedad de que se había creído conveniente que los carriles en C se fijasen por su parte interior a la traviesa con tacos de madera o fundición. Con ello, la seguridad pareció estar completamente garantizada ya en la línea.

Sin embargo, la forma de emplazar la estructura de esta vía en Los Pradillos, ya que el recorrido enarenado de esta tenía un nivel casi plano y con una ligera pendiente a favor del barranco en su parte final, por lo que a todas luces resultó insuficiente para detener un convoy desfrenado, si se tienen en cuenta los fuertes gradientes que la precedieron.

Al parecer, por un desacuerdo económico con el dueño de las tierras colindantes, los terrenos en los que se trató de asentar no pudieron adquirirse para hacerlo en la dirección más idónea y así, el tramo no pudo dirigirse hacia la cima de una elevación que se levanta en sus inmediaciones.

Por ello, nada más instalada, comenzó un goteo incesante mediante el cual, todo tren que penetraba en sus cubiertos raíles, inequívocamente, seguía la dirección que conducía al barranco y tras romper la topera cayeron casi tantos trenes como trataron de salvarse en ella, aunque hubo excepciones. Tal situación ocasionó que ese puesto se convirtiese en un verdadero punto negro en el que se producirían constantes accidentes cuando se tratase de frenar un tren, pero, no adelantemos acontecimientos.

23.6.0. Tráfico de mercancías entre Córdoba y Cercadilla

Salvo algún error, el tráfico de mercancías entre las estaciones de Córdoba y Cercadilla era completamente nulo, sin embargo, el 29 de diciembre de 1920 Andaluces dirigió una carta al jefe del Servicio Comercial de MZA para advertirle que en Badajoz se estaban admitiendo expediciones con destino a la estación de Córdoba por la vía de Belmez, por lo cual, las mercancías debían pasar forzosamente por Cercadilla. Las últimas fueron unas relativas a 316 kilogramos de maquinaria y a 1964 kilogramos de café, con lo que se infringían las disposiciones vigentes originando además que las cargas quedasen retenidas al no poderse dar salida hacia Córdoba debido a la prohibición de conectar entre ambas para ese menester.

El día 31 de ese mismo mes se contestó al jefe de Tráfico de Andaluces en Málaga indicándole que se había llamado la atención ese mismo día a Badajoz para que no se volviese a repetir.

Más tarde, el 20 de mayo, Andaluces reclamó que en Magacela se había vuelto a expedir una partida con destino a Córdoba por la vía de Belmez consistente en 109 sacos de trigo cuyo peso ascendía a diez mil kilogramos, por lo cual, se pedía a MZA que advirtiese a su estación para que, de acuerdo con las disposiciones vigente, se enviase solo a la estación de Córdoba.

También el 8 de junio de 1921 se volvió a repetir el error al mandar cien sacos de trigo con un peso de diez mil kilogramos desde la estación de Valsequillo, perteneciente a MZA, a su parada en la capital, lógicamente a través de la línea de Belmez a Córdoba.

23.7.0. Defensa de los maquinistas por Francisco Bonilla

Pero, no siempre las opiniones sobre la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces eran quejas e invectivas con respecto a su modo de hacer. A veces, se daba el caso de que alguien defendía a la empresa o minimizaba su incompetencia, como es el caso de una carta firmada por José Castillejo que escribió en la prensa debido a unas protestas generadas por un nuevo accidente ocurrido cuando en febrero de 1921 un tren se precipitó por las rampas de La Balanzona.

Afortunadamente, no llegó a producirse ningún daño porque el maquinista debió de controlar el tren. En realidad, no se publicó la menor noticia en la prensa sobre el hecho, por lo cual hay que inferir que dentro de la peligrosidad de lo que solía suceder en la línea, el incidente debió ser muy leve, pero lo hubo.

A continuación, se habló de que se había *“recibido una carta firmada por el maquinista Francisco Bonilla, el cual nos ruega que hagamos constar que el accidente ocurrido recientemente en la línea de la Sierra carece de importancia”*. Añadió el cronista que no se sabía en el periódico *“las causas a que estas dificultades en el tráfico obedezcan, ni ha sido nuestro objeto censurar, como nuestro comunicante supone, la idoneidad del personal de los trenes. Es más; creemos que los obreros de la compañía hacen demasiado para suplir las deficiencias de esta”*. Al final, acabó confesando que fue digno de elogio que la pericia profesional del maquinista llegase a controlar el tren, pero ello *“no excusa a la compañía mi evita la posibilidad de un accidente más grave”* (Anónimo, 20/02/1921: *La Voz* Núm. 414).

Francisco Bonilla Solero, el maquinista de Andaluces al que hace referencia el cronista, fue el abuelo de Rosa Bonilla del Pozo, la esposa del autor de esta tesis. La nieta nunca pudo conocer al padre de su padre porque fue fusilado el día 28 o 29 de julio de 1936 cuando contaba con 43 años. Su cuerpo fue enterrado en algún lugar no conocido de la zona de Utrera, en Sevilla, y jamás ha sido exhumado.

23.8.0. Descarrilo de un tren mixto

El día 6 de agosto de 1921, a las 2:14 horas de la madrugada, se produjo un descarrilo que afectó a la locomotora número 604, al vagón K-794 y a cuatro coches de viajeros cuando el tren mixto número 214 procedente de la Sierra efectuaba su entrada en la estación de Cercadilla momentos después de rebasar el cruce de la vía de Sevilla y cuando se encontraba frente al depósito de máquinas. La causa fue la rotura de un eje del citado vagón K.

Aunque *“el pánico que se produjo entre los viajeros fue enorme”* no hubo que lamentar daño alguno a personas, pero, a consecuencia de lo cual, quedaron interceptadas las líneas primera y segunda y las del depósito de máquinas. Sin embargo, la diligencia de los empelados de la compañía hizo que en torno a las ocho de la mañana, se lograra encarrilar todo el material accidentado y a las 9:50 horas se pudo dejar la vía expedita (Anónimo, 06/08/1921: *La Voz* Núm. 580).

23.9.0. Cruce de la línea en El Brillante

Gonzalo Fernández de Córdoba solicitó al Gobierno Civil que pasase a su nombre la concesión que se le otorgó a la Empresa de Aguas Potables para establecer un cruce con la línea en la zona de El Brillante (Anónimo, 03/08/1921: *El Defensor de Córdoba* Núm. 7139).

23.10.0. Robo en la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa

En la estación de ferrocarril de Alhondiguilla-Villaviciosa desaparecieron once barras de hierro sin que se tuvieran noticias de quien o quienes fueron los autores del hurto (Anónimo, 24/09/1921: *Diario de Córdoba* Núm. 31686).

23.11.0. Cierre de las minas de Cerro Muriano

En el año 1918, la producción minera de Cerro Muriano descendió de una manera drástica, hasta el punto de que se dio por finalizada la actividad, aunque las labores de la fundición continuaron en activo.

Pero, en 1921 se tomó todo el herramental utilizado, las vagonetas y las caballerías que se encargaban de la tracción de estas y se depositó todo en el fondo del pozo de San Rafael, a unos ciento veinticinco metros de profundidad. Tras descerrajar un tiro a los semovientes, se ocluyó la bajada a la sima con un gigantesco tapón de hormigón de unos seis metros de espesor a fin de evitar posibles saqueos de un material que se pensaba recuperar en cuanto la economía mundial fuese de nuevo favorable a la continuidad de la actividad, pero, sus propietarios no volvieron a considerarlo productivo y el yacimiento se dejó abandonado para siempre.

23.12.0. El accidente del P. K. 7,350

23.12.1. Una nueva tragedia

El 8 de enero de 1922, se produjo un nuevo accidente en el P. K. 7,350, entre Los Pradillos y Mirabueno, en el que murieron dos agentes.

Los hechos ocurrieron cuando esa mañana salió de Córdoba un tren con una doble tracción cuya máquina de cola iba comandada por Antonio Torres Guillén, mientras que la caldera la alimentaba el fogonero Juan Moreno Pérez. Resultó que Francisco Torres Medel, hijo del maquinista, un chaval de trece años, había ido a llevarle la comida a su padre al trabajo y por la causa que fuese, bien sea por petición del hijo o por invitación del padre, lo cierto es que se subió a la locomotora y partió con ellos, pese a estar prohibido por las ordenanzas que nadie ajeno a la locomotora pudiese viajar en la cabina.

El recorrido de su viaje, como ocurría siempre con las locomotoras que iban en la cola de todos los trenes que subían por la línea, era hasta la cuesta de La Mocha, pero ese día se debía llegar hasta Cerro Muriano para recoger los vagones que hubiese aparcados con el fin de traerlos esa misma tarde hasta la capital.

Al llegar a su destino, el tren al que ayudaba siguió adelante y la locomotora enganchó un par de vagones y los remolcó para llevarlos de regreso a la estación base de la línea. El niño contaría más tarde que su padre tuvo una premonición de que iba a ocurrir algo irreparable porque antes de salir de Cerro Muriano dijo que ese era el último viaje que iban a hacer.

Siguió contando que, rebasados Los Pradillos, la máquina debió de perder los frenos y comenzó a ganar velocidad, por lo que su padre hizo funcionar los frenos, pero estos no respondieron y fue consciente de lo que iba a pasar. Cruzaron los túneles *“sin darse cuenta. Hubo momentos que creí que nos estrellábamos contra la boca de uno de ellos”* y al prever la catástrofe que se avecinaba el maquinista lo abrazó y le dijo *“hijo mío, vamos a morir”*. Entonces, tras pasar el túnel número 1, el fogonero, viendo la certeza del vaticinio, se acercó a ellos y los abrazó momentos antes de que el tren se saliese de la vía y dando vueltas de campana se despeñó por un terraplén de diecinueve metros de altura.

Una vez ocurrida la catástrofe, ya en el fondo del terraplén, el padre se levantó del suelo y cuando vio que tenía parte de la cabeza casi metida en el cajón de fuego de la máquina, lo cogió de una de las manos, presumiblemente con intención de apartarlo, pero no pudo mantenerse en pie debido a la pérdida de sangre y cayó al suelo. Entonces, le dio voces, pero, no le contestó más. Antonio Torres tenía cincuenta años, estaba casado y tenía cuatro hijos.

Acudieron enseguida empleados de la compañía que estaban próximos, automovilistas que transitaban en sus vehículos y viandantes que discurrían en ese momento por la cercana carretera. Por ello, cuando llegaron, el niño pidió que ayudasen de nuevo a su padre.

Gracias al auxilio generado de manera inmediata, el niño fue trasladado a Córdoba en un automóvil particular y fue ingresado en el Hospital de Agudos donde sufrió la amputación de las dos piernas por el tercio medio, dado que en el accidente le habían sido seccionadas por el tercio inferior.

Esa tarde, antes del suceso, Antonio Porras Aguayo, dueño de la finca El Brillante, y su amigo Inocente Añón, había pasado la tarde dando un paseo por la carretera de Cerro Muriano en el coche del último cuando al pasar por el tramo donde se produjo la tragedia lo vieron todo y se fueron hacia Cercadilla a dar cuenta de lo ocurrido.

Conocida la noticia, se habilitó un tren de socorro que partió a las 18:00 horas en el que viajaron Ángel Simón, inspector de movimiento; Luis Vigier, jefe de sección de Vía y Obras; Fernando Marín, médico de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces; Ramón Montoro, jefe del depósito; y personal obrero.

Al llegar, se trajo a Córdoba a Juan Moreno, el fogonero de la locomotora que había resultado herido de gravedad, y se le trasladó también al hospital de agudos en una camilla de la empresa ferroviaria. El infortunado presentaba una fractura conminuta, dilaceración y desgarramiento de tejidos del fémur derecho, amputación traumática por el tercio medio de la pierna derecha y heridas en la región facial, por lo cual hubo de amputársele la extremidad por su tercio superior del muslo, pero fue inútil porque falleció poco después. Tenía 35 años, estaba casado y tenía tres hijos.

Manuel Suca Escalona, el gobernador civil, estaba en el casino conservador cuando se enteró del siniestro a las cinco de la tarde por mediación de los citados Antonio Porras e Inocente Añón, por lo cual, montó en el automóvil de este y se trasladó al lugar de la tragedia. Igualmente hicieron el juez José Eguilaz, el alcalde interino Armando La Calle, el jefe de la guardia municipal, el comisario de policía y el jefe de seguridad.

El lugar se fue llenando de curiosos y personas relacionadas de alguna manera con lo ocurrido mientras que por la capital se fue extendiendo el malestar de los ciudadanos que no comprendían cómo las autoridades no conminaban a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para que acabase aquel goteo de muertes incesantes.

La vía quedó destrozada en un trayecto de unos cien metros, por lo que quedó interceptada y no pudieron circular ni el correo ni el mixto de la tarde y tampoco los dos de la mañana que hacían su recorrido en ambos sentidos.

23.12.2. Las protestas justificadas

En varias ocasiones, como se ha visto, la prensa se había ocupado de criticar muy duramente a la empresa ferroviaria. En el momento en el que toda Córdoba estaba conmocionada por la noticia del último accidente mortal, el cronista anónimo de *El Defensor de Córdoba* encabezaba su alegato con un titular que rezaba *“otra catástrofe en Los Pradillos. Un muerto y dos heridos”* (Anónimo, 09/01/1922: *El Defensor de Córdoba* Núm. 7272) con lo que era bien explícito en cuanto a que el problema era continuo. *“Si fuera á contar las veces que en estas columnas hemos escrito contra la Compañía de Ferrocarriles Andaluces, por su material fijo y móvil, que hemos calificado de pésimo, no tendríamos otra cosa que hacer”* comenzaba diciendo. Efectivamente, el proceso de la denuncia era tal que continuaba manifestando que *“llevamos 14 años en que raro es el mes que no aparece un artículo contra las deficiencias que se observan en la línea de Belmez”*.

Entonces, aludió a la omnipotencia de las grandes compañías ferroviarias, contra las que no valían las protestas, porque no escuchaban, y hacían caso omiso de las leyes. *“¿A qué si no esos consejeros que no aconsejan nada, ni aportan á las reuniones que celebran otra cosa que su influencia política?”*, denunciaba. Por su parte, la gente de la calle no se movía porque pensaba que no iba a conseguirse nada con las manifestaciones. Por ello, argüía que entre los consejeros y la apatía popular, que las traviesas podridas no se renovasen, que los horarios de salida y llegada fuesen un desbarajuste, que cuarenta pueblos de la Sierra que dependían del tren para recibir el correo no podían contar con este en el mismo día, que el material fijo no tuviese la necesaria consistencia, que el móvil fuese muy viejo y que estuviese en un estado pésimo, y que se viajase en las *“inmundas pocilgas”*, que tal cosa eran los vagones de asientos incómodos, fríos en invierno, de calor sofocante en verano e inundados de agua en tiempo de lluvia.

El periodista acababa conminando a *“una acción conjunta”* a todas las fuerzas afectadas por el problema y execraba todo lo tendente al inmovilismo y a la desidia manifiesta que pudiera venir de parte de la compañía y la política.

Abundando en lo dicho, en cierta ocasión se dijo que era necesario que el Gobierno impusiera un correctivo á las empresas que no cuidasen de las vidas e intereses de los que viajan, *“pero si por el contrario se continúan declarando de fuerza mayor todos los siniestros que ocurren en las vías, que por lo general no reconocen otra causa que mala construcción y peor conservación y servicio, serán inútiles los lamentos del pais que así ve esterilizar una de sus principales fuentes de su riqueza y prosperidad”*. Por ello, era inútil continuar porque *“el cuerpo administrativo de ferro-carriles que el pais sostiene, y cuyos Inspectores, Comisarios y Celadores, nada hacen hoy, pues rara vez presencian y pocas veces intervienen en los accidentes en que por su instituto están llamados á representar y proteger á los que viajan ó trafican”* (Carbonell, 1876: 16).

Curiosamente, lo expresado lo manifestó el ya citado Antonio Carbonell en un artículo escrito hace casi medio siglo antes del suceso relativo a las líneas de ferrocarril del entorno geográfico donde se ubicó la que nos ocupa.

23.12.3. Las reacciones al suceso

El día 9, en la sesión del Ayuntamiento, el alcalde interino propuso dar el pésame oficial a las familias; que se les donasen las sepulturas; que se les entregasen una cantidad de mil pesetas; protestó enérgicamente contra la Compañía; y pidió que se viera el medio de exigir responsabilidades.

El teniente alcalde elogió la labor de José López de la Manzanara, perteneciente a la corporación del Ayuntamiento, que estaba en las inmediaciones del suceso y prestó una eficaz ayuda a las víctimas en los primeros momentos. El citado agradeció los parabienes, pero modestamente dijo que había cumplido con su deber. Sin embargo, propuso que se gratificase a un cabrero y a una mujer que ayudó a extraer el cadáver del maquinista y a la guardabarrera del cercano paso a nivel del P. K. 6,889 que corrió hasta Mirabueno para que se avisase desde allí a la estación de Cercadilla para que no saliese el correo. Finalmente, propuso que se abriese una suscripción popular a través de la prensa, que él iba a iniciar entregando 250 pesetas, e informó que iba a costear las dos piernas artificiales que iba a necesitar el niño.

Otro concejal pidió que el Ayuntamiento sufragase los funerales y recriminó que la empresa ferroviaria no cambiase de una vez por todas las miles de traviesas podridas que habían causado otros muchos accidentes como este al ceder bajo el peso de los trenes.

El médico Baldomero Castellano realizó las autopsias a los dos fallecidos, tras lo cual, los compañeros ferroviarios tomaron a hombros los ataúdes y trasladaron los cuerpos desde el cementerio de La Salud hasta el de San Rafael, pero pasando por el Paseo de la Victoria y las calles Concepción, Gondomar, Claudio Marcelo, Capitulares, San Pablo, Realejo, Muñices, La Magdalena y el Campo de San Antón, un cortejo que vio numeroso público y que presidió el gobernador civil, los jefes locales de Andaluces y la directiva de los ferroviarios.

El entierro quedó fijado para el día 10 de enero, en la iglesia de Santa Marina. Para preparar los actos, acudieron a ver al gobernador civil un grupo de ferroviarios. El regidor, enterado de que un hijo del maquinista estaba sirviendo en un cuartel de Carabanchel, telegrafió al jefe militar para que diese un breve permiso al soldado.

También, se supo que la sección de Vías y Obras había puesto reparos para que pasasen por la línea determinadas máquinas, pero no se pudo saber si la que protagonizó el siniestro pertenecía o no a las inadecuadas para el servicio en la línea (Anónimo, 09/01/1922: *El Defensor de Córdoba* Núm. 7272).

23.12.4. Nuevos actos en torno a la catástrofe

Al día siguiente, por la mañana, en la Diputación, se acordó elevar una enérgica protesta al Ministro de Fomento para informarle sobre el estado del material que se utilizaba en la línea, la frecuencia con la que se sucedían los accidentes y las vidas que estos habían segado.

Por la tarde, presidió el sepelio el delegado del gobierno, al que asistieron diversas autoridades y muchos ferroviarios y público en general. Una vez acabado el acto religioso, se formó una comitiva cuya cabeza estuvo constituida por las autoridades eclesiásticas y una cruz cuyas cintas pendientes fueron llevadas por diversas personalidades destacadas de la vida pública de la ciudad. El cortejo recorrió las calles céntricas y lo siguió un gran número de personas (Anónimo, 10/01/1922: *El Defensor de Córdoba* Núm. 7273).

Después del entierro, una manifestación, encabezada por las fuerzas destacadas del Ayuntamiento, recorrió la ciudad hasta llegar al Gobierno Civil, donde Suca Escalona recibió a una comisión de los manifestantes y se comprometió a presionar para que Andaluces solventase de una vez los problemas de la línea.

Por la noche, sin ruido, llegó a Córdoba Antonio Combet, director general de la Compañía. Le estaban aguardando los principales gestores de la empresa de esta capital. En primer lugar habló con Lazárraga, el ingeniero de tracción, y luego con el presidente de la Sección de los Ferrovianos Andaluces, que le comunicó que tuviese en cuenta la situación tan precaria en la que quedaban las familias de los afectados en el accidente. Parece que al día siguiente se fue hasta el lugar y visitó la línea (Anónimo, 11/01/1922: *La Voz* Núm. 736).

El Ministro de la Gobernación dirigió al de Fomento un telegrama suscrito por el gobernador civil de Córdoba en el que se decía que al terminar el entierro de las dos víctimas de la catástrofe ocurrida el domingo anterior en la línea de la Sierra *"organizose manifestación pacífica presidida por Ayuntamiento visitándome numerosa Comisión para rogar a mi autoridad transmita deseo unánime de ciudad que por Gobierno S.E. obliguese a Comp^a Andaluces adoptar medidas seguridad dicha línea para evitar frecuentes catástrofes ocurridas en la misma"*. Para ello, la representación ferroviaria le *"manifestó que Gobierno debe obligar a Compañía a utilizar servicios tres apartaderos o vías enarenadas que existe desde catástrofe 1919 y que por detalles burocráticos están sin prestar servicios para que fueran construidos"*.

Francisco Castillo, industrial de la ciudad, que era jefe de Francisco Torres Medel, abrió una suscripción popular para ayudarle en lo posible y, además, quiso hacerse cargo de *"la manutención, ropas y todo cuanto necesite, hasta llegar a hacerse por sus propios méritos un hombre de provecho"* (Anónimo, 12/01/1922: *La Voz* Núm. 738).

23.13.0. Instrucciones para las vías enarenadas

En realidad, los problemas de seguridad en la línea se reducían en aquellos momentos en que la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces no acababa de dar una solución definitiva a las vías de seguridad... Un asunto que ya tenía casi zanjado una vez que, tras más de veinte años de demora, los había construido y había dispuesto las vías enarenadas, pero, pese a ello, aún no estaban en activo, en este caso, porque faltaban las últimas disposiciones de funcionamiento.

Entonces, tras haber pasado el luctuoso hecho, el día 13, Andaluces se dio prisa para enviar una simple carta a la Cuarta División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles en la que se especificaban unas instrucciones de servicio mediante las que iba a regirse el puesto de seguridad de Los Pradillos.

Se pedía que se autorizase su contenido, pero, las indicaciones eran tan exiguas que Brioso las aprobó solo provisionalmente debido a la urgencia del caso, pero al día siguiente, especificó en su respuesta que dado que ya existían unos preceptos para actuar en la vía de Mirabueno, las dadas para los Pradillos y las que se debían redactar aún para La Balanzona debían tener carácter general. Por ello, había que simplificar y resumir las órdenes que pudieran dar lugar a confusiones entre el personal debido a la multiplicidad de puntos que contenían.

Seis días después, Andaluces remitió las de La Balanzona y fueron aprobadas inmediatamente por la Superioridad, por lo que se conminó a la empresa ferroviaria a terminar de una vez un problema tan largamente demorado. Así, el 19 y el 23 de enero se reconocieron las vías enarenadas de Los Pradillos y de La Balanzona, pero, las instrucciones de servicio tardarían aún tres semanas más en hacerlas llegar hasta la

Cuarta División, por lo que se indicó que se pidieran responsabilidades al sobrestante por tan inexplicable falta de celo, dada la premura con la que se estaba llevando un asunto que estaba en el punto de mira de la opinión pública.

23.14.0. Robo en Cercadilla

El 21 de enero de 1922, en la estación de Cercadilla, operarios de la compañía encontraron un vagón abierto por el lado contrario al edificio de viajeros. Una vez revisadas las mercancías, se notó la falta de un paquete dirigido a Málaga y un fardo de cuarenta y siete kilos con telas que iban desde la población de Béjar con destino a Granada.

El subjefe de estación dio parte del robo al comandante de puesto de la guardia civil de San Felipe para que se tratase de encontrar la mercancía y a los autores de hecho (Anónimo, 21/01/1922: *La Voz* Núm. 747).

23.15.0. El accidente del P. K. 2,000

Pese a lo sucedido, el asunto de los accidentes de la línea se quedaba en unas protestas promovidas por la indignación popular, con lo que no se arreglaba nada porque el ámbito del poder no daban los pasos efectivos para obligar a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces a que de una vez por todas diese una necesaria y definitiva solución al problema de la falta de seguridad, por lo que se siguieron produciendo incidentes y accidentes en la peligrosa bajada.

En esta ocasión, el accidente ocurrió el 28 de enero de 1922 en el pontón del arroyo de Las Piedras, junto a la Fuente de La Salud, próxima a El Tonkin. En realidad, en un colmo de la mala suerte, fueron dos accidentes los ocasionados por un mismo tren, como se comprobará.

Resultó que a las diez y media de la noche salió el tren de mercancías de Cercadilla hacia Belmez numerado como 1015. Estaba compuesto por treinta y dos vagones y como era preceptivo, llevaba una locomotora en cabeza y otra en cola. Al llegar al citado lugar, debido a "*un inopinado aceleramiento en la maquina de cola, sobrevino una conmoción en la parte central del tren, saltando hechos astillas algunos de sus vagones*" (Anónimo, 29/01/1922: *La Voz* Núm. 754).

Fernando Cobos, el maquinista de la máquina que ocasionó el problema, contó que ayudado por el fogonero Luis Delgado Martínez, intentó detener el impulso que tomó la máquina que conducía, pero que los frenos no le respondieron y se empotró en el vagón de delante, por lo cual quedó completamente destrozado.

En la garita del mismo, deshecha también a consecuencia del impacto, iba el guarda-frenos Antonio Tejero Doblado, que resultó herido y se temió por su vida debido a la fuerte conmoción cerebral que sufrió. Entonces, tenía treinta y dos años, estaba casado y era padre de cuatro hijos, el mayor de seis años.

Para poder salir del recinto donde se alojaba el volante del freno del vagón, sus compañeros tuvieron que afanarse en romper las tablas que lo rodeaban por completo impidiéndole salir. Ellos mismos le prestaron los primeros auxilios ayudados por el botiquín de urgencia que se llevaba en cada tren, lavándole la cara y vendándole las heridas de la cabeza.

Ante ello, se pararon las locomotoras y se partió la hilada de vagones por la última unidad que resultó ilesa, con lo que una parte del convoy pudo continuar su viaje en sentido ascendente, mientras que el resto, un convoy conformado por tres vagones, quedó obstaculizando la vía.

Lógicamente, se dio aviso a Cercadilla, de donde vinieron en el furgón de un tren de socorro el sobrestante Manuel Aranda y varios obreros que iban a realizar las tareas de despeje de la vía.

En este mismo medio de transporte se montó al herido y el tren retrocedió hasta Córdoba. Desde la estación fue conducido en unas angarillas por tres camilleros y dos oficiales de la Cruz Roja para llevarlo al Hospital de Agudos, donde fue atendido por los médicos Manuel Villegas y Fernando Marín, titular de la Compañía.

Mientras, en el lugar del suceso, los operarios de Vía y Obras estaban procedieron a inspeccionar lo ocurrido y a dejar libre la vía. Entonces, se oyó un trepidar. Quedaron expectantes y vieron como un grupo de vagones provenientes de la Sierra se precipitaba sobre ellos. Tuvieron el tiempo justo de lanzarse por el terraplén abajo mientras una extraña comitiva de vehículos chocaba con los restos del tren siniestrado.

Lo que había ocurrido era que del medio convoy que se había alejado hacia Cerro Muriano se habían acabado de romper unos enganches de vagones que habían quedado muy dañados cuando se produjo el primer accidente. Al soltarse, se escaparon seis carruajes por la cuesta abajo hasta alcanzar al resto del tren al que pertenecieron.

Poco después, los obreros que componían la dotación del tren que había partido hacia Belmez tras ser desenganchada la parte afectada llegaron corriendo desde la dirección en la que se encontraba Mirabueno. Venía consternados porque pensaban que los vagones escapados habían podido ocasionar una nueva catástrofe en la que hubiese habido víctimas, pero afortunadamente no había sido así.

Bernardino López Matos, uno de los recién llegados, dijo que iba montado en su puesto de guardafrenos, en la garita de un vagón M. Al ser seccionado el tren justo por el vagón que ocupaba, quedó en la cola del convoy. Entonces, al llegar a Mirabueno notó que se detenía la marcha y que discurrían en sentido contrario, por lo que comprendió que se había partido algún enganche y el tren había cambiado su dirección y se dirigía hacia Córdoba. Apretó el freno del que se encargaba y arriesgando su vida, bajó de su garita y saltó al vagón de delante para apretar el freno del mismo. Los demás compañeros, hicieron otro tanto, pero no consiguieron detener la carrera hacia atrás, por lo que, al tomar velocidad y prever que iban a estrellarse con el resto del convoy siniestrado, se tiraron del tren en marcha sufriendo solo unos ligeros magullamientos. Entonces, al ser conscientes de lo que iba a pasar cuando se produjese el encuentro con los vagones inutilizados, los trabajadores corrieron tras el tren escapado. Afortunadamente, solo resultó herido el guardafrenos citado.

Se dispusieron varios trenes para llevar los obreros y el material suficientes para dejar expedita la vía. También el gobernado Suca Escalona se mantuvo al tanto del problema dirigiéndose personalmente a la estación de Cercadilla.

23.16.0. Invectivas contra la desidia de Andaluces

El cronista del diario *La Voz* tituló su trabajo como "*otro crimen ferroviario de la serie adjudicada a Córdoba por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Un doble*

siniestro en la catastrófica línea de la Sierra” y dirigió sus palabras al alcalde y a quienes aspirasen a administrar justicia al pueblo.

En primer lugar, recordó que no hacía aún veinte días de la tragedia anterior, por lo que cargó las tintas contra *“una empresa desaprensiva, sórdida y descarada”, de “inhumana conducta”, cuyos gestores “en otro país estarían en presidio” y que “juega con las vidas de las personas, ocasionando innumerables víctimas y desafiando impertérrita las iras de la opinión pública y la maldición de la numerosas familias, llenas de luto y desolación, de los sacrificados en aras de una ambición y de una indiferencia homicidas, a las que decidida y definitivamente hay que poner coto”* (Anónimo, 29/01/1922: *La Voz* Núm. 754).

Luego, se dirigió al ciudadano apelando a su *“instinto de conservación”* y lo conminó a que hiciese un boicot a la empresa para que no se usase la línea — a la que llamó *“tobogán destartado”* —, en ninguna forma; a los ferroviarios para que se uniesen para inmovilizar los trenes; y concluyó diciendo que el propio Ayuntamiento estaba obligado a encauzar ese movimiento.

Finalmente, dijo que si la empresa tiene medios para evitar tanto daño, que los pusiese en práctica y si no los tenía, que apelase al Estado o a otras empresas para normalizar su situación; que luego hiciese un acto de contrición, si no por su conciencia al menos por cautela, dado que su probada contumacia equivalía a una imprudencia temeraria que podía *“disparar contra sí las justas iras de la multitud”*.

23.17.0. Malestar por la inseguridad del trazado

De nuevo, la prensa local se hizo eco de la problemática que afectaba a la línea.

Interactuando con los grupos de trabajadores cercanos a la Compañía, se llegó a denunciar en la prensa que en vez de realizar tres o cuatro viajes de tren se realizaba solo uno por la codicia explotadora que hacía que se eludiesen gastos aunque *“perezcan los que no tienen que ver nada con el risueño dividendo”* (Anónimo, 31/01/1922: *La Voz* Núm. 756).

Los obreros de la sección ferroviaria cordobesa celebraron una reunión el día 31 de enero de 1922 en la que se votó que tan solo se iba a trabajar en trenes que tuviesen menos de diez unidades de composición, que estuviesen dotadas de los correspondientes frenos y que estos fuesen manejados por sus correspondientes operarios.

Además, se volvió a llamar a todos los usuarios y al pueblo en general, a la insurrección, a actuar decididamente para poner coto al malestar cuando nadie se preocupaba de solventar un problema que estaba causando un incesante goteo de sangre.

23.18.0. La reacción de Andaluces

Entonces, Antonio Combet y de la Corte, el nuevo director general de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, hizo llegar dos días después un escrito al Diario de Córdoba en el que trataba de poner de manifiesto la postura de la empresa. Comenzaba el mismo diciendo que desde que tomó posesión de su cargo se preocupó grandemente del mejoramiento de los servicios, pese a las dificultades que tenía toda empresa ferroviaria en aquel momento, *“agudizadas recientemente con la implantación de la jornada de ocho horas”* (Anónimo, 11/02/1922: *Diario de Córdoba* Núm. 31806).

Tras esto, habló de la acendrada experiencia en el oficio de treinta años del maquinista Antonio Torres Guillén, que conocía la línea palmo a palmo, de su minuciosidad, que había revisado la máquina que estaba tan en buen estado que hasta llevó a su hijo para darle un paseo... La máquina era una Baldwin norteamericana con tan solo un año de servicio, por lo tanto, el accidente no fue cosa ni de la calidad profesional del personal ni del mal estado del material... Por otra parte, *“la vía es de lo más firme, como asentada sobre rocas y no hace muchos años fue totalmente mejorada [...] igual puede decirse de aquella catástrofe de Los Pradillos que tanto lamentamos todos y que después se averiguó fue producida por la rotura del eje de uno de los coches”*.

Luego, habló de que el accidente que tuvo el mercancías 1015 en la noche del 30 de enero pudo haberse evitado por los conductores porque cuando estaba en el P. K. 2,000 la locomotora de cola, necesaria en el trayecto Cercadilla a Cerro Muriano, que circulaba habitualmente desenganchada, dio un topetazo al tren y a consecuencia de lo cual descarrilaron dos vagones y resultó herido un guardafrenos. Se cortó el tren, se dejaron los dos vehículos siniestrados atrás y la máquina se dirigió con el resto del convoy hacia Mirabueno, pero algunos de los enganches se resintieron y unos cuantos vagones se separaron del resto y rodaron hacia atrás por efecto de la pendiente, por lo que chocaron con los dos vagones descarrilados sin que se produjesen víctimas.

Como puede comprobarse si se compara con lo narrado más arriba sobre el mismo suceso, se verá que hay algunas diferencias en cuanto a algunos detalles expuestos.

Entonces, Combet cargó las culpas de lo ocurrido sobre el maquinista y exculpó a Andaluces de manera manifiesta. Habló de que se estaba intentando electrificar la línea desde Cercadilla a Cerro Muriano, *“pero esto representa un gasto de diecisiete o dieciocho millones de pesetas y el momento actual no es el más propicio”* para acometer una obra así, que se estaba estudiando la ampliación del radio de algunas curvas y que se quería poner en funcionamiento el antiguo proyecto del muelle de Cercadilla, que estaba pendiente de un acuerdo con MZA.

También indicó que Mirabueno estaba ya operando y que, con respecto a las vías de seguridad de Los Pradillos y La Balanzona, hacía *“más de quince días que están funcionando²¹”*.

²¹ El dato coincide con lo expresado más arriba sobre la fecha de la entrada en servicio de las vías de seguridad de Los Pradillos y La Balanzona cuyo inicio se produjo entre el 19 y el 23 de enero de 1922.

24.0.0. LAS ÚLTIMAS VÍAS ENARENADAS

24.1.0. Consideraciones de Brioso sobre las vías de seguridad

Finalmente, tras muchos años de demora, se estableció el entramado de seguridad que logró evitar muchos incidentes como los registrados en años precedentes a su instalación.

Tomás Brioso, en su artículo ya mencionado, dijo que pocos días después del accidente ocurrido el 8 de enero de 1922 se pusieron en servicio otras dos vías de seguridad y que desde ese momento hasta el que él escribía habían pasado unos cuatro años sin que hubiese *“ocurrido un accidente de importancia ni mediano en el antes llamado trágico trayecto. Se han escapado varios trenes, pero todos han sido detenidos en la primera vía que han encontrado y ninguno ha llegado a descarrilar, porque, como cada cuatro kilómetros hay una, no pueden adquirir las velocidades que antes alcanzaban”* (Brioso, 1925: 481).

El mismo autor habló también de otras consecuencias de la implantación de los nuevos sistemas de frenado cuando discernía que debía *“hacer notar otro efecto de la vía enarenada, que podíamos llamar efecto moral sobre el personal del tren, efecto moral de dos formas: una, de mayor confianza al servir los frenos, lo que se traduce en su más tranquilo y diestro manejo que asegura mejor efecto útil, y otra, de la necesidad de que el personal vaya en sus puestos con mayor atención”*. Debido a que si tenían que hacer una parada absoluta cada cuatro kilómetros, *“pues de no estar preparados, entra en la vía de arena, de donde no puede salir un tren en poco tiempo por sus medios propios”*. La dificultad para ello era tal *“que una locomotora no puede mover, dentro de la vía de arena, más que un solo vehículo, de modo que para retirar el material que entre en ellas, tiene que hacerlo vagón por vagón”*. La acción originaba *“una pérdida de tiempo muy grande y una perturbación en la circulación de la línea”* que hacía *“que se entere todo el personal inspector y que se estudien las causas de la entrada en la vía enarenada, imponiéndose sanción cuando haya habido algún descuido”* (Brioso, 1925: 480).

En uno de los documentos cruzados entre la Cuarta División de Ferrocarriles, el Ministerio de Obras Públicas y Andaluces, fechado el 23 de enero de 1922, se especificó que se estaba estudiando por parte de Andaluces el modo de aumentar las vías y hacer un servicio especial entre Córdoba y Cerro Muriano, donde se estudió construir en ese punto una estación de clasificación *“para la buena distribución de frenos y composición de los trenes descendentes, sin que esta División deje ni un momento de facilitar su labor a la Comp^a para poner en vigor cuantas medidas se puedan para asegurar el movimiento de trenes en condiciones mientras se electrifica esta sección cuyo proyecto se enviará en breve a esa superioridad”* (Brioso, 1925: 480).

Existe muy poca documentación con respecto a un posible proyecto de electrificación de la línea, pero, este escrito desvela al menos la intención que tuvo la empresa de proceder a algo tan necesario para su explotación. Tan solo, se conoce el texto citado y la declaración de Tomás Brioso realizada años más tarde *“con este motivo, y estando encargado de la línea el que suscribe, se pensaron varias soluciones, entre ellas la de dotar de frenos continuos a todos los trenes y la de electrificar el trozo: ambas soluciones resultaron difíciles, lentas y caras”*. Pero, la primera, casi imposible en la práctica, y la segunda, costosa. Entonces, se pensó *“en el establecimiento de vías enarenadas para detener los trenes escapados. Se proyectó una en el kilómetro cuatro,*

apartadero de Mirabueno, y se efectuaron las pruebas por el que suscribe, obteniéndose en ellas muy buen resultado” (Brioso, 1925: 480).

Por lo tanto y debido a lo expuesto, nada de lo que se cita se llevó a cabo. Así, el ingeniero jefe de la Cuarta División de Ferrocarriles, volvió a hablar en el texto citado de su labor *“para evitar choques entre los trenes que pudieran escaparse y los que ascendieran, se dispusieron unos puestos, llamados de seguridad, unidos telefónicamente, [...] a unos cuatro kilómetros unos de otro próximamente. Se estableció una consigna para la circulación, que casi imposibilitaba los choques”*. Al mismo tiempo, se aumentaba la capacidad de la línea, ya que se podían apartar trenes en tres puntos, *“pero, ni aún así, se consiguió asegurar la explotación, pues el 23 de enero de 1920 se escapó un tren de mercancías y viajeros. Pasó sin detenerse por Balanzona y Los Pradillos y, por último, descarriló dentro del túnel, situado entre los kilómetros 7,500 y 7,700, resultando diez muertos y varios heridos”*.

En este párrafo del artículo, Brioso hizo patente que la seguridad aportada por los puestos y la normativa dada para estos convirtieron la circulación en algo casi invulnerable a los accidentes, pero, que aún así todo o realizado no había sido suficiente, por lo cual lo relacionó todo con lo ocurrido en 1920.

Efectivamente, el sistema no se había mostrado infalible debido a los graves defectos y carencias registrados en la implantación en la vía enarenada de Los Pradillos, por lo que la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces intentó adoptar otras medidas aún más drásticas para conseguir una seguridad plena en la línea ubicando dos vías enarenadas más y promoviendo un tipo de explotación más segura, pero ni así se logró evitar muertes y accidentes muy graves.

24.2.0. La vía enarenada de El Tonkin

Según cuentan algunos testigos que la conocieron en activo, aún había otra vía enarenada más ubicada en las inmediaciones de uno de los arrabales de la zona norte de la capital cordobesa, entre el entorno del paraje denominado de la Cruz de Juárez y el arroyo de las Piedras, cuyo cauce seguía un rumbo paralelo a la carretera del barrio del Naranjo.

Allí, tras cruzar el pontón bajo el que pasaba la citada ruta, en un espacio en el que estuvo próximo el canal de abastecimiento de agua a la capital, dado que cruzaba la vía de manera soterrada desde su lado sur a norte, se dispuso en una corta recta situada en el P. K. 2,470 otra instalación de frenado llamada popularmente como El Tonkin, como el apellido del propietario de la cercana fundición de plomo.

No es posible conocer su año de puesta en servicio ni el de su cese como infraestructura, pero, en el perfil longitudinal de la línea que ilustra un artículo de Tomás Brioso que fuera publicado en 1925 y del que se hablará en el siguiente capítulo, en el que aparecen las paradas y las vías de seguridad existentes entre Cercadilla y Cerro Muriano, se muestra El Tonkin en el curso de la línea sin indicación alguna de que fuese o una parada convencional o una vía de seguridad, por lo que se ha de entender que si no estaba ya en funcionamiento en ese año, tal vez era un proyecto de resolución cercana. En cuanto a su desaparición, parece que estuvo en uso hasta el final de los años cuarenta del pasado siglo y durante los cincuenta se debió dismantelar. Hasta los años ochenta se vio un edificio de innegable fisonomía industrial pintado con los colores

blanco y ocre del resto de los edificios de la línea, a la derecha de la vía, en el paraje en el que se ubicaba. En los noventa, se desvaneció todo vestigio de su existencia.

24.3.0. La vía enarenada de La Solana

Por otra parte y curiosamente, en la documentación existente no se hace nunca referencia al establecimiento de la vía enarenada que se había proyectado en el apartadero de La Solana, en el fuerte descenso hacia el valle del Guadiato, salvo en la ya citada y que corresponde a 1901.

Un estudio de campo realizado por quien suscribe, determinó que existe una explanación que discurre paralela a la vía a partir del P. K. 36,000 sobre la cual estuvo la vía enarenada a la que se alude. Esta se dirige hacia Alhondiguilla-Villaviciosa mientras mantiene su altura en un plano más o menos horizontal desde su punto de arranque, al tiempo que la vía general sigue el descenso constante que toma una vez que se sale de El Vacar, por lo cual, cuando acaba la primera citada existe un desnivel entre ambas de unos cinco metros de altura.

La longitud total de dicha explanación ha sido medida mediante Google Earth y se ha determinado que desde el citado punto kilométrico hay una distancia de 355 metros aproximadamente, lo que indica que la longitud de la vía enarenada debió estar encuadrada dentro de esa medida. Se observó también que la anchura media de dicha explanación estaba en torno a los cinco o seis metros, habiendo espacios concretos en los que se han podido determinar hasta unos diez metros, pero esto es algo fortuito que se debe a la configuración del terreno.

La falta de concreción en el análisis de esta vía de seguridad se debe a la carencia del menor indicio de su existencia, dado que faltan raíles, traviesas, agujas, toperas y cualquier otro elemento de la superestructura de este tipo de dispositivos de frenado. Sin embargo, mediante transmisión oral, se conoce que tal vía existió y que estuvo en funcionamiento hasta algún año indeterminado de la década de los cincuenta del pasado siglo.

24.4.0. Otras medidas de seguridad para las vías enarenadas

Para evitar accidentes, no solo se recurrió a la implantación de vías enarenadas, sino que se impuso un sistema de circulación, mediante unas normas escritas con las garantías suficientes para el personal y el material en uso de las que ya se han hablado. Además, se decretó un método algo más seguro para la circulación de los mercancías que debían descender consistente en el intercalado de una serie de vagones dotados de una garita donde se alojaba el mozo de tren que debía accionar el freno de mano, o bien vagones plataformas lastrados con tierra para que su peso retuviese el conjunto del convoy.

Los vagones destinados a servir de frenado o contrapeso tenían su base en la estación de Córdoba-Cercadilla, lo que hacía que se debiesen destinar unas vías de manera constante a estacionarlos, con lo que se dificultaba el servicio de formación de trenes, cometido muy importante dentro esta instalación ferroviaria. Los ferroviarios los denominaban “vagones lastres” (Avilés, 2008: 115).

Además, si en cualquier trazado en un tren de mercancías se entremetía un vagón dotado de freno manual por cada cuatro, seis, ocho y hasta más vagones, en esta

línea la interposición era de uno por cada dos y además debía de añadirse un vehículo adicional por cada tren. Como en la línea estudiada no había vagones suficientes para cumplir con tal disposición, se debió de recurrir a contrapesar con tierra algunos vagones de borde o plataformas para intercalarlos con los normales cargados de mercancías. Una vez que se llegaba a Cerro Muriano, debían ser segregados del tren y devueltos en el primer convoy que volviese en dirección a Córdoba, con lo que junto a Cercadilla, esta estación también era el receptáculo de estos vehículos con una misión tan específica (Avilés, 2008: 115).

Una composición semejante en un tren de mercancías suponía:

- Retrasos en su formación.
- Un inferior aprovechamiento de la tracción debido al peso muerto a arrastrar.
- Una dedicación de vagones reservados para servir de lastre que no podían ser destinados a otros usos.
- Una ocupación permanente de algunas de las vías en las estaciones de destino o llegada de ese material.
- Un equipo motor para moverlo que carecía de un beneficio económico correspondiente.
- Una mayor disposición de personal para realizar todas estas labores.

En la subida a Cerro Muriano se podían remolcar trenes de noventa toneladas como mínimo y ciento ochenta como máximo. Pero, si el ascenso era peligroso la bajada aún era peor, dado que controlar un trenes de seiscientos u ochocientos toneladas de carga máxima que empujaba a la locomotora era muy difícil. Aunque parezca un contrasentido, lo sinuoso del trazado ayudaba a controlar la conducción puesto que las cerradas curvas en las que el tren se inscribía dispersaban las fuerzas a derecha y a izquierda y el empuje a favor de la pendiente era menor (Afán, años noventa del siglo XX).

Lógicamente, la circulación no era igual si se efectuaba en un día de verano o presidido por el buen tiempo o en otro de invierno regido por la lluvia o el hielo proveniente del rocío, que se condensaba sobre la parte alta del carril y hacía que las ruedas patinasen hasta el punto de detener los trenes.

Por si todas estas medidas de seguridad fuesen pocas, en el puesto de seguridad de La Mocha existía una dotación de personal cuya misión era la de revisar los frenos de cada uno de los vehículos de cualquier tren que se preparase para el descenso.

Incluso, para aumentar la seguridad en el tramo hasta la siguiente estación de La Balanzona donde está lo más peligroso del recorrido, se calzaban los espacios entre las llantas de las ruedas y las zapatas de freno con tacos de madera que llevaban retenido todo el tren. Al llegar a ese destino, se retiraban para seguir el viaje hasta Córdoba y los calzos eran depositados en espuestas de esparto para devolverlos a su origen en el primer tren que acometiese el ascenso.

Cuando se construyó el puesto de La Mocha, a pesar de la proximidad de la estación de Cerro Muriano, este enclave siguió cumpliendo el objetivo para el que fue creado hasta mucho tiempo después, debiendo parar los convoyes descendentes en puntos tan próximos, con lo que el servicio se ralentizaba considerablemente. Más tarde, posiblemente en torno a 1945 y hasta que todos los vehículos remolcados de RENFE acabaron siendo pertrechados con freno de vacío (Afán, años noventa del siglo XX), se dio orden para que las operaciones que se realizaban en La Mocha se efectuasen en Cerro

Muriano, con lo que se evitaron inútiles retrasos y se hizo más efectiva la labor del personal.

Todo esto dejó de ser un problema cuando se generalizó el freno de vacío, un dispositivo que interconectaba todos los vehículos del convoy, por lo que cuando el maquinista frenaba desde la cabina, automáticamente se accionaban los frenos de todo el tren. Pero esto ocurrió a partir de los primeros años setenta, cuando ya la línea estaba a punto de cerrarse. De todas formas, prescindir de estas medidas de seguridad y de tantos vagones de un cometido inútil para la circulación normal, fue un alivio para el personal y para la idoneidad de la explotación en sí, aunque fuese durante poco tiempo.

24.5.0. La hipótesis planteada

24.5.1. La investigación

La hipótesis desarrollada a este respecto en el inicio de esta tesis, se circunscribía a la singularidad de las vías enarenadas instaladas en cascada. Esta circunstancia inusual hizo sospechar que su número y disposición era una incidencia completamente infrecuente dentro del panorama de las explotaciones ferroviarias tanto españolas como mundiales a tenor del escaso número de ellas que se conocía antes de iniciada esta investigación, por lo que ahora, tras haber profundizado en el tema, hay que dilucidar si la hipótesis se confirma o no al exponer unos datos comparativos.

Para poder tener una visión global del tema, en primer lugar, se trató de hacer una catalogación lo más exhaustiva posible sobre el número de vías de seguridad que se tendieron en el ferrocarril europeo y español.

Se ha de exponer una premisa fundamental para poder evaluar los resultados y es que ha sido imposible hallar dato alguno sobre este tipo de enclavamiento ferroviario más allá de nuestras fronteras. Internet no ha dado el menor resultado al respecto pese a que se ha buscado de manera ardua cualquier posible huella de la pasada existencia de estos sistemas de frenado pese a que se han introducido en el buscador palabras claves en varios idiomas como francés, inglés, italiano y alemán para encontrar evidencias tanto fotográficas como textuales.

Por otra parte, a través de dos conocidos, ciudadanos franceses de origen catalán y marroquí respectivamente, se intentó que indagasen entre conocidos que fuesen operarios de la SNCF, pero tampoco se ha obtenido el menor indicio de carácter oral de que en algún momento hubiesen funcionado estas vías enarenadas en el país vecino, lo que no indica taxativamente que su presencia no hubiese sido posible.

La demostración más evidente de esta carencia se debe a Eliane Mazar, nacida en Francia, profesora de Francés de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Córdoba, que, enterada de mi interés por hacer esta tesis doctoral me ofreció la posibilidad de contactar con Guy Mazar, tío suyo, ferroviario, jubilado de la SNCF, y miembro de una asociación de amigos del ferrocarril de Lyon con lo que su interés por el medio iba más allá de lo puramente profesional.

Le pedí que indagase ante él sobre este aspecto del ferrocarril y al poco tiempo me escribió un email en el que me decía que había hablado con su tío y que no había encontrado gran cosa respecto a lo que se le había pedido. *“Existe un sistema que consiste en salpicar de arena las vías para aminorar la velocidad del tren: la misma locomotora (parte delantera) lanza dicha arena cuando es necesario. En algunas*

pendientes, se puede colocar también un tercer rail pero sin esta cantidad de arena utilizada en España para frenar el tren”. Evidentemente, Monsieur Mazar hacía alusión a la arena que se esparce desde el arenero de la máquina y que se deposita en los carriles a través de un conducto que la echa delante de las ruedas para que agarre el acero de ambos elementos. También habló de un tercer carril, que posiblemente se refiriese al rail dentado al que se acopla el engranaje de las máquinas de los ferrocarriles de alta montaña, denominados de cremallera. Por lo tanto, el informante no conocía este sistema de frenado.

Por ello, en lo tocante a la existencia de estos enclaves más allá de nuestras fronteras, tan solo se ha podido rastrear más información que la dada en la Revista de Obras Públicas publicada en 1911 sobre el artículo de M. Koepk *Zeit des Ver Deutsch. Eisenbahnverw* donde se daba cuenta de una vía enarenada enclavada en Dresde, Alemania, y de unas pruebas realizadas en Inglaterra (Anónimo, 1911: 385-386).

Debido a la falta de información, o tal vez a su total carencia en países mucho más llanos que el nuestro, los resultados de la investigación sobre las vías de seguridad se han debido de limitar a lo hallado en el territorio nacional.

La implantación de las vías de seguridad en la red de ferrocarriles española, también conocidas como vías enarenadas y más castizamente como “estrelladeros”, se produjo durante la primera mitad del siglo XX, en los años en que aún funcionaban las viejas compañías privadas que luego absorbería RENFE, ya que sus gestores se vieron impotentes para garantizar la seguridad del personal, pasajeros, mercancías y material motor y remolcado ante un caso no improbable de la pérdida total de la capacidad de frenado de un tren debido a que la técnica no llega a cubrir las necesidades de eventuales escapadas de los trenes.

La relación que sigue pertenece a un intento de catalogación de vías de seguridad que debieron estar repartidas por toda la geografía hispana.

Su disposición en orden alfabético se ha hecho teniendo en cuenta la línea férrea en la que se integraba esta. Dentro de cada trazado se cita la estación o apartadero en la que estuvieron ubicadas, la provincia a la que pertenecía el topónimo donde se enclavaron, la compañía ferroviaria que originó su colocación y el año en que se realizó el proyecto.

La certificación de su existencia proviene de los legajos pertenecientes al Archivo Histórico Ferroviario, a una consulta realizada a los visitantes de la página Web Trensims.com o bien, en menor medida, de la documentación oral transmitida por conocidos.

24.5.2. Inventario de vías de seguridad españolas

Línea	Parada	Provincia	Compañía	Año
Albacete a Cartagena	Hellín	Albacete	MZA	1911
	Las Canteras	Murcia	MZA	
Alcázar de San Juan a Alicante	Socuéllamos	Ciudad Real	RENFE	1942
Barcelona a Portbou	Barcelona-El Clot	Barcelona	MZA	1900
	San Andrés de Palomar	Barcelona	MZA	1904
Belmez a Almorchón	Peñarroya-Pueblonuevo	Córdoba	MZA	1895

Córdoba a Belmez	Córdoba-Cercadilla	Córdoba	Andaluces	1905
	Tonkin, El	Córdoba	Andaluces	1923
	Mirabueno	Córdoba	Andaluces	1901
	Los Pradillos	Córdoba	Andaluces	1901
	Los Pradillos	Córdoba	Andaluces	1967
	La Balanzona	Córdoba	Andaluces	1920
	La Mocha	Córdoba	Andaluces	1901
	La Solana	Córdoba	Andaluces	1901
Fuente de S. Esteban a Barca de Alba	La Fregeneda	Salamanca	Oeste	
Linares a Puente Genil	Collado de las Arcas	Jaén	Andaluces	
	Collado de las Arcas	Jaén	Andaluces	
Madrid a Ávila	Villalba de Guadarrama	Madrid	Norte	
	La Cañada	Ávila	Norte	
Madrid a Alicante	Pinto	Madrid	MZA	1939
	San Vicente de Raspeig	Alicante	MZA	1911
Madrid a Zaragoza	Torralba del Moral	Soria	MZA	1923
	Jubera	Soria	MZA	1923
	Embid de la Ribera	Zaragoza	MZA	1916
Manzanares a Córdoba	Las Correderas	Jaén	MZA	
Mérida a Sevilla	Alanís	Sevilla	MZA	1931
Palencia a La Coruña	Albares de la Ribera	León	Norte	
Ripoll a Puigcerdá	La Molina	Gerona	Estado	
	Alp	Gerona	Estado	
	Ribas de Freser	Gerona	Estado	
Santander a Venta de Baños	Bárcena	Santander	Norte	
	Cobejo	Santander	Norte	
	Montabliz	Santander	Norte	
	Pesquera	Santander	Norte	
	Lantueno-Santiurde	Santander	Norte	
	Reinosa	Santander	Norte	
	Pozazal	Santander	Norte	
Soria a Castejón de Ebro	Castejón de Ebro	Navarra	Norte	
	La Nava-Tarazona	Zaragoza	Norte	
Tarragona a Barcelona y Francia	San Vicente de Calders	Tarragona	MZA	1895
	Hospitalet de Llobregat	Barcelona	MZA	1941
	Cruce de Samper	Barcelona	MZA	1884
Utiel a Valencia	Buñol	Valencia	Norte	1903
Villalba a Segovia	Tablada	Madrid	Norte	
Zaragoza a Barcelona	Barcelona-La Sagrera	Barcelona	MZA	1910
Zaragoza a Valencia	Masadas Blancas	Castellón	Norte	

Cuadro 11 Fuente: Elaboración propia.

24.5.3. Resultado de las hipótesis

Apenas si se han encontrado indicios de la presencia de vías de seguridad en otras partes del mundo, salvo en nuestro país. El particular relieve de la Península

Ibérica, que la convierten en el segundo territorio europeo con más superficie montañosa, condiciona que la instalación de estos específicos sistemas de frenado en cualquier ámbito geográfico se hiciese necesaria, pero, a pesar de tal peculiaridad orográfica, los casos encontrados de su existencia sorprenden por su escasa incidencia contra lo que pudiera pensarse.

Según la relación expuesta, se han encontrado 46 de estos sistemas de frenado que se instalaron en 21 líneas de ferrocarril correspondientes a diversas empresas de las que 16 fueron obra de la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante, 15 de Norte, 10 de Andaluces, 1 de Oeste, 3 de Estado y 1 de RENFE.

Habitualmente, se instalaron de una a tres en cada uno de los trazados en los que estuvieron emplazadas, sin embargo, en el caso de las líneas de Santander a Venta de Baños y en la de Córdoba a Belmez su número se elevó hasta siete en ambos casos, aunque si se tiene en cuenta que en Los Pradillos hubo dos, su número aumentaría en uno más, con lo que el trazado de Córdoba a Belmez sería en el que hubo una mayor cantidad de estos sistemas de frenado de todo el mundo.

Las causas de la proliferación en cuanto a la que nos ocupa han sido suficientemente expuestas a lo largo de la tesis, pero, con respecto al otro ferrocarril citado se explica su número debido a la fuerte pendiente que debe encarar el trazado para coronar la sierra de Santa María de la Cordillera Cantábrica. Curiosamente, la distancia que separa Bárcena, lugar donde se instaló la primera de las vías enarenadas, y Pozazal es similar a la que existe entre Córdoba y Cerro Muriano, pero, en cambio, la siniestralidad que hubo en las de ámbito norteño, no llegó ni a rozar apenas los índices de las que nos ocupan.

Por ello, habría que concluir que:

Si la existencia de las vías de seguridad no fue un hecho singular dentro del campo de las instalaciones ferroviarias porque solo hubo unas cuantas decenas, la existencia de las dispuestas en cascada sí que lo fue por su limitación a dos implantes conocidos: el de las líneas de Santander y Córdoba.

Las vías de seguridad fueron un elemento ferroviario único que se ubicaron en siete puntos distintos de la línea de Córdoba a Belmez como fueron la estación de Cercadilla, el Tonkin, Mirabueno, Los Pradillos, La Balanzona, La Mocha y La Solana. Hasta hubo un intento de instalar otra más que no llegó a materializarse, como se verá más adelante. Por ello, tales asentamientos no tuvieron parangón en el mundo, salvo en la línea que salvaba la Cordillera Cantábrica.

24.6.0. Conclusión

Ya no se construyen rampas de seguridad en ningún trazado. El frenado de vacío, generalizado a partir de los años cincuenta y los avances incorporados en el campo del frenado han dejado su uso casi al borde de la obsolescencia, aunque se conocen casos donde aún subsisten algunas en unas cuantas líneas del país para prevenir posibles escapadas.

Las que existieron, aún permanecen en su mayoría con las heridas que les ha hecho el tiempo y aparecen ya maduras para una interpretación desde el punto de vista arqueológico sin el que no se entendería su cometido... Y siguen tendidas, arcaicas e inutilizadas, como un exponente más de las viejas técnicas con las que el hombre logró

completar el milagro de poner en pie aquella conmoción que vivió la industria y que pareció ser la panacea del ser humano en el Siglo de las Luces, en el de la Ciencia y en el que nos ha precedido.

Como ha quedado dicho, en los diecinueve kilómetros que separaron la capital cordobesa de Cerro Muriano se debió de salvar un desnivel de más de cuatrocientos metros, lo que supuso una rampa continua de un veintiuno por mil, llegando en algunos tramos a ser de hasta un treinta y tres por mil. Tal peculiaridad hizo que desde su apertura se debiera de cuidar muy especialmente la inmunidad de las mercancías transportadas en los convoyes, la del personal y los usuarios y, por ello, quedó en su estructura y superestructura uno de los más singulares exponentes de este método de frenado como son las vías enarenadas.

Tras el cierre de la línea, las dos de Los Pradillos y la de Mirabueno permanecieron durante varias décadas a la espera de un tren que jamás llegó a salvarse en ellas. En los días inmediatos y posteriores al 28 de diciembre de 2004, un grupo de tres o cuatro individuos levantó ambas vías implantadas en la primera, seccionó los carriles y se llevó, poco a poco toda la herrumbre para venderla a chatarreros poco escrupulosos, esquilmando un patrimonio único.

Las que se tendieron, ya no existen, desapareciendo, incluso, hasta el emplazamiento donde estuvieron un día o quedando apenas la estructura. Debido a su condición de elemento único, hace mucho que se debió preservar su insólita presencia, testigo de la evolución técnica promovida por la revolución industrial.

Con los años pasados desde su puesta a punto, las vías de seguridad ofrecen una perspectiva tan difusa o desconocida para el ser humano actual que los restos de lo que fue una ínfima parte de aquella oleada de progreso han quedado como un motivo de estudio que ya no puede ser entendido si no es con el concurso del método empleado por la Arqueología Industrial.

Hoy, las vías de seguridad son ya Historia y Arqueología.

24.7.0. Esplendor de Cabeza de Vaca

El complejo industrial y ferroviario de Cabeza de Vaca alcanzó su mejor momento durante los años de la década de los veinte del siglo XX. Según indicó Torquemada Daza, *“el intenso tráfico ferroviario en la cuenca obligaba a que hubiera hasta diez locomotoras de Andaluces y algunas más de La Maquinilla, aunque lo habitual era la presencia de solo cinco o seis de las asignadas a la línea de Córdoba”*. Normalmente, se dejaba en el depósito *“una de reserva para caso de averías, una para el tren correo, otra para el mercancías y dos para maniobras. En ocasiones había una sexta máquina si el servicio lo exigía o para la circulación de trenes especiales”* (2016: 27).

En su playa confluyeron dos vías correspondientes a la línea de Córdoba a Belmez que fueron propiedad de Andaluces, de las cuales una era de paso y otra auxiliar para permitir los cruzamientos de los trenes. Además, hubo otras muchas que pertenecieron a MZA, que estuvieron plantadas sobre terrenos de la empresa rival o sobre los propios. Así mismo, hubo vías pertenecientes a Andaluces que se dispusieron sobre terrenos de MZA y otras que fueron propiedad de ambas compañías.

24.8.0. Robo en El Vacar-Villaharta

En los primeros días del año 1922, se produjo la sustracción de cinco corambres de aceite de un vagón parado en la estación de El Vacar-Villaharta. Lógicamente, se ignora quién o quiénes fueron los autores.

24.9.0. Ampliación del edificio de viajeros de la estación de Obejo

El 13 de mayo de 1922, Andaluces solicitó a la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla que se le permitiese ampliar el edificio de viajeros de la estación de Obejo debido a que la vivienda que *“tiene asignada al jefe de la misma y como por otra parte es conveniente que un factor de ella habite en dicho edificio”* (AHF, 1922: a: A - 0073 - 020), se propuso que se ampliase el mismo.

Su alargamiento, autorizado el 30 de mayo siguiente, consistió en añadirle dos cuerpos laterales que se situaron a derecha e izquierda del edificio existente, con lo que tomó un aspecto rectangular, pues llegó a alcanzar 19,66 metros de fachada, frente al casi cuadrado que tuvo desde su origen.

Otra obra idéntica se llegó a hacer en Villanueva del Rey y una semejante en Alhondiguilla-Villaviciosa, pero en este último caso se añadieron dos cuerpos laterales a cada lado en vez de uno, como fue el caso de las otras dos estaciones.

Precisamente, se hicieron estas reformas en paradas en las que había un problema de alojamiento para el personal, un mal endémico en esas fechas en las que el aumento del tráfico requería emplear a nuevos ferroviarios, pero no se disponía de viviendas suficientes para ubicarlos a estos y a sus familias.

24.10.0. Fosas para picar fuego en Cercadilla

El 17 de mayo de 1922, la Compañía se decide a construir *“dos fosas de picar fuego de 22 metros de longitud [...] para activar la preparación de las máquinas del Depósito de Cercadilla, dotándolas de agua y carbón y además de facilitar la limpieza de los fuegos y vaciar los ceniceros”* (AHF, 1922: A - 0116 - 003).

Las fosas estaban situadas entre los carriles de dos vías del depósito. Se dispusieron unas escaleras de entrada y salida a cada lado del foso para que se pudiese acceder a las zonas del chasis situadas en las partes bajas de las máquinas. Según el plano presentado a la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla, una se ubicó junto al muelle de carbón y la otra más al norte, pero frente a la rotonda.

Finalmente, se autorizó la realización del proyecto el día 24 de junio de 1922.

24.11.0. Condiciones para el suministro de obras metálicas

Al igual que había hecho la empresa en 1917 con las obras de fábrica, el 1 de junio de 1922 emitió un *Pliego de Condiciones para el Suministro a esta Compañía de Obras Metálicas* que afectaba a las compras de hierro y acero y a los proyectos que debían realizar los suministradores y contratistas. Numerado con el número 5, se trató de un texto de poca extensión de apenas trece artículos en los que se exhibía el objeto del pliego que consistía en adquirir los hierros necesarios, salvo los aparatos de vía (Art. 1), las condiciones generales de ejecución (Art. 2), la calidad de los materiales (Art. 3), las condiciones particulares de ejecución (Art. 4), los pesos del material recibido (Art. 5), la pintura (Art. 6), los derechos de patentes (Art. 7), comprobación y recepción provisional

(Art. 8), la entrega (Art. 9), las retenciones por retrasos (Art. 10), la recepción definitiva (Art. 11), la prohibición de traspasar los contratos de trabajo a terceros (Art. 12) y la cuestión legal ante problemas entre la compañía y el contratista (Art. 13) (AHF, 1925: A - 0111 - 005).

Como ya ocurriera con las condiciones de obras, las relativas a este apartado supusieron el modo de construir de la empresa en toda la red andaluza, por lo cual, también lo sería de la línea del ferrocarril de Córdoba a Belmez.

24.12.0. Descarrilo de un vagón en Espiel

El jefe de la estación de Espiel informó en los primeros días de junio de 1922 que las cuatro ruedas de un vagón perteneciente al tren 216 se habían salido de la vía mientras el convoy hacía maniobras. No hubo desgracias personales y enseguida quedó restablecido el servicio porque se encarriló el vehículo al poco de ocurrido el incidente (Anónimo, 08/06/1922: *La Voz* Núm. 884).

24.13.0. Acto de sabotaje en la Solana del Sacristán

En esos mismo días, en el P. K. 35,100, situado en la zona de La Solana del Sacristán, el maquinista del tren 1.016 encontró un tirafondos colocado en la junta de dos carriles, por lo que dio parte al guardavía de la sexta brigada de la línea de Córdoba a Belmez llamado Pedro Calvillo para que lo comunicase a la guardia civil para que intentase localizar a los posibles autores, dado que podía haberse ocasionado una catástrofe (Anónimo, 08/06/1922: *La Voz* Núm. 884).

24.14.0. La situación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

En cuanto a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, su coeficiente de explotación ascendía ya por los inicios de la década de los años veinte a más de un ochenta por ciento. Pese a la política de absorciones de otras líneas férreas tan audaz que había emprendido, los resultados económicos no fueron los esperados, por lo que se procedió a entablar un acuerdo entre esta y la del Sur con el que la situación se palió un tanto y hasta se logró repartir algún dividendo entre los accionistas.

En 1922, Andaluces tenía ya un capital de unos cuarenta y cinco millones de pesetas invertido en su filial, sin embargo, un año más tarde, *“en vista de no haber llegado a un acuerdo para continuar la explotación de la del Sur de España, había formulado una oferta para compra en firme de las obligaciones de esta última, oferta que sostendría de ser aceptada antes del día 12 de junio próximo pasado por 35.000 acciones como minimum”* (Anónimo, 1923: 334). Como quiera que se había excedido esa cifra en gran medida, se habían adquirido todas las presentadas hasta el 12 del mes de julio.

Pese a haber sido absorbida en 1916 por su rival, la Compañía del Sur aún mantenía el comité de París, pero, en 1923, como la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces había adquirido ya más de las 50.000 obligaciones *“de las líneas de Linares a Almería y de Moreda a Granada, han sido reemplazados los consejeros de la Sociedad Civil de Obligacionistas Sres. Essig, L'Epine, Gavarry, Hivennat y Jugo por los Sres. Montejo, Cuyás, conde de Bulnes y Alburquerque, según previenen los Estatutos de la entidad últimamente citada”*. Posteriormente, *“el Consejo de la Asociación Civil de los*

Obligacionistas de dicha Compañía los ha reunido en Junta general extraordinaria, presentando a la misma una Memoria según la cual, hasta mediados de septiembre último, se habían recogido más de 92.000 obligaciones de las 106.181 que había en circulación” (Anónimo, 1923a: 523-524). Al disolver esta dirección de una manera definitiva, a partir de entonces, la Compañía del Sur pasará definitivamente a ser gestada por Andaluces.

Aún así, el ejercicio de 1923 dio unas cifras de ingresos para la empresa de 54.026.000 de pesetas, que no son suficientes para rendir beneficios debido a los ingentes gastos realizados (Anónimo, 1924: 92).

Como se ha adelantado, lo último construido en la línea de Linares a Almería, y también de todos los ramales que partían de esta, fue una prolongación hasta el puerto de la capital andaluza de 2.995 metros que se inauguró el 1 de agosto de 1925 para dar salida al mineral extraído en la provincia, que era la base principal de la economía del trazado. Aunque ya existían unas instalaciones anteriores enclavadas a tal efecto, las dificultades de implantación y ubicación hicieron que se acometiese esta otra obra postrera para poner un punto final a tan magna explotación.

Finalmente, este complejo ferroviario del Levante de la región andaluza pasó a depender completa y definitivamente de Andaluces cuando la esta la compró en 1929 (Wais, 1974: 370).

24.15.0. Nuevo accidente grave sin consecuencias

El 20 de marzo de 1923, el tren mixto ascendente, compuesto por veinticuatro unidades, descarriló entre las estaciones de Alhondiguilla-Villaviciosa y El Vacar-Villaharta debido al mal estado de la vía. Se salieron quince vagones que quedaron completamente destruidos. La máquina quedó en el lado derecho de la vía y los vagones en el contrario. En el conjunto, iban once de viajeros que al estar enganchados al final del convoy no sufrieron apenas daños. El maquinista Rafael Molina, el fogonero y tres guardafrenos resultaron con algunas lesiones.

Los viajeros debieron de apearse en la estación de La Solana a esperar al correo para poder continuar su viaje. Por otra parte, se envió un tren de socorro con el personal necesario para poder encarrilar todo el convoy y arreglar los desperfectos, pero era tal el estado del material que se tardaron muchos días en volver a dejar la línea expedita (Anónimo, 20/03/1923: *La Correspondencia de España* Núm. 23552).

24.16.0. Estudio para una variante entre Cercadilla y el P. K. 42,000

A mediados de abril de 1923, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces presentó en el oportuno negociado un escrito dirigido al Ministro de Fomento para pedir autorización para que pudiese efectuar un estudio que posibilitase la construcción de una variante del trazado de la línea férrea entre Cercadilla y el P. K. 42,000 (Anónimo, 11/04/1923: *Diario de Córdoba* Núm. 32211).

24.17.0. Errores continuos

El primer incidente de que se tuvo noticias tras haberse puesto en funcionamiento el tinglado de las vías enarenadas se produjo la noche del 7 de mayo de

1923 cuando “el tren 314 paró en Los Pradillos dos horas y 27 minutos por haber entrado en la vía enarenada por no poder contener su marcha. Se pidió una máquina de reserva a Cercadilla, continuando su marcha. No hubo desperfectos en el material fijo ni móvil” (Anónimo, 08/05/1923: *El Defensor de Córdoba* Núm. 7680).

24.18.0. Avería de una locomotora

El día 31 de mayo de 1923, el jefe de estación de Cerro Muriano comunicó al Gobierno Civil que el maquinista del tren número 11 se vio obligado a parar durante veinte minutos en el P. K. 15,000 por haberse averiado la máquina número 437 (Anónimo, 01/06/1923: *Diario de Córdoba* Núm. 32255).

25.0.0. LOS AÑOS DE LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA

25.1.0. La vigencia del “Problema Ferroviario”

Como se ha dicho, la prensa abordó repetidamente “El Problema Ferroviario” y también los medios políticos con mayor o menor fortuna, pero, las opciones más acertadas en cuanto a la exposición del asunto provinieron, lógicamente, de los medios doctos de la ingeniería civil.

En esos ámbitos se decía que *“las falsas ideas, que inducen a error a los ingenieros alejados de las cosas ferroviarias, causan verdaderos estragos entre las personas no peritas, y así se oyen constantemente dislates, aún entre Corporaciones comerciales, que por su seriedad y medios de que disponen tienen elementos para dilucidar cuestión tan interesante”* (Arango, 1923: 318), por lo cual no había que defender proyectos que entrañasen proyectos poco claros, sino los que tuviesen una base profesional.

25.2.0. El contexto histórico

“El Problema Ferroviario” continuaba en plena efervescencia cuando la década de los años veinte iniciaba su andadura. La expectativa de solución al asunto de los ferrocarriles vendría de la mano de un gobierno que, en aquellas circunstancias políticas, y las que imperaban en toda Europa, se mantendría mediante la fuerza de una dictadura. Así, el 13 de septiembre de 1923 el general Miguel Primo de Rivera se instaló en el poder dando un golpe de estado que contó con el consenso de la precaria monarquía de Alfonso XIII.

Nada más iniciada su labor, el nuevo gobernante creó un Directorio Militar inspirado en el modelo de gobierno fascista italiano que contenía en su seno una comisión para tratar las dificultades que atravesaban los ferrocarriles que presidían los generales Antonio Mayandía y Navarro.

Aunque ya se habían dado pasos antes del golpe poniendo en marcha el Consejo Superior Ferroviario, este organismo se sustituyó en 1924 por el Consejo Superior de Ferrocarriles, que tendría una incidencia decidida en estos, dado que habría de intervenir en el discurrir de las empresas y, por lo tanto, repartir también las esporádicas ganancias. Sin embargo, la realidad fue que el Estado siguió invirtiendo mientras las empresas repartían dividendos.

Por ello, los medios de la ingeniería ferroviaria dijeron que *“estamos en un régimen de transición, y España entera vive con la esperanza de la ordenación ferroviaria ofrecida por el Estado, que ha de regular no sólo las relaciones contractuales entre las Empresas y el Estado sino también las bases técnicas que tiendan a dar a la explotación la necesaria unidad de acción”*. Además, se pidió que se regulasen *“la fusión de nuevas líneas con las actuales redes”* (Arango, 1923: 318).

25.3.0. El intento de acabar con la crisis de los ferrocarriles

A los miembros del citado Consejo Superior de Ferrocarriles se les encargó *“el estudio de una Memoria sobre la reorganización radical de los ferrocarriles españoles, que ha sido redactada por un prestigioso militar, el teniente coronel de Ingenieros Sr.*

Gil Clemente". Por otra parte, "el presidente del Directorio militar ha firmado una Real Orden disponiendo se abra pública información escrita para recoger las aspiraciones y propuestas de las Corporaciones, Asociaciones, Empresas y particulares, en relación con el régimen de ferrocarriles". Los escritos debían entregarse "en la Presidencia del Consejo de Ministros, en sobres cerrados dirigidos a la "Ponencia de ferrocarriles del Directorio militar", consignándose, en los mismos sobres, que contienen "Propuesta sobre régimen ferroviario".

Igualmente, se indicaban las bases a las que debían atenerse los ponentes y la fecha límite de recepción de los escritos, que era el 30 de Octubre de 1923. Mediante otra disposición, se invitaba a los vocales que integraban "los Consejos Superiores de Obras Públicas y ferroviario para que den absoluta preferencia a los trabajos que deban realizar como consecuencia de las consultas que a los dichos Cuerpos se hagan sobre tan importantes cuestiones, dando así una patente muestra de patriotismo y demostrando una vez más el celo que les caracteriza" (Anónimo, 1923: 477).

25.4.0. Deficiencias en el camino de acceso a Cercadilla

A partir del mes de noviembre de 1923, y siempre que caía algún aguacero, durante años, se estuvo formando un enorme charco de agua en el lado derecho del camino que conducía desde la ciudad a la estación de Cercadilla que cortaba el paso por completo.

Como quiera que no se le diera solución al problema, la prensa siguió haciéndose eco cada vez que se formaba "el lago", como lo designaba el periodista, por lo cual, el alcalde que regía el consistorio municipal declaró "que el arreglo de aquel sector era de la exclusiva competencia de la Empresa de Andaluces" (Cañas, 15/12/1932: *La Voz* Núm. 4365). Por concesiones hechas por la compañía ferroviaria al Ayuntamiento y a otros organismos públicos de unos terrenos que en principio pertenecieron a esta, pero que se cedieron a la ciudad, era frecuente "ver allí a los agentes del Estado, la provincia y el municipio cuando de hacer alguna mejora se trata", dado que el riego y el alumbrado era cosa del Ayuntamiento, la conservación de la carretera pertenecía a los peones camineros y lo demás a los empleados del Estado, sin embargo, nadie parecía tener la obligación de mantener aquella vía pública en las condiciones adecuadas.

La obra no era ni siquiera onerosa. Tan solo con levantar el piso y construir una pequeña alcantarilla era suficiente, ya que hacer más profundas las cunetas laterales no había dado el menor resultado.

Pero, fue pasando el tiempo y no se le dio solución al problema, dado que aún en el año 1944, ya en tiempos de RENFE, se seguía pidiendo que se solventase esa deficiencia.

25.5.0. Rotura de un vagón de mercancías

El 18 de diciembre de 1923, el jefe de estación de El Vacar-Villaharta dio cuenta al Gobierno Civil mediante un mensaje telegráfico de la rotura de un gancho de tracción y de una cadena de auxilio del vagón H 2628, por lo cual, el tren número 212, del que iba formando parte el vehículo, se detuvo en el P. K. 32,600 y estuvo parado por espacio de treinta y cinco minutos hasta que fue reparada la avería, tras lo cual, emprendió la marcha (Anónimo, 18/12/1923: *La Voz* Núm. 1405).

25.6.0. Descarrilo en Cercadilla

El día 9 de junio de 1924, descarriló el tren número 211 a la salida de la estación de Cercadilla, en concreto, en el cambio número 19, por lo cual estuvo la vía interceptada por espacio de una hora y veinticinco minutos. Debido a ello, el convoy tuvo que ser remolcado por otra máquina del depósito (Anónimo, 10/06/1924: *El Defensor de Córdoba* Núm. 8013).

La noticia dada por el periódico indicaba que la locomotora que lo remolcaba era la número 618, sin embargo, Andaluces no tuvo nunca una locomotora con ese número. La única serie que se numeró dentro de la centena del seiscientos fue la 601-610, por lo cual, solo es posible que hubiese una máquina con un número aproximado que pudo intervenir en el accidente, por lo que puede que fuese la 608.

25.7.0. El Estatuto Ferroviario

La intención del Consejo Superior de Ferrocarriles con respecto a proceder de una manera determinada en la resolución del problema de los ferrocarriles españoles incidía en los postulados prescritos anteriormente por Francisco Cambó. Por ello, todas las propuestas de mejoras que se realizaron se recogieron en el Estatuto Ferroviario que se aprobó el 12 de julio de 1924, cuyos conceptos se resumieron en tres puntos principales:

- Rescate de las líneas por el Estado.
- Autofinanciación del ferrocarril mediante la adecuación de los precios del transporte.
- Aportación estatal de capital para mejora de las infraestructuras.

Como es evidente, el primero incidía en la nacionalización, por lo que, lógicamente, el estatuto no se recibió en el ámbito de las empresas con buenos ojos, sin embargo, dado lo grave de la situación, la intervención del Estado en el asunto era un mal necesario. En lo tocante a los puntos segundo y tercero, sí que fueron aceptados convenientemente por los organismos ferroviarios.

Para solventar la cuestión de las ayudas a las compañías, se creó la Caja Ferroviaria del Estado, que supuso una fuente de capital para que sus maltrechas economías pudieran acudir a esta en busca de apoyo.

La capitalización del organismo financiero se debió hacer mediante la apertura de una emisión de deuda pública que iba a permitir la realización de viejos planes jamás acometidos o nunca concluidos que tenían pendientes las empresas desde muy antiguo.

25.8.0. Datos sobre los correos de la línea

En el comentario que hizo un periodista durante los meses intermedios del año 1924 en *Don Quijote* sobre un viaje que hizo por la línea indicó que los correos de la Sierra estaban compuestos por dos furgones, un coche de primera clase, dos coches de segunda y tres coches de tercera. En el recorrido entre el inicio y el final de línea se emplearon hasta seis horas y hasta hubo que cambiar hasta tres veces de locomotora debido a las constates averías sufridas por dos de las máquinas (Anónimo, 06/07/1924: *Don Quijote* Núm. 5).

25.9.0. Suspensión de la venta de billetes de ida y vuelta

Por esos días intermedios del año 1924, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces había suspendido la venta de billetes de ida y vuelta.

25.10.0. Incidente en La Solana

El 19 de julio de 1924, el tren 212, que salía de Belmez a las 12:30 horas comenzó a acumular retraso debido a deficiencias en la locomotora que lo conducía, una Du Bousquets número 602, por lo cual, al llegar a Alhondiguilla-Villaviciosa se le quitó alguna carga.

Al llegar al apartadero de La Solana, se detuvo unos cuantos minutos y al reanudarla se abrió una grieta de cerca de un metro de longitud en el lado derecho de la caldera, por la caja de fuego.

Por un momento, se temió entre las personas que habitaban y trabajaban en el puesto de seguridad que se produjera una catástrofe, pero, con mucho arrojo, Castro, el maquinista, se metió entre el chorro de vapor hirviente, cerró el regulador y usó el automático, por lo que no se produjo ningún daño ni a él ni al fogonero.

Cuando llegó el correo ascendente a la estación de El Vacar-Villaharta, se llevó la máquina hasta el lugar del accidente y se apartó el convoy para dejar libre la vía general. Luego, la que ayudó a moverlo volvió a recoger su tren y siguió su camino hacia Belmez. Mientras, otra locomotora de reserva que había en Alhondiguilla-Villaviciosa se hizo cargo de los vagones del convoy siniestrado. Entretanto, la locomotora averiada quedó apartada en la Solana esperando su traslado o su reparación.

Cuentan las crónicas vertidas en la prensa local que se hicieron eco de este suceso que poco después de haber ocurrido el problema, la mujer de Castro dio a luz al primer hijo del matrimonio (Anónimo, 20/07/1924: *La Voz* Núm. 1625).

25.11.0. Pliego de condiciones para construir

El Real Decreto de 12 de julio de 1924 puso en pie un nuevo Pliego de Condiciones Generales y Económicas para la Ejecución de obras que se complementó con el Plan Económico de Obras de mejora y Adquisiciones de material, que se aprobó por Real Orden de 12 de enero de 1927. El texto estaba compuesto de 65 artículos que se repartían entre ocho apartados que respondían a los temas siguientes:

El apartado I (Art. 1 a 3) estaba dedicado al objeto del articulado y a las condiciones a que se acogía cada proyecto.

El apartado II (Art. 4 a 8) indicaba que solo reconocía la personalidad del contratista o de su representante, que debía pagar a sus obreros y acreedores y que no era posible que traspasase su contrata a un tercero.

El apartado III (Art. 9 a 20) decía que no se podían reclamar aumentos de precios o indemnizaciones, prescribía los sellos y timbres oficiales que hubiese que pagar, los aumentos y mejoras fuera de abono, las indemnizaciones, daños y perjuicios, los accidentes de trabajo, el servicio sanitario y el retiro obrero, los medios necesarios para desarrollar la obra y la no recusación de los inspectores de las obras.

El apartado IV (Art. 21) trataba sobre la fianza que debía depositar el contrista.

El apartado V (Art. 22 a 23) proponía las normas para la formalización de la contrata.

El apartado VI (Art. 24 a 39) aludía al replanteo de las obras, a los plazos para iniciarlas y acabarlas, las excusas o motivos para no iniciarlas, la fidelidad al proyecto, los materiales adecuados a emplear, los hallados en las excavaciones, los manantiales, el material de la compañía usado por el contratista, la expulsión de obreros no adecuados, la adquisición de los billetes de libre circulación y los trenes de trabajo.

El apartado VII (Art. 40 a 52) hablaba de la recepción provisional de las obras por la Compañía, la medición de las mismas, las cubicaciones, la valoración general, los pagos, los retrasos en los pagos, los plazos de garantía, la situación y recepción definitiva de las obras y la devolución de fianzas.

El apartado VIII (Art. 53 a 65) se refería a los imprevistos que habían de aparecer en trabajos y obras imprevistos, de las mal ejecutadas, del poder de variar las obras de la compañía, los casos de fuerza mayor y las rescisiones de contrato.

Con la nueva normativa, Andaluces ascendió un nuevo escalón en la regulación interna de su funcionamiento.

25.12.0. Nuevo atropello de una zorrilla

A mediados del mes de diciembre de 1924, la locomotora de un tren arrolló a una zorrilla que circulaba por la línea en la que iban subidos varios obreros de Vía y Obras y en la que llevaban su herramental de trabajo.

El suceso ocurrió porque se había formado una espesa niebla que dificultaba en extremo la visión y, por lo tanto, ni el maquinista vio acercarse el vehículo ni los operarios vieron el tren. Como consecuencia del accidente, un obrero resultó muerto y otros tres quedaron gravemente heridos (Anónimo, 16/12/1924: *El Correo de la Mañana* Núm. 3361).

25.13.0. Las obras públicas como medio de paliar la crisis

En 1925, el Directorio Militar dio paso al Directorio Civil. Para entonces, el pleno empleo era una utopía que casi se divisaba en el horizonte social del país y que se sustentaba en la proliferación de obras públicas que se estaban emprendiendo debido a la bonanza económica mundial. Uno de los muchos sectores beneficiados por estas fue el ferroviario, que aprovechó la coyuntura favorable para proceder a la racionalización de una red deficiente.

Por aquel entonces, se decía al respecto del mapa de los ferrocarriles españoles que *“además de enormes claros que prueban su insuficiencia, [hay también] falta de dobles vías y formidables inclinaciones de rasantes [por lo que] el programa de las nuevas construcciones férreas tiene que tener como norma admitir pendientes más débiles en nuestros ferrocarriles”* (Arango, 1923: 318).

25.14.0. Nuevo estudio para la variante entre Cercadilla y el P. K. 42,000

Las dificultades orográficas que debía afrontar la línea fueron desde siempre un problema para la compañía propietaria. Incluso tras haber implantado el sistema de vías

de seguridad, decidió resolver el problema en 1925 de una manera aún más drástica: proyectando un nuevo trazado para la línea.

Efectivamente, el 4 de septiembre de 1925 se autorizó a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces a que iniciase los trabajos y el 16 de septiembre de 1925 se dio a conocer en la prensa que *“se le conceda autorización para efectuar los estudios de una variante en el ferrocarril de Córdoba a Belmez que mejore las condiciones del trazado actual de la vía entre la estación de Cercadilla y el kilómetros 42 de la línea”* (Anónimo, 16/09/1925: *Gaceta de Madrid* Núm. 259).

Para ello, debió pagar la fianza de 2.100 pesetas estipulada *“para que en el término de un año verifique los estudios de la citada variante”*.

25.15.0. Otro desprendimiento de un talud

En la mañana del 13 de marzo de 1925 pudo ocurrir otra tragedia cuando en el P. K. 15,900 de la línea se produjo un desprendimiento de un talud que cayó sobre la vía llenándola de tierra y hasta de rocas de gran tamaño cuyo volumen en conjunto, según testigos presenciales superaba ampliamente el tamaño de una locomotora.

Algo después, paso por el lugar un chaval de catorce años llamado Diego Gaitán Serrano, que era hijo del capataz de la brigada número 4 de Vía y Obras, cuando llevaba a pastar un rebaño de cabras. El joven sabía que el tren carreta número 213 que había salido de Cercadilla a las ocho de la mañana, estaba a punto de pasar, por lo que corrió hasta la casilla más próxima, la que se ubica en el P. K. 15,600, y dijo al ferroviario que avisase de que el tren no saliese de La Balanzona, pero no dio tiempo. El tren ya estaba en marcha hacia allí y además muy cerca. Cuando apareció de pronto, corrieron hacia el mismo haciendo señales evidente para que se detuviese y así lo hizo el maquinista.

Una comisión formada por algunos de los viajeros hablaron de promover unas gestiones ante las autoridades para que se le concediese una recompensa al muchacho (Anónimo, 13/03/1925: *La Voz* Núm. 1860).

Avisada la estación de Cercadilla, se envió un tren de socorro con una cuadrilla de obreros pertrechados con el herramental necesario para despejar la vía, lo que se logró una vez pasada la una de la tarde. Entonces, el correo continuó su marcha hacia Belmez y también pudo hacerlo el tren descendente del mismo tipo que marchaba hacia Córdoba, por lo que en vez de llegar a las 10:30 horas lo hizo a las 14:30 horas.

25.16.0. Estallido de una caldera de una locomotora

Lo que se pudo evitar fue otra tragedia ocurrida, como tantas otras de manera insólita, en las inmediaciones de El Vacar-Villaharta cuando estalló la caldera de la locomotora número 602, la misma Du Bousquets que había reventado diez meses antes en La Solana, sin causar daños irreparables.

Sin embargo, el día 28 de mayo de 1925, mientras conducía el tren de mercancías número 216, volvió a abrirse el hierro, por lo cual fueron afectados el maquinista Antonio Valeriano Martínez, de 30 años, casado y con un hijo de pocos meses, que resultó con quemaduras de segundo grado en varias partes del cuerpo, y el fogonero Juan Antonio Zurita Rojas, de 27 años, soltero, al que el agua hirviendo le dañó la cara, el cuello, las piernas y las manos.

Según contaron los heridos, en el P. K. 36,800, entre las estaciones de Alhondiguilla-Villaviciosa y El Vacar-Villaharta se abrió el ángulo izquierdo de la plataforma de la caldera de la maquina debido a un exceso de presión.

Ambos fueron llevados hasta esta última parada, donde había un conductor que hacía un servicio de viajeros. El jefe de estación le rogó que los llevase a Córdoba, pero, se negó, por lo cual, el ferroviario telegrafió a la capital para que el gobernador civil impusiese un correctivo al chófer por su falta de humanidad.

Ante la escasez de automóviles en aquella época en lugares pequeños y de pobreza extrema como El Vacar, es posible que el citado chófer fuese el encargado de llevar en un vehículo a motor a los viajeros que se apeasen en esta estación y que se dirigiesen hacia el balneario de Peñas Blancas, en Villaharta. Si se pedía expresamente, la dirección del centro enviaba un conductor con un coche a recoger a los hospedados en el centro termal y cuando acababa su estancia, los llevaba de nuevo al lugar donde se bajaron del tren. La fecha en la que se produjo el incidente del jefe de estación y el conductor coincide con uno de los dos periodos de apertura oficial, que era del 1 de abril al 15 de junio y del 1 de septiembre al 15 de noviembre.

Entonces, fueron llevados en una zorrilla. En Cerro Muriano, se hizo un alto para que Francisco Ruiz Hens, el médico de la localidad, les practicase una cura de urgencia.

Según dijo Fernando Marín, el médico de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que los curó a su llegada a Córdoba, el estado de los dos era grave (Anónimo, 29/05/1925: *La Voz* Núm. 1950).

Sin embargo, otro medio periodístico de la capital dio otra información con ligeras variantes y hasta con algún dato contradictorio... Se dijo que la explosión se produjo en el interior de un túnel cercano a El Vacar, pero sin especificar en cual de los tres existentes se efectuó el accidente. La información es contradictoria con respecto a la dada antes de que el accidente se produjo en el P. K. 36.800, ya que los túneles se encuentran aproximadamente entre el P. K. 32.300 y el 33.800, por lo que hay tres kilómetros de distancia entre donde indica un dato y otro. Por otra parte, también se dice que fueron trasladados en un furgón y que llegaron a Cercadilla a las dos de la tarde donde se les curó y tras lo cual el médico titular los envió a sus respectivos domicilios (Anónimo, 28/05/1925: *Diario de Córdoba* Núm. 26772).

Al día siguiente, Antonio Valeriano Martínez murió a causa de las quemaduras (Anónimo, 30/05/1925: *Diario de Córdoba* Núm. 26774). Se sabe que Juan Zurita Rojas recibió la visita del médico en su domicilio hasta donde se desplazó este en los días sucesivos para curarlo. Según se informaba en un periódico local, el 9 de junio seguía mejorando.

25.17.0. Nuevo cambio de nombre de Alhondiguilla-Villaviciosa

El 18 de agosto, se debatió en la Diputación de Córdoba una petición realizada por Enrique Pérez Romero mediante la que pedía a esa corporación para que se interesase por el cambio de nombre de la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa por el de Peñas Blancas-Villaviciosa, dado que, como es sabido, el balneario de Villaharta se denominaba Peñas Blancas. El peticionario era el apoderado del citado centro termal (Anónimo, 18/06/1925: *La Voz* Núm. 1970).

25.18.0. Incidente en Cabeza de Vaca

El 26 de agosto de 1925, cuando entraba a la estación de Cabeza de Vaca, la máquina 608, la titular por aquel entonces del tren 1.015, descarriló en el cambio número 11, sin embargo, la vía no estuvo mucho tiempo cortada porque se subsanó enseguida la anomalía y tampoco hubo que lamentar ningún tipo de desgracia personal (Anónimo, 27/08/1925: *La Voz* Núm. 204525).

25.19.0. Robo de alambre galvanizado

Cuando se estaba renovando la línea telegráfica alguien robó un rollo de hilo de alambre galvanizado de sesenta kilos de peso, por lo cual, se dio parte a la guardia civil de Villanueva del Rey y estuvo tratando de localizar a los autores del robo (Anónimo, 25/09/1925: *La Voz* Núm. 2027).

25.20.0. Casas en Villanueva del Rey y Alhondiguilla-Villaviciosa

La mayor complejidad de la explotación iba requiriendo que cada vez se ampliase más el número de edificios construidos a lo largo de la red de Andaluces y de la línea que nos ocupa. Por ello, el 22 de octubre de 1925 se firmó un contrato entre Andaluces y las empresas Serrano Hermanos y Jiménez Huertas para la construcción de casillas para un agente y su familia en Valchillón, Torres Cabrera y Fernán Núñez, de la línea de Córdoba a Málaga; en Collado de las Arcas, de la línea de Puente Genil a Linares; y en Villanueva del Rey y Alhondiguilla-Villaviciosa, en la línea que nos ocupa, siendo la de esta última estación de un tamaño adecuado como para acoger a tres operarios y a sus parientes (AHF, 1925: A - 0111 - 005).

La casa simple de Villanueva del Rey se construyó tras el muelle y dispuso de una sola planta y un corral trasero con un colgadizo que techaba con teja alicantina prácticamente la mitad de la superficie de este. En total, tuvo 95,13 metros cuadrados de superficie.

La vivienda triple se levantó a la orilla del camino que iba desde la carretera de Villaharta a Villaviciosa a la estación. Tuvo dos plantas y 175,40 metros cuadrados. El retrete estuvo en el patio. Las ventanas y puertas se pintaron de color cuero.

La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces tuvo un color como distintivo con el que se pintaron sus vagones, coches de viajeros, algún automotor y, en general, cualquier elemento al que se intentase darle una entidad corporativa de la empresa. Aunque no existen fotos en color de esa época, se ha sabido por descripciones de antiguos trabajadores de la empresa que el color era exactamente el de la bandera que dio Fernando III a Andalucía y que ha quedado como enseña de la ciudad de Sevilla. El tono es una mezcla que no llega a ser ni rojo ni marrón, aunque sí una amalgama indefinida de ambos. Casi con toda seguridad, el "*color cuero*" a que se alude en el informe de construcción de este legajo es posiblemente este mismo. Para más información al respecto, ver la revista *Paso a Nivel* nº 4, página 3.

25.21.0. Nombramiento del responsable de la variante

El director de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces comunicó al Gobernador Civil de Córdoba que había nombrado al ingeniero de Caminos Canales y Puertos Antonio Rivera Ridaura responsable del estudio de la variante del ferrocarril de Córdoba a Belmez que se estaba gestionando (Anónimo, 02/11/1925: *La Voz* Núm. 2066) y que nunca se llegó a efectuar.

25.22.0. Fuerte temporal en la línea

La noche del 27 al 28 de noviembre de 1925, se desató un vendaval que combinado con la fuerza de las lluvias torrenciales hizo que la línea de la Sierra se interceptase por desprendimientos de piedra y rocas y por árboles y postes del telégrafo caídos sobre la vía. Debido a esto último no hubo comunicación entre las distintas estaciones durante la madrugada, con lo cual, todo el tráfico se detuvo. Incluso, el tren de mercancías 1.015 se quedó bloqueado entre Cerro Muriano y La Balanzona. Finalmente, tras trabajar toda la noche, las distintas brigadas de Vía y Obras afectas a la línea consiguieron normalizar toda la situación (Anónimo, 29/11/1925: *La Voz* Núm. 2093).

25.23.0. Problemas burocráticos

Una vez que la Caja Ferroviaria del Estado comenzó a dar dinero a las compañías de ferrocarriles para adquirir nuevo material o bien realizar mejoras de todo tipo, cualquier proyecto que se presentaba debía de acompañarse de una ingente documentación debido al detalle que se exigía por parte de la Administración en cuanto a los propuestos. A partir de ese momento, los comprobantes y justificantes referentes a cualquier nueva obra contuvieron innumerables folios, además de los planos pertinentes, aunque el proyecto fuese de una mínima importancia y, si la tenía, el volumen del expediente presentado era enorme.

Por otra parte, los trámites burocráticos para la aprobación se alargaban a lo largo de varios meses, cuando antes apenas si se tardaban unos días o unas semanas en certificar su idoneidad por parte de los ingenieros de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla.

Como es evidente, el Estado iba a dar dinero a las compañías privadas, pero quería que hubiese un mínimo de transparencia para evitar situaciones de abusos o malversación de estos fondos que pertenecían al erario público.

25.24.0. Las líneas reticulares

El 5 de marzo de 1926 se aprobó mediante un Decreto-Ley el Plan de Ferrocarriles Directos, un proyecto que fue audaz, ambicioso y extenso porque trazó en el mapa una serie de líneas entre puntos distantes que pretendían convertir en reticular una organización ferroviaria basada en lo radial. Entre estas, se pueden destacar la de Baeza a Lérida, de 640 kilómetros de larga; la de Zamora a La Coruña y la de Madrid a Burgos, cercanas, respectivamente, a los 500 y a los 300 kilómetros; la de Jerez a Almagren, la de Cuenca a Utiel, la de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena y la de Puertollano a Córdoba, que sobrepasaban todas los 100 kilómetros. También hubo otras de longitudes inferiores a esta cifra y hasta algunas de vía estrecha.

Se comenzó a construir con decisión en algunos puntos, se implantaron estructuras e instalaciones fijas, incluso, pero, pasado un tiempo, la euforia se fue desmoronando y se abandonaron unas obras que, salvo en casos muy especiales, nadie retomó, con lo que otro posible avance para un país atrasado quedó en la nada.

El total de dinero gastado en mejoras fue de trescientos sesenta y tres millones de pesetas, llegándose a desembolsar casi otro tanto en la creación y mejora de infraestructura de las instalaciones fijas. Con ello, se pudo renovar la mayor parte de la vía y el material móvil y motor. Además, movidas por la coyuntura, las compañías pusieron en marcha muchos proyectos que no se completarían debido a un cambio en las deficientes estructuras económicas que se presentaría en la década siguiente.

La prioridad principal estribaba en la renovación de la vía y mejora de la infraestructura viaria, en la construcción y remozamiento de edificios y en la adquisición de material móvil y motor

25.25.0. Los vagones unificados

Con el dinero procedente de la Caja Ferroviaria, desde 1926 a 1929 se llegaron a comprar cuatrocientas cincuenta locomotoras, seiscientos setenta y cinco coches, otros tantos furgones y unos once mil vagones. Muchos de ellos correspondieron al modelo conocido como unificado, cuyos chasis eran idénticos en estructura y medidas y divergían en las carrocerías, que se variaban hacia los tipos necesarios en el transporte: abiertos, cerrados, cisternas, jaulas, cubas y otros específicos, pero, menos usuales.

La opción de fabricar material unificado se debió a que aquellos vagones debían ser construidos en el país, con lo que la industria nacional iba a ser la receptora del dinero gastado frente a la compra de material extranjero, como era la tónica general seguida por las compañías.

Al responder a un solo diseño, los repuestos para las reparaciones eran mucho menos costosos que cuando se trataba de arreglar un vehículo procedente de un constructor extranjero, ya que para ello había que importar las piezas de recambio del país en el que hubiera sido fabricado. La medida resultó tan efectiva que durante muchas décadas más, las empresas ferroviarias del país se estuvieron surtiendo de material móvil de las mismas características.

25.26.0. Caseta sanitaria y modificación de retretes en Cercadilla

El Plan de Obras y Adquisiciones de Material concedió en el año 1926 a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces un total de 150.000 pesetas para gastar en la construcción, mantenimiento y mejoras de instalaciones sanitarias que respondían a lo dispuesto en el Reglamento Sanitario de Vías Férreas al que se refería la Real Orden del 6 de Julio de 1925.

Por ello, se pretendió construir un edificio sanitario en la estación de Cercadilla, dotar de agua los retretes de La Balanzona, Obejo, Alhondiguilla-Villaviciosa, Espiel, y Cabeza de Vaca y sustituir los pozos negros originales por otros sistemas sépticos más efectivos, para lo cual se envió el 17 de junio de 1926 un proyecto a la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla para su aprobación.

La caseta para el servicio sanitario tuvo unas medidas de 5,25 de fachada y de 8,25 de largo. En su estructura se integraron dos habitaciones la primera dedicada a

despacho facultativo y la segunda destinada a sala de operaciones y desinfección, respectivamente. Una estuvo solada de losetas hidráulicas y la otra de cemento bruñido. Esta última dispuso de “*un alicatado de azulejo blanco de Manises de 1,25 metros de altura*” (AHF, 1926: A - 0191 - 001) y se dotó de un mobiliario consistente en un armario-botiquín, camillas, mesa de operaciones y una pileta con grifo.

Se instaló muy cerca del edificio de viajeros, en dirección nordeste y estuvo en pié y con un aspecto cuido hasta el final de la estación de Cercadilla.

Los retretes que habían de mejorarse carecían de inodoros y de cisternas de descarga a mano. Como quiera que dispusieran de tapas de registros para limpiarlos, se pensó en sustituir estos por una fosa Mouras, un dispositivo situado bajo tierra destinado a la recepción de residuos fecales líquidos y sólidos. Tenía estructura de caja, pero su zona superior era ligeramente abovedada. Estaba cerrada de manera hermética y compuesta de dos recipientes contiguos en el que en el primero se depositaban los sólidos y los líquidos y, tras su decantación, pasaban al segundo solo los líquidos mediante el sistema de vasos comunicantes. Desde aquí, mediante otro desagüe, se eliminaba el sobrante enviándolo a una fosa absorbente o a una cloaca. Con ello, indefectiblemente, salía la misma cantidad de material que entraba.

Como se ha dicho, desde el momento en que la Caja Ferroviaria comenzó su actuación de ayuda a las compañías privadas la documentación exigida a estas fue ingente con el fin de controlar todos los detalles relativos a los proyectos, sobre todo los de carácter económico. Debido a ello, en el de la construcción de la caseta sanitaria y modificación de retretes de la estación de Cercadilla, no se llegó a aprobar algún gasto menor y se quitó del total presupuestado en marzo de 1927.

Por otra parte, otra característica de esta relación surgida entre el Estado y las compañías ferroviarias consiste en que los procesos de aprobación se alargan enormemente, como se verá.

El 9 de junio, Tomás Brioso, ingeniero jefe de la 4ª División procedió al replanteo y levantado de nuevos planos de los retretes de las estaciones en cuestión por no ser conformes los aportados en el proyecto, que se entregó finalmente a la Administración el 19 de julio de 1927.

Por fin, el 7 de noviembre de 1928 la Compañía comunicó al ingeniero jefe que se habían terminado las obras, sin embargo, este respondió el día 12 que no se había comunicado la recepción de las obras cuando el responsable había indicado a la empresa mediante un oficio que había ciertas anomalías observadas por él en las obras. Posteriormente, debió ser repasado el tejado de la caseta sanitaria debido a que habían aparecido problemas de filtraciones en la cubierta y una serie de imperfecciones en el pavimento. Decía Brioso que “*con este motivo, el personal a mis órdenes ha intentado en varias ocasiones reconocer dicha caseta*”, sin poder hacerlo porque según el jefe de la estación de Cercadilla “*la llave está en poder del médico, que vive en Córdoba, notándose á través de los cristales deterioros por la humedad y falta de ventilación*”.

El último documento del proyecto fue aquel en el que Brioso Raggio comunicaba el día 19 de enero de 1929 que había visto la deficiente construcción y que recusaba recibir las obras.

Con todo ello puede comprobarse cuán diferente fue la política de fiscalización anterior a esta etapa y cuál sería la que imperaría partir de ese momento, incluso con obras de menor envergadura como por ejemplo lo fue esta.

25.27.0. Cruzamiento del trazado con una línea de alta tensión

Así mismo, el Gobierno Civil autorizó a la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya a cruzar la vía de Belmez con una línea de alta tensión en el P. K. 1,621 (Anónimo, 30/08/1926: *El Defensor de Córdoba* Núm. 8688).

25.28.0. Trabajos de la Compañía Telefónica Nacional

En noviembre de 1926, la Dirección General de Ferrocarriles autorizó a la Compañía Telefónica Nacional a que cruzara la vía de Córdoba a Belmez en el P. K. 1,760 con sus cables para expandir sus instalaciones (Anónimo, 30/11/1926: *El Defensor de Córdoba* Núm. 8766).

25.29.0. Retretes en Cercadilla

El 9 de junio de 1927, Andaluces pidió un permiso para construir un retrete en la estación de Cercadilla a cargo de la ayuda que se encuadraba en el Plan de Obras de Mejoras y Adquisiciones de material y cuya cuantía total fue de 1.164.000 pesetas para la partida de "Otras Construcciones". El presupuesto inicial fue de 6.286,89 pesetas y se solicitaba la obra porque la estación "*carece de uno en buenas condiciones*" (AHF, 1927: A - 0192 - 001).

Se proyectó para que se ubicase en el andén, con la fachada dando a la vía del edificio de viajeros. Se iba a componer de dos retretes de señoras, de otros dos para caballeros y de un urinario "*debidamente aislados y dotados todos ellos de cisternas y acometidas a una fosa Mouras que, a su vez, desaguase en el colector general de la estación*" descrito ya en el apartado dedicado a la construcción del colector general de Cercadilla.

Una vez aprobado, la Compañía concedió la contrata de las obras a destajo a Agustín Dell'Olmo Pérez, por lo cual, el 16 de febrero de 1928 se procedió "*a la toma de datos para la cimentación del retrete*" en la estación de Cercadilla, estando presentes Tomás Brioso y su ayudante, el representante de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y el citado contratista, a quien se autorizó a iniciarlas el 22 de diciembre de 1927. Las llevó a término el día 10 de noviembre de 1928.

25.30.0. Intento de asalto al correo en Obejo

A finales de agosto de 1928, la guardia civil de Cerro Muriano detuvo a "*tres sujetos que intentaban asaltar en la estación de Obejo el tren correo ascendente*". La pareja persiguió a Anselmo Fuentes García, Antonio Márquez Guerra y a Antonio Jiménez Sánchez, dedicados de manera habitual al robo, por lo cual habían sido detenidos otras veces, hasta que los apresó. Se dirigían a la feria de Hinojosa del Duque con intención de robar aprovechando los descuidos de la gente (Anónimo, 29/08/1928: *La Voz* Núm. 3268).

25.31.0. Hallazgo de un feto en los retretes de Obejo

Así mismo, en la estación de Obejo, mientras hacía la limpieza de los retretes, el mozo encargado de esta labor debió de meter un gancho de hierro para desatascar el conducto que estaba obturado y al retirarlo salió prendido un feto humano que fue trasladado a Córdoba para realizarle la autopsia, tras lo cual se combino que debía tener unos cinco meses.

Las autoridades competentes comenzaron a investigar el hecho a fin de encontrar a la persona o personas implicadas en el asunto. Antonio Rodríguez, escopetero de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, dijo que sospechó de “*un individuo elegantemente vestido*” que intentó acceder a uno de los retretes y él le indicó que estaba ocupado (Anónimo, 29/08/1928: *La Voz* Núm. 3268).

25.32.0. Nuevo paso a nivel desconocido

El gobernador civil promulgó un decreto mediante el cual se envió a la 4^o División Técnica de Ferrocarriles y Tranvías la instancia de Francisco García para establecer un paso a nivel en la línea de Córdoba a Belmez cuyo emplazamiento no se indicó en la noticia de la prensa en la que se dio a conocer (Anónimo, 08/11/1928: *El Defensor de Córdoba* Núm. 9365).

25.33.0. Muerte en el túnel de La Solana

El día 12 de junio de 1928, por la tarde, en el P. K. 33,625, cerca de la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa, se produjo la muerte de un individuo desconocido por atropellamiento. Aunque los datos sobre el accidente recogidos en la prensa del momento indicaron que el suceso ocurrió en las cercanías de la citada estación, no puede ser cierta esta información porque es contradictoria, dado que la parada está situada en torno al P, K. 40,000, un espacio en que ya no había túneles en la línea puesto que el último estuvo enclavado en el P. K. que se cita al principio. Por ello, la estación más próxima a este punto fue la de El Vacar-Villaharta. Entonces, debe entenderse que fue próximo allí donde se produjo el hecho, como al día siguiente diría el mismo periódico local al ampliar y rectificar la noticia.

También se informó de que el hecho ocurrió cuando al entrar el mercancías ascendente número 1.015 en el túnel número 8, denominado de La Solana, arrolló a un individuo cuyo cuerpo quedó inerte bajo las ruedas de la máquina. Acudieron varios ferroviarios de la citada estación, pero no pudieron hacer nada. El cuerpo estaba desfigurado y ni siquiera se pudo identificar a la víctima, que vestía modestamente, por lo que se supuso que debía ser un jornalero.

Se cree que caminaba por la vía y le sorprendió el tren al entrar en el túnel, por lo que no pudo apartarse. Alguien dijo conocerlo e informó de que se llamaba Cristóbal y que era arriero (Anónimo, 13/06/1928: *La Voz* Núm. 3191). La guardia civil custodió el cadáver mientras llegaba el juez de Espiel a hacer el levantamiento, tras lo cual, se llevó al depósito judicial.

En los siguientes días se supo que efectivamente era Cristóbal Arenas, que era natural de un pueblo de Cádiz y que al parecer iba desde El Vacar-Villaharta en dirección a Alhondiguilla-Villaviciosa cuando lo alcanzó el tren, aunque tampoco se descartó que se arrojase a su paso por voluntad propia para consumar su suicidio (Anónimo, 16/06/1928: *La Voz* Núm. 3194).

25.34.0. El final de la dictadura de Primo de Rivera

El periodo provisional del Estatuto Ferroviario llegó a su fin en 1928, casi al mismo tiempo en que se produjo la caída del gobierno que lo había originado. Entonces, debiendo proceder a su continuidad, se autorizó a las compañías a que emitiesen obligaciones a setenta años de amortización a partir del 1 de enero de 1930, lo que en sí significaba la abolición de la recuperación de las concesiones y la anuencia tácita a que siguiesen siendo independientes durante siete décadas más.

Aunque la dictadura de Primo de Rivera supuso una leve mejora en los índices económicos del país, los problemas continuaron estando muy latentes para todo el ámbito ferroviario cuando este sistema político cayó fulminado ante la falta de apoyo de las clases burguesas que lo habían mantenido en pie.

La tónica general seguida por el mundo ferroviario, que afectó especialmente a Andaluces debido a la delicada situación en la que la habían situado los gastos ocasionados por las constantes absorciones practicadas entre 1913 y 1919, siguió haciendo mella en la precaria economía de la compañía y ni siquiera la Historia iba a aprestarse para salvarla de un destino aciago.

25.35.0. La vía enarenada que nunca existió

25.35.1. Lo improcedente del proyecto

No cabe duda de que el accidente del túnel número uno es lo que provocó el enclavamiento final de las vías enarenadas de Mirabueno, Los Pradillos y La Balanzona. Pero, a pesar de la mejora para la circulación y la seguridad que supuso la puesta a punto de estas instalaciones, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces consideró la posibilidad de añadir una vía más a las instaladas, por lo que puso en marcha el proyecto del nuevo apartadero de Orive, situado en el kilómetro 6,503 (AHF, 1929: A - 0086 - 003).

Siguiendo lo dispuesto en las reglas 13, 14 y 16 de las instrucciones del 15 de enero de 1926 dictadas por el Comité Ejecutivo del Congreso Superior de Ferrocarriles, se realizó este proyecto que iba a ser pagado en su totalidad por la Caja Ferroviaria del Estado, como otros que emprendieron Andaluces y las demás empresas ferroviarias en esa etapa histórica.

El informe fue presentado el 21 de junio de 1929, sin embargo fue devuelto a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces por la 4ª División técnica y Administrativa de Ferrocarriles y Tranvías de Sevilla, que por primera vez la designación del organismo aludía también a los ferrocarriles urbanos, para que se reformase casi en su integridad.

Para ello, el 11 de julio de ese año, el ingeniero jefe de la línea Tomás Brioso envió un informe mediante el cual se ponía en conocimiento de la empresa lo que tenía que modificar. Debido a que el trabajo presentado en junio quedó anulado, la empresa no conservó esta primera versión del mismo y la sustituyó por la definitiva, por lo cual lo relativo a lo que no se consideró pertinente hay que intuirlo a través de las indicaciones que se dieron a la compañía para que hiciese las oportunas modificaciones.

En el comunicado recibido el 13 de julio se ordenaba que *“se reforme el proyecto o se justifique debidamente lo que se estime no procede variar”* y en el cual se hacía un

análisis detallado del mismo que se comentaba bajo *“tres aspectos: técnico, conveniente y económico, según las instrucciones que nos tiene dadas el Consejo Superior de Ferrocarriles”*.

Centrado en el primero, Brioso hizo patente en un principio que llevaba *“unos 15 años encargado de esta línea, y de ellos 10 seguidos. Que durante años han ocurrido accidentes muy graves en este trayecto y que conoce perfectamente, a su juicio, el problema de esta línea, una de las de explotación más dura, difícil y peligrosa”*. Como consecuencia del accidente que originó un gran número de muertos en el túnel número 1 se propuso y adoptó el establecimiento de vías enarenadas en el P. K. 4.216, en el puesto de seguridad de Mirabueno; en el P. K. 8,800, en el puesto de seguridad de Los Pradillos; y en el P. K. 12,508, en la estación de La Balanzona.

Continuada comentando que *“desde el establecimiento y puesta en servicio de estas vías enarenadas, hace unos 7 años, no ha habido que lamentar ni un accidente con víctimas, lo que asegura su eficacia así como que se han establecido en el número necesario y suficiente para el objeto que han de cumplir”*.

Con respecto al nuevo puesto de seguridad que se pretendía construir, el ingeniero manifestó no comprender ni la finalidad ni la necesidad de la obra, ya que encarecía y dificultaba la explotación. Aunque se pensase que se establecía para defender la estación de Córdoba de un vagón escapado de algún tren, caso harto improbable dado que la siguiente vía de seguridad de Mirabueno estaba a algo más de dos kilómetros, sería más conveniente entonces colocarla a la entrada de las instalaciones, y si se consideraba que se construía para evitar el escape de algún vehículo estacionado en la misma *“es más económico y práctico hacerlo con unos tacos móviles, paratopes, etc.”*

El tipo de edificio que se presentó era *“el corriente en la Compañía con elementos rutinarios que los encarecen”*, como las azoteas para los retretes, cuya finalidad no la veía el ingeniero por ser inadecuadas para el clima. Así mismo, en vez de hacer dos edificios, uno para los viajeros y para alojar al jefe y otro para los dos agentes, sería más conveniente estudiar uno solo cuando el personal era tan escaso. En cuanto al lugar dejado en la planta baja para el servicio ferroviario de la parada, era *“poco adecuado”*, ya que el tráfico de mercancías iba a ser mínimo en aquel lugar.

En cuanto al segundo aspecto, relativo a lo económico, el ingeniero indicó que se evitase poner traviesas de madera importadas de Brasil y constató que la supresión de la vía enarenada iba a suponer un ahorro de unas dieciocho mil pesetas, por lo que se les dio a Andaluces indicaciones tanto formales como crematísticas para la reforma de los edificios, para la utilización de las traviesas y carriles ya empleados en otras instalaciones, pero, todavía en uso, así como al sistema de construcción mediante administración o contrata.

Y es que si se llevasen a cabo las obras dejándolas por completo en manos de una empresa privada y no una parte de esta manera y otra por Andaluces se ahorraría bastante dinero porque *“enseña la práctica que los concursantes llevan los precios a lo justo y razonable en la mayoría de los casos”*, por lo cual, la promotora debía encargarse de los asuntos de la circulación y dejar *“a la contrata el asentado de vía y colocación de las agujas, paratopes, garitas, etc., en las que no intervienen la circulación”*.

En el apartado conveniente se adujo que era una obra urgente y conveniente, de tal forma que Brioso se permitió proponer a la Superioridad que se llamase la atención a la Compañía para que si se devolvía el proyecto *“no ocurra como en otros casos de proyectos devueltos, que tardan en volver a esta Dependencia casi dos años, y puesto*

que la Caja Ferroviaria abona una partida de mucha importancia para la redacción de proyectos, no se dejen estos dormir por falta de personal o por las causas que sean y se estudien en la forma y rapidez debida”.

Brioso insistió en que *“las demás obras que se proponen las encuentra el que suscribe bien estudiadas como programa para el apartadero, pero, mal desarrollado en cuanto a la parte del proyecto, ya que se revela en este y en otros varios presentados por la Compañía, una falta general de estudio que se traduce en peores instalaciones y más caras”*. En la documentación sobre un nuevo plan de construcción se advertía *“perfectamente lo que podríamos llamar redactar proyectos en serie ó a destajo. Por todo lo expuesto creo debe devolverse el proyecto a la Compañía para que estudie mejor las instalaciones proyectadas y suprima la vía enarenada que se considera innecesaria y que solo da por resultado el encarecimiento de la obra”*.

Finalmente, se incluyeron en el informe unas prescripciones que se resumieron en que debía hacerse una nueva redacción del proyecto en un máximo de treinta días a partir de la devolución; que se diseñasen los edificios de viajeros, retretes y viviendas adaptados a las condiciones climáticas de la zona; que se justificase la necesidad de disponer hasta siete dependencias en la planta baja del edificio de viajeros en una parada de importancia relativa para el público; que se añadiesen chimeneas para proporcionar calefacción; que se pusiesen telas metálicas en todos los vanos *“para evitar la entrada de mosquitos, muy abundantes en la región”*; y que se utilizasen carriles ya usados, pero en buen estado, que el contratista debía comprar a Andaluces o a otras empresas ferroviarias.

25.35.2. El proyecto reformado

La compañía citada presentó su nueva versión del proyecto el día 8 de agosto. Por la descripción que se hizo en este de las instalaciones y los planos que lo acompañaban, la intención de la corporación era la de disponer su emplazamiento entre la carretera de Almadén y la propia vía, muy próximas en esa localización del lugar conocido como Carrera del Caballo.

La parada se iba a poner sobre *“la horizontal de ciento veintinueve metros de longitud de los puntos kilométricos 6,440 al 6,569, y como quiera que las fuertes rampas a uno y otro lado no permiten una modificación de la rasante sin aumentar las rampas actuales”*, se proyectó *“una vía paralela a la izquierda de la vía general con dos enlaces sobre esta que permiten apartar trenes ascendentes y descendentes los que con retroceso sobre la vía apartadero vuelven a ponerse sobre la vía general una vez verificado el cruzamiento con otro tren”*.

Además, se quiso instalar *“otra vía a la derecha en horizontal y de 110 m. de longitud útil permite el apartamiento de una máquina o vagones que se inutilicen sin perjuicio de poder verificar cruzamiento de trenes. Sobre esta vía se estableció otra “paralela enarenada; tiene por objeto evitar que continúe hacia Cercadilla un tren o vagones escapados en la rampa de 30 Mm”*. Iría embutida en sendos perfiles en forma de canal.

Ante las consideraciones y disposiciones del ingeniero, Andaluces adujo que el modelo de edificio de viajeros presentado había *“sido estudiado detenidamente por la Compañía”* y que había sido implantado en bastantes estaciones de categoría similar a

esta como Aljaima, El Chaparral, Los Prados, Las Manchegas, Cerro Saltador, Huércal, El Sorbito, Galena...

Con respecto a la gran amplitud que se había dado a la planta baja del edificio de viajeros, en la que se ubicaría un almacén, la sala de espera, la oficina y la vivienda del jefe de estación, se explicaría porque en la alta se proyectaba alojar al factor que hacía las veces de jefe de estación de noche.

Además, la explotación tenía una casa para dos agentes, que estaba dotada de corrales y patio posterior, con lo que con estas y la otras dos viviendas, se iba a poder alojar a toda la dotación mínima que necesitaba la parada. Así mismo, se proyectó un andén; se envió un nuevo plano de los retretes provistos de teja plana; y se añadieron chimeneas en la parte del edificio de viajeros destinada al público y a las oficinas.

La circunstancia de que parte de los terrenos estaban ocupados previamente por una casa de peones camineros, hizo que ambos inmuebles ferroviarios proyectados debían disponerse separados por el citado edificio preexistente, dado el ínfimo espacio de que se disponía para emplazarlos, puesto que la proximidad de la carretera, por un lado, y la existencia de un fuerte declive al otro flanco de la vía, que conducía hacia el cauce medio del arroyo de Pedroches, condicionaban que debían ubicarse separados por la presencia de la casa que ya estaba construida.

Así, el cerramiento global mediante una verja únicamente podía hacerse en la zona norte, donde se encontraba el edificio de viajeros. Esta se proyectó mediante un muro de mampostería ordinaria de 0,60 metros de cimientos, 0,50 metros de zócalo, 1,80 metros de altura de los pilares y un remate a dos aguas de 0,20 metros de altura coronado de cristales rotos para disuadir a quien quisiese saltarlo indebidamente. Los entrepaños a disponer entre pilares se harían de tapial enlucido por las dos caras. La entrada estaba protegida por una puerta de madera de dos hojas de 2,50 metros de luz cada una, una medida generosa que podía hacer que su peso acabase descolgándola, por lo cual se trató de paliar el problema instalándoles unas tirantas.

En líneas generales, el inventario de elementos de la superestructura y de obras de fábrica, el apartadero iba a disponer de un edificio de viajeros, una casa para dos agentes, un retrete, los muros de cerramiento, el andén delantero, la vía enarenada, los semáforos de aguja, los cambios de vía, las marmitas, los piquetes de entrevías, las toperas, los discos de distancia y las palancas de discos de distancia.

25.35.3. Concretando lo benéfico de la obra

En cuanto a las previsiones económicas de esta, la empresa intentó comparar el posible potencial con los datos de La Balanzona obtenidos en el año anterior. En 1928 se vendieron 1484 billetes de viajeros y se habían recibido 4 toneladas de mercancías de gran velocidad y ninguna expedida desde allí. Por pequeña velocidad habían llegado 429 toneladas mientras que las expedidas desde allí habían sido solo 9. Sin embargo, Andaluces era optimista con respecto a la nueva estación ya que si La *"Balanzona no tiene camino de acceso"*, el de Orive sí que tenía una buena conexión con la carretera de Almadén, ya que la vía discurría paralela a unos escasos treinta metros de esta, con lo cual, el aceite de los olivares cercanos podía ser enviado por ferrocarril con lo que se generaría un tráfico de mercancías muy diferente al de la otra.

Por otra parte, como había dicho Brioso en su informe, las vías de seguridad instaladas eran suficientes, por lo que la vía enarenada no era lo prioritario en la nueva estación, aunque sí que era necesaria la instalación del apartadero en sí porque al salir un tren desde Cercadilla, no podía salir otro hasta que el primero no llegaba a La Balanzona. Por ello, al permitirse el cruzamiento se podía aumentar la capacidad del tráfico de la línea, muy reducido debido al perfil extremadamente complicado.

A este respecto, Andaluces replicó que sí era necesaria la instalación de ese sistema de frenado porque la rampa que continuaba prolongándose en dirección norte era muy fuerte y el peligro de rotura de enganches o un fortuito desfrenado de un convoy no era algo infrecuente, por lo cual, si ocurría esto y un tren estaba en tránsito desde Cercadilla en ese momento el choque era inevitable, por lo cual, debía instalarse este sistema de freno. Además, se indicó que una vez establecido el punto de cruce en Orive, y toda vez que Andaluces y MZA pensaban en aquellos momentos en *“modificar el trazado de la línea de Córdoba a Belmez a partir del kilómetro 3 de la misma, para entrar los trenes de esta línea en la nueva estación de Córdoba por la banda de Madrid suprimiendo los actuales cruces a nivel, podía no ser necesario el actual puesto de seguridad de Mirabueno”*.

25.35.4. Las condiciones de construcción

En cuanto a las realizaciones a formalizar por administración o por contrata, la compañía indicó que *“todo lo inherente al asiento y colocación de las vías lo consignamos entre los trabajos a ejecutar por administración, por haber sido acordado por el Consejo Superior de ferrocarriles en la sección del día 16 de diciembre de 1926 y comunicado a esta compañía por oficio nº 3437 del 21 de enero de 1927”*. Las instalaciones de vías, los cambios, cruzamientos etc., que afectaban a la circulación de la vía general y sobre las proyectadas se iba a hacer mediante ejecución directa. El edificio de viajeros y vivienda, la casa de empleados, los retretes y las explanaciones que no afectasen a la circulación se harían mediante contratas.

La licitación de las obras a particulares se ajustaría a la normativa incluida en el Pliego de Condiciones Generales y Económicas que se basaron en los preceptos del Real Decreto de 12 de julio de 1924 y de conformidad con el plan económico de obras de mejora y adquisiciones de material aprobado por Real Orden de 1 de febrero de 1929.

Así mismo, se incluyó en el proyecto un Pliego de Condiciones Facultativas en el que se especificaba todo lo relativo a las condiciones en las que había que aplicar los materiales aglomerantes, pétreos, cerámicos, metálicos, maderas, cristales, pinturas y a la mano de obra para trabajar las tierras, las obras de albañilería, la de armar, la de taller, las obras de plomo y zinc, los herrajes, el hormigón y la tierra y los gaviones.

También se añadieron unas condiciones particulares en las que se daban datos sobre aspectos del terminado de los edificios referentes a solerías, plintos, cimientos, arquetas, chimeneas, etc.

El transporte de los materiales de construcción iba a hacerse por cuenta de las empresas de los contratistas y se iba a efectuar en camiones, con lo que se prescindiría por completo del ferrocarril para no obstaculizar la vía, ya que la muy cercana carretera de Almadén proporcionaba un buen medio de comunicación para ello.

El cemento, los ladrillos, las tejas planas, la madera de pino, el hierro laminado en vigueta en I, los ladrillos huecos y la carpintería metálica de acero laminado se

llevarían desde Córdoba; la arena, la grava y los cantos rodados se acarrearían del arroyo Pedroches y de otros cercanos; la piedra para mampostería se tomaría de canteras que distaban unos quinientos metros de la obra; y la sillería caliza se traería desde Puente Genil, a unos setenta y seis kilómetros de distancia.

Principalmente, la compañía consideró que hacer un enclavamiento semejante contribuiría a paliar en parte el colapso del tráfico, ya que, como ha quedado dicho, entre Cercadilla y Cerro Muriano no había más posibilidad de cruzamiento que el que se podía efectuar en La Balanzona, pero, las especiales condiciones de la línea seguían aconsejando que ningún tren saliese de la estación cordobesa hasta que el convoy anterior estuviese estacionado en esa parada intermedia.

Con la puesta a punto del apartadero de Orive se disponía de otra estación más próxima a la capital, con lo que el tiempo de espera para enviar un tren hacia la Sierra, tras la salida del precedente, sería aún menor, lo que permitiría aumentar la capacidad de maniobrabilidad de la explotación y su aforo para contener más trenes en circulación a un mismo tiempo.

El plazo de ejecución se estableció en seis meses para la construcción y otros cuatro más para la garantía.

El 17 de septiembre de 1929, Tomás Brioso aprobó el proyecto una vez que los razonamientos de Andaluces fueron aceptados. Tan solo hubo una corrección a una parte del presupuesto global, estimado en 240.023,55 pesetas, que lo redujo a 237.819,78 pesetas, lo que suponía una diferencia de 2.203,77 pesetas. Nuevamente, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces recurrió esa cantidad el 28 de septiembre y pidió que solo se descontasen tan solo 41,40 pesetas, a lo que el director general de la 4ª División accedió a ello el 26 de octubre de 1929.

Finalmente, el 3 de diciembre de 1929, el Comité Ejecutivo del Consejo Superior de Ferrocarriles autorizó la aprobación del proyecto por el importe prefijado de 237.819,78 pesetas *“de las que por el sistema de gestión directa podrá invertirse 107.297,39 en asiento y suministro de material de vía; 6.251,50 pesetas como gastos de formalización de proyecto y vigilancia de las obras y 5.665,75 pesetas en concepto de gastos de expropiación”* de terrenos, siendo esa cantidad un límite máximo. Por concurso, se pagaría de la Caja Ferroviaria 119.615,65 pesetas para atender al resto de las obras.

25.35.5. Conclusión

El apartadero de Orive, pues, iba a ser la nueva parada de la línea a la que se dotaría de una vía enarenada, sin embargo, las obras ni siquiera dieron comienzo. Es de suponer que la causa se debió al “Problema Ferroviario”, en el que estaban inmersas todas las empresas españolas dedicadas al transporte por línea férrea; a la llegada a España de la profunda crisis económica mundial, originada ese mismo año y que se extendió a lo largo de la década de los treinta; y a la inestabilidad política que causó la supresión de la monarquía borbónica pocos meses después de la caída del dictador Primo de Rivera, su principal y único bastón en aquellos años convulsos.

El intento fallido de establecer el apartadero de El Orive fue tan solo una gota de agua en un mar embravecido. Sin la menor duda, su falta de concreción real de este proyecto estuvo ligada a todo ese proceso histórico y económico que se había vivido y que

acabaría en la Segunda República, en la Guerra Civil y en la absorción de las empresas ferroviarias en bancarrota en una única compañía llamada RENFE.

25.36.0. Almacén en la estación de Villanueva del Rey

El 9 de julio de 1929 se pidió la aprobación del proyecto de construcción de un muelle cubierto y cerrado en la estación de Villanueva del Rey, que nunca hasta ese momento había sido necesario debido a que *“la principal riqueza de aquel término municipal fue la cría de ganado lanar y de cerda”* (AHF, 1929: A - 0164 - 003), según se dijo en la memoria del proyecto, lo cual no generaba la exigencia de guardar bajo techo y llave las mercancías que se solían embarcar en aquella estación.

Sin embargo, desde hacía años se estaban cortando las encinas de la dehesa próxima al río Guadiato y se estaba roturando el campo preparándolo para la siembra de cereales y olivos, por lo que se estaban produciendo importantes cosechas de trigo y de aceite, además de abonos y orujo, productos que no podían dejarse a la intemperie porque se podían deteriorar ante la falta de protección del sol o de la lluvia.

La particularidad de que en aquellos momentos la Diputación Provincial de Córdoba ultimaba la construcción del camino vecinal que conectaba la estación y el pueblo del mismo nombre, pronto se iban a incrementar los transportes aún más, por ello, había que construir un almacén sobre el muelle descubierto ya existente, pero modificando este a fin de darle más amplitud al conjunto para hacerlo todo operativo.

El modelo de muelle cubierto era el usado de manera recurrente en esa etapa histórica por la compañía en varias estaciones de su red. El cemento, los ladrillos, las tejas planas, la madera de pino y la carpintería metálica de acero laminado se debían llevar desde Córdoba; la piedra caliza para mampostería ordinaria y para mampostería careada se iba a llevar desde una cantera distante unos ochocientos metros de allí; aunque otra piedra caliza para la sillería debía llevarse desde Puente Genil; la arena, la grava y los cantos rodados se acercarían desde el cercano río Guadiato.

La ejecución del proyecto iba a ir con cargo a la Caja Ferroviaria del Estado, se iba a realizar en tres meses y dispondría de otros tres más de garantía. El pliego de condiciones por el que se rigieron el constructor y la empresa contratante fue el que estaba en vigor en la Compañía en aquel momento, es decir, el que aceptó el Real Decreto de 1 de febrero de 1929, del que ya se ha hablado. Además, ambas partes se debieron de acoger a un pliego de condiciones facultativas en las que se especificaban las calidades que debían reunir los materiales aglomerantes, pétreos, cerámicos, metálicos, maderas, cristales y pinturas. También se contemplaban las condiciones que debían reunir la mano de obra para excavar, la de albañilería, la carpintería metálica, la de armar y la de taller, las obras de plomo y zinc, la cristalería, los herrajes, el hormigón y la tierra, gaviones y medios auxiliares de construcción. En tercer lugar, se aludía a la medición final y al abono de las obras.

Así mismo se establecieron una serie de condiciones específicas alusivas al caso concreto de la construcción del almacén cubierto de esta parada. En su artículo primero, se hablaba de determinados aspectos de la fianza que debía entregar el contratista de las obras. En el segundo, se indicaba que debían demolerse los muros de la rampa y el del patio de mercancías para reconstruirlos luego al otro lado del almacén, para lo cual,

podían usarse los mismos materiales acopiados en el derribo. El muelle cerrado se construiría a continuación del muelle descubierto.

El proyecto fue aprobado el 27 de julio de 1929 y el modo de construcción fue a destajo, dado que las obras no entorpecían el desarrollo del tráfico ferroviario.

El presupuesto aprobado para realizar las obras fue de 34.998,45 pesetas. Las concedieron a la contrata de Benito Grande Barrera, quien asume la realización a su cargo por 33.708,19 pesetas, lo que se comunicó por parte de Andaluces a la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla el 26 de diciembre de 1929. A ese precio debían sumarse 1.486 pesetas necesarias para poder forrar el vuelo de la cubierta, que no se incluía en el presupuesto original, y además se debía de añadir otra pequeña cantidad relativa a la pintura.

Como quiera que el empresario tenía tres meses para concluir los trabajos y en el mes de febrero hubo un temporal importante de agua y nieve, no se pudo acabar el 25 de marzo de 1930 debido a los retrasos habidos por ese motivo, por lo cual se le concedió un mes más de prórroga.

Además, se hubieron de pagar 100 pesetas más al contratista por la reforma de las cuatro puertas rodantes, dado que al correr sobre sus rieles tropezaban con las barras de los pilares metálicos que conformaban los quicios de las aperturas al exterior.

Por otra parte, se había programado levantar una cristalera y una persiana y aunque estaba ya en proceso de construcción se pensó en sustituirla por un tabique de panderete.

El 11 de agosto de 1930, se citó a las partes implicadas para proceder a la revisión para que se concediese el permiso para poner en servicio la obra, lo que se hizo de manera provisional. Por lo cual, debió citarse a los responsables de cada parte, lo que se hizo el día 3 de diciembre de 1930.

En el tiempo que pasó entre el comienzo de las actividades del edificio y la concesión del consentimiento oficial se vio en la práctica que había una serie de dificultades para poder sacar un mayor partido al muelle, por lo que se pensó en acondicionar las vías y construir otras que también llegaban a la zona trasera, con lo que se permitía la carga por ambos lados. Por ello, se realizó una petición de reforma el día 6 de diciembre de 1930, es decir, tres días después de haberse aprobado definitivamente el plan.

La descripción del proyecto de ampliación de vías en la estación no existe en los fondos de Archivo Histórico Ferroviario, por lo cual, la noticia de esta reforma se ha conocido porque se cita en la memoria de ampliación del plan de construcción que fue presentada el 27 de enero de 1933 (AHF, 1929: A - 0164 - 003).

25.37.0. Ampliación del alumbrado eléctrico en Cercadilla

El día 31 de octubre de 1929 se presentó a la aprobación de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla un proyecto de ampliación del alumbrado ya existente en la estación de Cercadilla debido al *“aumento constante de viajeros y mercancías motivados por la exposición Hispano Americana”* (AHF, 1929: A - 0107 - 001) celebrada en la citada capital andaluza que comprendía la colocación de *“treinta y una luces exteriores, nueve con lámparas de 60 vatios con brazos de fundición y pantalla biconvexa con globos rascados de cristal, diez con lámparas de 100 vatios y brazos de “alumbrado público” con pantallas de hierro esmaltadas sobre postes de*

madera de 8 mts., doce con lámparas de 60 vatios y brazos de “alumbrado público” con pantalla de hierro esmaltado y doce luces interiores con tubo bergman y pantallas de hierro esmaltado con lámparas de 40 y 60 vatios”.

El proyecto comprendía “todas las instalaciones que para el alumbrado eléctrico de todas las estaciones de la línea de Córdoba a Málaga juzgamos necesarios efectuar”.

Todo ello se propuso que se cargase a la partida 32 del Plan de Mejora y Adquisiciones de Material aprobado para el año 1929. La instalación comprendía la colocación de cuatro circuitos que iban a llevar luz a la zona de entrevías de las vías 3 y 5, al muro de cierre del patio de mercancías y a la lampistería, la cantina, el edificio de viajeros, el retrete y el muelle de mercancías.

Finalmente, el proyecto fue aprobado por el Comité Ejecutivo del Consejo Superior de Ferrocarriles en la sesión del día 28 de diciembre de 1929.

25.38.0. Descarrilo en Cercadilla

El 7 de febrero de 1930 se produjo un descarrilamiento en la estación de Cercadilla, por lo cual quedaron detenidos durante una hora los trenes de Marchena, Málaga y Sevilla. Además, debido al tiempo que se tardó en dejar la vía expedita, se produjo el retraso del correo descendente de Madrid, (Anónimo, 08/02/1930: *La Libertad* Núm. 3087).

25.39.0. Descarrilo en el tramo metálico de Pedroches

Durante la mañana del día 7 de mayo de 1930, el tren mixto ascendente, compuesto por dieciséis vagones de mercancías y dos de viajeros, descarriló a la entrada del tramo metálico de Pedroches sin que se lograra averiguar qué motivó el accidente. Del total del convoy, tan solo se mantuvieron sobre la vía un par de vagones de mercancías. Rotos los enganches, el maquinista continuó su marcha sin darse cuenta del suceso, por lo cual, la locomotora quedó separada del resto por un largo trecho.

Afortunadamente, casi todos los viajeros resultaron ilesos aunque algunos resultaron lesionados, pero los mozos de tren Francisco Castillo Ordóñez, Ángel Solano Duque, José Jiménez Hernández, Juan Pineda Ruiz y Luis Caballero Fernández fueron heridos de gravedad, por lo cual los atendió el médico de la Compañía (Anónimo, 08/05/1930: *El Heraldo de Zamora* Núm. 10945).

La vía estuvo cortada durante al menos un par de días debido a los graves daños causados al material rodante y al tramo metálico, por lo cual, para poder realizar algunos servicios de viajeros hubo que hacer trasbordo.

25.40.0. Cruzamiento del trazado con una conducción de agua

El Gobierno Civil promulgó un oficio concediendo a Francisco Belmonte el permiso para que tendiese una conducción de agua que cruzase la línea de ferrocarril de Córdoba a Belmez (Anónimo, 28/08/1930: *La Voz* Núm. 3995).

25.41.0. Petición de la Cámara de Comercio de Córdoba a Andaluces.

A finales de noviembre de 1930, la Cámara Oficial de Comercio de Córdoba se dirigió a la Compañía para lograr que se mejorase el material de viajeros que se empleaba en la línea (Anónimo, 02/12/1930: *La Voz* Núm. 4061).

26.0.0. LA ETAPA DE LA SEGUNDA REPÚBLICA Y LA GUERRA CIVIL

26.1.0. Ampliación de vías en Cercadilla

En las primeras semanas de 1931 se estaba instalando una vía doble entre Cercadilla y Valchillón, con lo cual, esta debía tener un enlace para que pudiese *“ser utilizada con las composiciones procedentes de la banda Córdoba, y del mismo modo, dar entrada a los trenes de Andaluces en la estación de Córdoba”* mediante un proyecto de nueva vía a construir en la estación de Andaluces. El hecho de permitir esta conexión entre compañías diferentes obedecía a que existía *“la futura posibilidad de que al llevarse a cabo la ampliación de la estación de MZA cuantas operaciones se realizan hoy en Cercadilla, dejen de hacerse”* y se pase a las vías de la mencionada empresa (AHF, 1931: A - 0163 - 001).

El 11 de febrero de 1931, se presentó el plan a la aprobación de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla que trataba de construir una vía de escape entre las vías II y IV, separando esta última para acercarla a la VI, dejando una entrevía de ancho normal. En la que quedó entre la II y la IV se construiría un andén *“de 50 metros de longitud para el servicio de los trenes de viajeros, evitándole así al público las molestias de un piso terroso y falta de condiciones”*.

El día 12 de agosto de 1931 fue aprobado el proyecto para el que se pensó adquirir los materiales en la cercanía geográfica para no encarecer el presupuesto.

Debido a que *“la circulación de trenes, como así las maniobras inherentes al mucho tráfico de la Estación de Cercadilla y la índole delicada de este trabajo en el mismo punto de la parada de todos los trenes”* hizo necesario no dar la obra a una contrata en la que se marcara un tiempo de terminación de unas obras cuya interrupción en su realización iba a ser constantes debido al movimiento ferroviario, por ello, Andaluces pensó realizarlo mediante su propia gestión.

Esta sería la última obra que la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces pondría en marcha en la línea de Córdoba a Belmez. Al menos, fue la ejecución postrera de que se tiene noticia documental. Y es que la crisis económica padecida en aquel momento histórico por la empresa, y en general por el país y por todo el resto del mundo, hizo que fuese ya imposible pensar en hacer ningún tipo de mejoras ni nuevos proyectos, lo que no quiere decir que no se hiciesen, ya que los arreglos que debía efectuar el personal de Vía y Obras en el carrilaje, las traviesas u otras reparaciones de menor entidad sí que se siguió haciendo, como es natural.

26.2.0. Los problemas de Andaluces

26.2.1. La huelga de octubre de 1931 en Andaluces

Tras la caída de la monarquía, la Segunda República Española debió hacer frente a los problemas propios y a otros ajenos motivados por la crisis económica mundial que sobrevino después del colapso que se produjo en la bolsa neoyorquina de Wall Street.

Apenas instaurada en abril de 1931, la agitación social fue evidente y siguió aumentando a lo largo de los meses siguientes. Al final del verano, los sindicatos obreros mayoritarios de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces prepararon un paro general cuya incidencia fue enorme (Donezar, 1974).

El 16 de octubre comenzó la huelga de los ferroviarios de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, lo que trajo como consecuencia la paralización total de la red. El contraataque por parte del Gobierno y los poderes públicos fue la paliación, dentro de lo posible, de la inactividad del tráfico ferroviario, por lo cual, el Ejército intentó conducir el número de trenes posible y se hizo cargo del funcionamiento de las estaciones, mientras que la Guardia Civil se encargaba de la vigilancia de las dependencias ferroviarias y del orden público en estas.

Así, comenzaron a pasar los días. La línea que nos ocupa, se vio paralizada totalmente hasta que se logró poner en marcha algunos correos que condujeron los soldados del Cuerpo de Ingenieros entre la población de Belmez y Cercadilla, para lo cual, vigilaron el tren algunos números de la Benemérita armados con mosquetones para prevenir incidentes, que no se registraron.

En la mañana del día 28, el Comité Nacional de Relaciones de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria envió una nota a la prensa en la que se comunicaba *“a la opinión pública y a todos los ferroviarios en particular que el conflicto de los camaradas de Andaluces”* quedó solucionado *“sin represalias de ninguna clase, después de doce días de huelga unánime y consciente como no se ha conocido otra en ninguna clase de industrias”* (Anónimo, 29/10/1931: *La Libertad* Núm. 3622).

El acuerdo se consiguió porque se concedieron todas las mejoras económicas pedidas, pero que no se darían a conocer hasta que todos los empleados estuviesen en sus puestos de trabajo y la empresa se desenvolviese con toda normalidad. Por ello, se reintegraron al trabajo 11.500 trabajadores, aunque eran conscientes de que 63.582 ferroviarios de las demás compañías habían votado en referéndum ir a una huelga general del sector. Sin embargo, no queriendo causar un grave daño a la nación y viendo que sus hermanos de Andaluces habían conseguido sus propósitos, no insistieron y derogaron su intención.

Entonces, el Comité de Relaciones de los Ferroviarios de Andaluces se dirigió al Gobierno mediante un escrito en el que se aclaraban algunos extremos del problema de la red ferroviaria a la que pertenecían. Además, solicitaban mediante este que se aprobase el contrato colectivo y un régimen de trabajo en el que se condensaban las aspiraciones mínimas del personal ferroviario. Por otra parte, se le pedía que se le permitiese discutir con la compañía cuestiones como la aprobación del escalafón, los problemas de la plantilla anual del personal eventual, la separación entre el personal de la Compañía del Sur de España y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, entre otras aspiraciones.

En Málaga, el Comité de Relaciones se dirigió al gobernador civil de la provincia y le comunicó su intención de volver al trabajo el día 29, por lo cual, unos trescientos obreros acudieron a su puesto de trabajo sin que hubiesen incidentes. De todas formas, se detuvo a doce anarquistas porque se presumía de su intención de crear disturbios, pero se puso en libertad a veintitrés obreros del campo que habitaban en Marbella.

En el importante nudo ferroviario de Antequera, prestaron servicio desde el día 28 el jefe, tres factores, tres mozos y un celador de telégrafos. Las actividades de pequeña y gran velocidad se habían reanudado en dirección a Granada, pero no así en dirección contraria desde esta ciudad. Los peones camineros eran los encargados de los pasos a nivel en ausencia de sus titulares.

En Cádiz, circularon los trenes con normalidad a partir del día 29.

En Almería, la normalidad era completa.

En Sevilla, los tranvías prestaron sus servicios como era habitual y en San Bernardo ya se habían reintegrado a su puesto un subjefe de estación, un jefe de maniobras y un portero y se esperaba la vuelta al trabajo de bastantes obreros más. La Dirección General de Ferrocarriles facilitó una nota en la que se alegraban de que en el plazo de cuarenta y ocho horas los huelguistas volviesen al trabajo. En la tarde del día 28 y en la mañana del 29 se habían presentado unos setecientos.

En Córdoba, reanudaron su actividad los maquinistas, los empleados de talleres y algunos otros obreros. El gobernador local se congratuló de la decisión y expresó su satisfacción ante la serenidad con la que se había llevado a cabo la movilización, ya que la fuerza pública no tuvo que intervenir en absoluto en los días que duró, salvo el papel que tuvo el Ejército y la Guardia Civil que debió encargarse de la habitual circulación de los trenes y del desenvolvimiento de la extensa red de Andaluces. La línea de Belmez estaba *“servida con toda normalidad por personal de la Compañía”*. Finalmente, entró *“todo el personal de factores y subjefes que faltaba por incorporarse a sus puestos”* (Anónimo, 29/10/1931: *La Libertad* Núm. 3622).

26.2.2. La competencia del transporte por carretera

Aparte de los problemas que padecía el sector ferroviario y que se han expuesto sobradamente, otro de los grandes obstáculos para su desarrollo lo estaba representando el transporte por carretera, que se estaba desarrollando de una manera imparable, lo que condicionó igualmente que el ferrocarril estuviese perdiendo terreno en favor del humilde camión. Este ínfimo medio se presentó por aquel entonces como un peligroso gigante que arrojaría al tren del cómodo trono que había ocupado desde un siglo antes. Por si tuviese pocos, este fue otro de los grandes retos a los que debió enfrentarse el ferrocarril en el futuro.

Y es que su desarrollo estuvo ligado a la minería del carbón desde su origen, por lo cual, ambos campos tuvieron un impulso coincidente. Por esa misma razón, la decadencia de uno y otro también estuvo relacionada. Por su parte, el automóvil dependió desde siempre del petróleo. Cuando esta forma de energía desplazaba al carbón, hasta el propio ferrocarril debió echar mano de esta otra alternativa energética y se impuso la tracción diesel, que acabó alternándose con formas de impulso más limpias, como la electricidad.

La desventaja entre un medio de transporte y otro estribó en que, tras el desembolso inicial, la red de carreteras, una responsabilidad del Estado, no precisaba casi aporte de dinero, salvo en lo relativo a los emolumentos que deben recibir las cuadrillas de peones camineros y los gastos necesarios para las obras de mejora y mantenimiento de las carreteras. Además, y lo que es más importante, su uso resultó ser gratis para el usuario.

Iniciada la década de los años veinte, pequeñas empresas habían comenzado a realizar el transporte en los vehículos privados adecuados, con lo que se estaba creando una riqueza alternativa para los propietarios de los camiones o autobuses y sus asalariados, muy alejada del monopolio que solía detentar la posesión de una o varias líneas férreas. Con estos ingenios rodantes, las mercancías o personas eran llevadas hasta cualquier rincón donde existiese un camino más o menos practicable. Por lo tanto,

en este caso no existía el límite que tenía el tren, que se veía abocado a permanecer en el espacio ocupado por el tendido de las vías cuya infraestructura, debido a las peculiaridades propias del sistema ferroviario, necesitaba más radio de curvas y menores gradientes, con lo que no pudo ir por donde le fuera más conveniente, y una necesidad de personal apostado en estaciones y pasos a nivel que la calzada convencional no precisó nunca.

Incluso, el tren, por una cuestión orográfica o urbana no pudo acercarse o penetrar en el viario de una ciudad o pueblo como lo hacían los vehículos destinados a circular por carretera. Además, esta podía hasta ofrecer un camino paralelo al ferrocarril y acaparar mucha de la riqueza que antes era privativa de ese medio de transporte debido a que con el camión o el autocar las mercancías o los viajeros podían ser llevados de puerta a puerta.

Por todo lo expuesto, el ferrocarril estaba sometido a una prueba de fuego que difícilmente pasaría sin salir perjudicado.

26.2.3. Otros problemas de Andaluces

Entretanto, la legislación siguió su curso al ritmo con el que el mundo ferroviario aumentaba su deterioro. En aquel año, se produjo la primera de las reformas con las modificaciones que se hicieron sobre el reglamento de 1924. Al Estatuto de Albornoz, como será conocido, le siguieron tres años más tarde el de Guerra del Río, otro más en 1935 y el que aparece cuando el Frente Popular llegó al poder, aunque ninguno consiguió ser validado mediante una ley debido a que no fueron debatidos en el Parlamento, con lo que las compañías siguieron demandando unas soluciones que jamás llegaron debido a la situación extremadamente delicada en lo tocante a lo político, a lo social, a lo cultural y a lo económico.

Durante esta década, el panorama fue desolador en toda la red española. Precisamente, esto es lo que caracteriza a la historia de los ferrocarriles de esa etapa, esa especie de sequía inversora que hizo que se suspendiese prácticamente la totalidad de tantas obras como se habían comenzado en la década precedente. Puede decirse que el funcionamiento de los ferrocarriles durante esos años fue posible debido a lo que se había invertido durante la dictadura. Y no solo en la República. También durante la etapa de la guerra civil y hasta en la posguerra se vivió de las rentas de lo invertido por el Directorio Militar.

Al igual que ocurría en la nación, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces subsistió a duras penas aquejada por la crisis que de una manera global involucró a la economía de todo el ferrocarril español.

El año de implantación de la República, el coeficiente de explotación aumentó alarmantemente en todas las empresas ferroviarias. En la que nos ocupa se acercó ya al 95 por ciento... Debido a ello, la amortización de las obligaciones no se produjo al final de algunos ejercicios y la conflictividad laboral enrareció más aún la cuestión, por lo que, no solo no se produjeron mejoras, sino que todo se detuvo ante la falta total de medios.

En 1932, la evolución de la contabilidad reveló que Andaluces se acercaba ya al cien por cien en el exponente de explotación.

26.3.0. La compra de los terrenos para las instalaciones militares

Al final de la etapa de la monarquía, en octubre de 1930, se celebraron unas maniobras militares en Cerro Muriano, lo que llevó a que se advirtiesen las condiciones especiales de estos terrenos para ejercicios semejantes (Anónimo, 23/10/1930: *La Voz* Núm. 4029). Ya en 1920 y en 1925 se habían registrado algunos ejercicios de tiro, por lo cual, una vez que parecía que el lugar presentaba características idóneas para ello, durante la Segunda República, el Estado adquirió los terrenos que actualmente ocupan las dependencias militares que se asientan en torno a Cerro Muriano y a la Estación de Obejo.

En junio de 1932 se reunieron en el Gobierno Civil de Córdoba una serie de personalidades de la ciudad y de la política nacional para decidir sobre la compra de los terrenos necesarios para el campo de maniobras militares, el campo de tiro y los campamentos (Anónimo, 19/06/1932: *La Voz* Núm. 4903). Ya desde octubre de ese año hubo maniobras militares en el campo de tiro (Anónimo, 15/10/1932: *Córdoba Gráfica* Núm. 193). Posteriormente, también en septiembre de 1934 (Anónimo, 21/09/1934: *La Voz* Núm. 5342) y en octubre 1935 (Anónimo, 12/10/1935: *La Voz* Núm. 6153) se celebraron otras dos campañas más, una inercia que la guerra civil cortarían al año siguiente, pero que no frenó del todo, puesto que cuando llegó la paz se volvieron a producir nuevas actividades militares en la zona.

Lógicamente que en la decisión de albergar toda esta importante infraestructura castrense estuvo el hecho de que la línea de Córdoba a Belmez estuviese situada allí. Es más, la posibilidad de poder embarcar y desembarcar el material bélico y las tropas en dos estaciones distintas, pero separadas tan solo por unos tres kilómetros de distancia, jugó un papel importantísimo también en su ubicación.

26.4.0. Cerrazón de Andaluces

Con motivo de unas gestiones de Correos para proponer una mejora en el reparto del correo en los pueblos de la Sierra, la empresa estatal habló con las compañías de MZA y Andaluces para que hubiese un ajuste en los horarios de los trenes de viajeros y mixtos con vagones de correo para acomodarlos a los servicios realizados en las líneas de Córdoba a Belmez y desde esta localidad a Almorchón.

Sin embargo, pese a que en un principio Andaluces aceptó la modificación, al final no hizo nada, lo que provocó que el periódico *La Voz* iniciase de nuevo la campaña de denuncia que desde tantos años atrás había emprendido contra la empresa ferroviaria. Entre otras cosas, decía el periodista que conocía bien el carácter de las compañías ferroviarias españolas y muy especialmente el de Andaluces, “*insensible a toda queja justificada e indiferente a toda razón humana*” (Anónimo, 30/09/1932: *La Voz* Núm. 4289).

26.5.0. Viajero sin billete

El jefe de la estación de Cercadilla denunció a Juan Sánchez por viajar sin billete desde Belmez hasta Córdoba (Anónimo, 25/11/1932: *Diario de Córdoba* Núm. 29286).

26.6.0. Campaña contra el estado de la línea

La caótica situación en la que se encontraban los ferrocarriles españoles en general hacía que precisamente en la línea que nos ocupa fuese aún más extrema debido a las dificultades orográficas de esta y a la falta de atención para las reparaciones que la carencia económica de Andaluces hacía inviable. Por ello, desde la prensa local se inició una campaña contra “*el detestable ferrocarril de la Sierra*” para intentar paliar el problema de una infraestructura ferroviaria que tantas y tantas víctimas había ocasionado.

Sumándose a los medios de comunicación, el Ayuntamiento de Belmez envió una instancia a la 4ª División Técnica de ferrocarriles y Tranvías protestando contra el servicio que ofrecían en las líneas que partían de esa población las compañías de MZA y Andaluces, que destinaban el material de desecho de otras líneas para destinarlo a estas, del mal estado de los coches de viajeros, las condiciones antihigiénicas de estos, su incomodidad, etc., por lo cual, se instaba a que el organismo estatal presionase a ambas empresas para que destinasen material más adecuado, cómodo e higiénico, como correspondía a ciudadanos de una zona que no eran menos que los de otra.

26.7.0. La catástrofe de La Solana

26.7.1. 26 de diciembre de 1932

El 26 de diciembre de 1932, a las once de la noche, hubo una catástrofe ferroviaria en las inmediaciones del puesto de seguridad de La Solana provocada por un corrimiento de tierras que se produjo en el momento en el que el tren de mercancías número 3.727, que marchaba a una velocidad moderada, iba a penetrar en el túnel número 8, denominado con el nombre de la terreno por donde discurría la vía.

Casi con toda seguridad, la trepidación del suelo fue lo que ocasionó que la locomotora se empotrara en aquella masa ingente que se vino abajo quedando a tan solo cinco metros de la embocadura sur de la galería, en el P. K. 33,300, aunque otras versiones hablaron de seis y de hasta diez metros de distancia de la portada, pero esta información contradictoria es irrelevante. Cayeron unos dos mil metros cúbicos de tierra y piedras de la trinchera izquierda, con lo cual, la locomotora, posiblemente una Du Bousquets número 605, se detuvo en seco quedando medio enterrada y a consecuencia de lo cual dieciocho de los treinta y dos vagones de que estaba compuesto el convoy se precipitaron unos sobre otros tras romper los enganches porque en su mayoría estaban vacíos. Como es natural, quedaron destrozados (Anónimo, 28/12/1932: *Diario de Córdoba* Núm. 29314).

Del total de vagones, seis llevaban frenos, pero como se puede comprender no se pudieron accionar porque no hubo tiempo. Catorce vagones no sufrieron desperfectos.

Debido a la violencia del choque, Francisco Sanz Díaz, el fogonero de la locomotora, recibió un enorme chorro de vapor ardiente proveniente de la caldera rota y en su desesperación, se arrojó al suelo del tender cayendo precisamente en el charco de agua hirviendo que se estaba formando. El maquinista Enrique López Navarro, con gran temple, cerró el regulador para parar la máquina y sacó lo más rápido que pudo a su compañero de la máquina, dejándolo a salvo en el suelo, en la portada del túnel, donde le dijo que esperara.

Entonces, el conductor corrió por la galería adelante hasta que llegó hasta la casa de Vía y Obras, que se ubicaba cercana a la boca norte y que estaba habitada por el operario José González Rodríguez y le pidió ayuda. Este, su mujer y Manuel Rodilla, un niño de doce años, trataron de poner sobre la vía una zorrilla para poder trasladar al herido. Entonces, oyeron unos gritos desgarradores y vieron al herido que avanzaba por el túnel. Lo llevaron al edificio, lo envolvieron en una manta y lo acostaron en la cama del matrimonio.

Como era imposible trasladarlo hasta el tren de socorro para llevarlo hasta El Vacar-Villaharta a través del túnel porque la boca sur estaba bloqueada por el tren siniestrado, cuatro hombre lo transportaron por el empinado cerro donde está la galería, alumbrados por teas encendidas que portaban otros, y lo bajaron de nuevo hasta la vía, recorriendo más de cuatrocientos metros para poder completar la acción.

Una vez producida la tragedia, acudieron Leonardo Fernández Pozuelo, y los hermanos Pedro y Plácido Gómez Hidalgo, pastores de una finca cercana llamada de Las Artezuelas porque oyeron los gritos de las víctimas y socorrieron a cuantos pudieron.

A la una y media de la madrugada partió de Cerro Muriano una locomotora hacia el lugar llevando al médico Mariano Aguado Escribano.

Entretanto, se preparaba en Cercadilla un tren de socorro compuesto por una locomotora y dos vagones que salieron desde esta estación a las dos y cuarto de la madrugada, al que subieron una brigada al mando del jefe de Vías y Obras Francisco Sánchez Bonal y del jefe de depósito Juan Jolen, que estuvo compuesta por diez y seis obreros provistos de palas, picos, gatos, cuerdas, cadenas, lámparas de acetileno y herramienta diverso para iniciar los trabajos pertinentes para salvar posibles víctimas y para dejar la vía expedita. Además, iban los médicos Enrique Villegas y Manuel Bernal y el practicante Alfonso Navarro. También se llevaron unas camillas y un botiquín de urgencia.

Un periodista de la prensa local contó que sus acompañantes iban *“todos apiñados en completa promiscuidad, sentados varios en sillas o bancos, los más en el suelo, iluminado el vagón por torpes luces de aceite mineral, como en los tiempos de la Prehistoria”* (Anónimo, 28/12/1932: *La Voz* Núm. 4377). Entre ellos, se hicieron comentarios sobre lo poco que les importaba a la Compañía las vidas de sus empleados y la de los viajeros.

En el viaje hacia el lugar se recogieron algunas parihuelas más en las estaciones de La Balanzona y en Cerro Muriano. A las tres de la madrugada llegó el tren a la estación de El Vacar-Villaharta y allí se unieron al médico de Cerro Muriano que atendía a otro afectado que tenía graves heridas en las piernas llamado Rafael Belmonte Álvarez, un hombre de unos cincuenta años que estaba en una camilla dispuesta en el despacho del jefe de estación y poco después, los médicos se emplearon a fondo con los heridos.

Poco después, llegó la máquina con la camilla en la que trasladaron a Francisco Sanz Díaz. Sus compañeros ya le habían procurado una cura de urgencia en el lugar de la tragedia embadurnándole todo el cuerpo con *“una sustancia aceitosa”*, un remedio citado por el cronista del suceso que posiblemente se refiera a la grasa consistente que podía haber en las cajas de grasa de los rodamientos de los vehículos ferroviarios, lo único que se podía encontrar en un caso como ese. Los galenos curaron al fogonero herido inyectándole morfina para calmarle los horribles dolores. Al parecer,

sobreponiéndose, el hombre llamó a Manuel Bernal y le preguntó por la gravedad de su estado porque presentía su muerte, pero quería ver antes a sus hijos.

Antonio Rodríguez Fernández, mozo de tren y vecino de Cerro Muriano, que había salvado su vida de milagro, quería ayudar a la curación de sus compañeros heridos, pero estaba siendo presa de una crisis nerviosa y comenzó a balbucear palabras de manera incoherente, por lo cual, uno de los facultativos le administró un calmante y dispuso que se le trasladase a un lugar para que se calmase.

El lugar improvisado para curar no era el más adecuado debido a la deficiente luz, por lo que se ordenó que se pidiese al inspector de Sanidad de la provincia de Córdoba que enviase las ambulancias precisas, pero ante la tardanza y la gravedad de algunos se les condujo en el tren hasta Cercadilla y desde allí, en camilla, al Hospital de Agudos, el establecimiento de beneficencia sanitaria.

Las víctimas fueron:

El citado Francisco Sanz Díaz, de 36 años, que tuvo quemaduras de primer, segundo y tercer grado en la cara, cuello tronco y las extremidades, por lo cual su estado era gravísimo. Murió a las cuatro de la tarde del día 27 a consecuencia de las heridas.

Rafael Belmonte Álvarez, guardafrenos, casado, con cinco hijos, resultó con múltiples fracturas en las extremidades, grados desgarros en la pantorrilla izquierda, conmoción visceral y cerebral y su pronóstico fue gravísimo, tanto que murió a las seis de la tarde del día 27.

Antonio de la Torre Navarro, de Cerro Muriano, contusiones varias, de pronóstico reservado.

Antonio Rodríguez Fernández, de Cerro Muriano, contusión en la pierna derecha, de pronóstico reservado.

Enrique López Navarro, el maquinista, que tuvo magullamiento general y una contusión en la muñeca izquierda, de pronóstico reservado.

El guardafrenos Sebastián Fernández Pérez, el ya citado mozo de tren Antonio Rodríguez Fernández, Antonio de la Torre Villalobos y José Fernández Pérez resultaron ilesos milagrosamente.

El jefe de tren Luis Guerrero Delgado, llamado familiarmente "El Guerra" por sus compañeros, se mantenía desaparecido, así como el mozo de tren Luis Sánchez Nieto. Además, se habló de un muchacho que viajaba en los topes, al parecer un maletilla que iba a torear a algún tentadero, pero desapareció en los primeros momentos.

El cronista dijo también que "*varios vagones estaba cargados de brea y sal y uno de dinamita, destinado a la Sociedad Minera y Matalúrgica de Peñarroya, por lo cual el mencionado tren no se detuvo en la estación de Obejo [...] Fue un verdadero milagro que no hiciera explosión la dinamita, lo cual habría originado una gran catástrofe*" (Anónimo, 28/12/1932: *Diario de Córdoba* Núm. 29314). En cuanto se vio que un vagón contenía en su interior este cargamento, se dio un corte al tren y se llevó la parte del convoy que podía rodar con el peligroso explosivo.

Un viejo ferroviario le comentó al cronista del periódico *La Voz* que se formaban trenes para esta línea de hasta cuarenta vagones, entre los que se intercalaban uno con freno entre cada seis, y aún en mayor proporción, por lo que el frenado resultaba del todo insuficiente debido a los enormes gradientes. Otro ferroviario comentó que no eran infrecuentes los corrimientos de tierra en trincheras y taludes. Precisamente, el sobrestante de Obras Públicas había denunciado varias veces el mal estado del terreno

augurando un posible desprendimiento, pero, su “*celo y amor por sus semejantes fué premiado con un traslado*” (Anónimo, 28/12/1932: *La Voz* Núm. 4377).

Desde los primeros momentos, se avisó al Juzgado Municipal de Villaviciosa, pero al ser incompetente dado que el lugar no pertenecía a su jurisdicción, se avisó al Juzgado de Instrucción del Distrito de la Izquierda de la capital, que estaba de guardia, por lo que el juez Joaquín Pérez Romero y el actuario Rafael Raigán fueron los encargados de acudir el día 27 por la mañana y por la tarde para realizar las diligencias de rigor y practicar el levantamiento de los cadáveres, que fueron llevados al depósito judicial del cementerio de la Salud para practicarles las respectivas autopsias.

La noche hizo que se suspendiesen las labores de rescate por la imposibilidad material de proseguir ante la falta total de luz.

26.7.2. 27 de diciembre de 1932

Cuando al día siguiente, ya en la mañana del 27, a las ocho horas, se prosiguió con las labores de rescate, pero una espesísima niebla dificultó la labor sobremanera. Lo primero que se hizo fue buscar al desaparecido jefe de tren Luis Guerrero Delgado por la zona del convoy donde estuvo situado el furgón en el que viajaba. Después de un rato, se pudo ver que el desgraciado yacía bajo el ténlder, cogido entre dos vagones por el vientre y las piernas enterradas en brea. Debió morir al poco de producirse el accidente. Estaba casado y tenía dos hijos.

También se buscó al joven que viajaba sin billete y también se encontró su cadáver. Cuando se le pudo extraer de entre el amasijo de hierro y madera, a última hora de la tarde, pudo ser identificado por unos papeles que le capacitaban como miembro de una sociedad deportiva dedicada al fútbol. Así, se supo que se llamaba Manuel Rodríguez Barba, 25 años, y que no era aspirante a torero, sino un hijo de un ferroviario.

El mozo de tren Luis Sánchez Nieto, soltero, de Cerro Muriano, que hasta el día 28, pasadas bastantes horas, no fue localizado entre los hierros retorcidos y las astillas, lógicamente, resultó muerto también.

Antonio García Pantaleón, médico forense, auxiliado por el practicante Pedro del Rosal, practicó la autopsia en la mañana del día 29 a los cuatro cadáveres encontrados en el depósito judicial, ubicado en el cementerio llamado de la Izquierda, el de La Salud.

El entierro de las cuatro víctimas se efectuó en la capital a las cuatro de la tarde. El comercio cerró en señal de duelo y una gran parte de los habitantes de la ciudad acudieron a presenciar el paso del cortejo por las calles o se unieron a este para seguirlo hasta que llegó a su destino.

Los cadáveres fueron sacados a hombros por sus compañeros y depositados en otros tantos coches fúnebres, junto a coronas de flores artificiales regaladas por el Ayuntamiento y otra que se le puso al más joven donada por sus padres y hermanos.

A la cabeza iba una sección de la Guardia Civil, detrás los coches fúnebres y después un gentío de varios miles de personas, de todas las edades y clases sociales, pero en su mayoría obreros. Varias entidades gremiales y asociaciones obreras estuvieron presentes, así como representantes del Ayuntamiento, la Diputación y hasta Eloy Vaquero y Ramón Carreras, diputados a Cortes.

La comitiva fue desde el punto de partida, a lo largo del Paseo de la Victoria, hasta la Puerta de Gallegos, calle Concepción, Gondomar, plaza de la República, Claudio Marcelo, plaza del Salvador, San Pablo, San Andrés, Realejo, Muñices, plaza de la Magdalena, Arroyo de San Lorenzo, Puerta Nueva, Campo de San Antón y de ahí hasta el cementerio de la Derecha, o de San Rafael donde fueron enterrados en la sepultura cuádruple cedida por el Ayuntamiento, pero solo tres cadáveres, dado que Manuel Rodríguez Barba no fue enterado en esa tumba dado que al no ser ferroviario aún la cuarta estaba destinada a Luis Sánchez Nieto, cuyo cuerpo no había sido encontrado aún (Anónimo, 28/12/1932: *La Voz* Núm. 4377).

Entre tanto sucedía esto, fueron encontrados los restos mortales del desaparecido, el esperado quinto cadáver de la tragedia, que se halló seccionado en tres partes y horriblemente mutilado. Se le trasladó al cementerio de Belmez y desde allí, a las once de la noche, se le llevó hasta el de La Salud. En todo momento estuvo acompañado por un grupo de ferroviarios.

La locomotora no pudo ser rescatada hasta los primeros días del año 1933 debido a la gran cantidad de tierra y rocas que tenía encima y que hacía temer un nuevo desprendimiento si no se afianzaban los taludes (Anónimo, 30/12/1932: *La Correspondencia de Valencia* Núm. 21992).

El entierro de Luis Sánchez Nieto, se efectuó en la tarde del día 30 de diciembre en el cementerio de San Rafael.

Tantos años después, aún puede verse en una tumba el texto de la lápida que dice "El Ayuntamiento de Córdoba dio este sepulcro a los cuerpos de las víctimas de la catástrofe ferroviaria de "La Solana". Debajo aparece el nombre de los fallecidos. Tras esto, se muestra la fecha del nefasto día y la indicación "A perpetuidad", con la que se certifica que los gastos del enterramiento fueron asumidos por el Ayuntamiento de la ciudad.

26.8.0. Supresión de las guarderías de los pasos a nivel

El artículo 8 de la Real Orden de 23 de junio de 1928 hablaba de la supresión de los cargos que tenían una serie de guardas y guardesas de paso a nivel. Por ello, a mediados del mes de octubre de 1933, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces decidió suspender veintiséis de los que se guardaban en la línea de Córdoba a Belmez, con lo cual, a partir del 5 de noviembre se eliminaron los siguientes:

P. K.	Nombre de la ruta	Nombre del paso	Término
0,502	Camino del paso de ronda *	Callejón de los toros	Córdoba
1,144	Camino de la Fuente de la Reina *	Fuente de los Picadores	Córdoba
1,826	Vereda de Sansueña y El Pretorio *	Santo Domingo	Córdoba
2,859	Camino de Córdoba a Santo Domingo *	Ducar	Córdoba
3,761	Camino de Mirabueno a Santo Domingo *	Mirabueno	Córdoba
4,302	Camino de La Trinidad a Santo Domingo	Los Pedroches	Córdoba
14,893	Cañada Real Soriana		Córdoba
15,674	Vereda de la Armenta	La Armenta	Córdoba
16,498	Cañada Real Soriana *		Córdoba
18,392	Cañada Real Soriana *	Cerro Muriano	Córdoba

30,742	Camino de Villaviciosa a Obejo *	Venta del Castillo	Espiel
31,581	Realenga de Córdoba a Extremadura	Mano de Hierro	Espiel
36,827	Camino de Villaharta a Villaviciosa	Villaharta	Espiel
39,980	Vereda del Parralejo a Villaharta		Espiel
42,142	Camino de la estación Alhondiguilla-Villaviciosa	La Gamonosa	Espiel
44,502	Camino de Villaviciosa a Espiel	Los Vinateros	Espiel
45,406	Realenga de Villaviciosa a Espiel y Extremadura	Los Marmolejos	Espiel
48,848	Camino de Villaviciosa a Espiel y Extremadura	La Estrella	Espiel
52,763	Camino de Espiel a Belmez *	Varguillas	Espiel
54,539	Camino de Espiel a Belmez		Espiel
55,829	Camino de Espiel a las minas y haciendas	Cuesta del Artillero	Espiel
64,518	Camino de Belmez a Villanueva del Rey *	El Bujadillo	Belmez
65,707	Camino de Belmez a Villanueva del Rey	El Albardado	Belmez
66,896	Camino de Belmez a Villanueva del Rey		Belmez
68,590	Camino de Belmez a Villanueva del Rey	Sierra Palacios	Belmez
69,543	Camino de Belmez a Villanueva del Rey		Belmez

Cuadro 12 Fuente: Anónimo-*La Voz* Núm. 4559

Al dejar los pasos sin guarda, se colocó en cada uno una señal compuesta de un panel rectangular situado en la zona superior que se pintó en blanco. Llevaba la inscripción "atención al tren" pintada en negro y el poste de soporte se pintó de manera alternativa con franjas blancas y negras.

En los destacados con un asterisco se les dotó, además, con una señal en forma de aspa pintada en blanco con las inscripciones "paso sin guarda" y "ojo al tren" pintadas en negro y el poste de soporte se pintó de manera alternativa con franjas blancas y negra y se colocó un panel rectangular pintado en blanco con la inscripción "atención al tren" pintada en negro (Anónimo, 18/10/1933: *La Voz* Núm. 4559).

26.9.0. Nuevo desprendimiento de una trinchera

El tren 717 de la línea de Córdoba a Belmez tuvo que detenerse debido a un desprendimiento de una trinchera en el kilómetro 1, sin que hubiese que lamentar desgracias personales (Anónimo, 31/12/1933: *La Voz* Núm. 5522).

26.10.0. Nuevas invectivas contra el edificio de viajeros de Cercadilla

Por aquel entonces, la estación de Cercadilla seguía teniendo el edificio al que todo el mundo llamaba "*la barraca*". Pese a lo que se le exigía a la compañía desde el Gobierno, en Diputación, en el Ayuntamiento y en la prensa, nadie de dentro de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces movía un dedo por poner remedio a una situación que hacía tanto tiempo después de haber sido construida, en los primeros años de la república las oficinas aún "*estaban instaladas en un vagón viejo, arrojado sobre una vía muerta*" (Anónimo, 31/12/1933: *La Voz* Núm. 5522).

26.11.0. La SMMP contra Andaluces

Otro de los exponentes de la grave problemática que vivía la citada empresa en aquellos momentos se produjo el 10 de mayo de 1934 cuando el gobernador de Córdoba declaró al periódico ABC “sobre las cantidades que adeuda la Compañía de Ferrocarriles Andaluces a la Sociedad de Peñarroya” (Anónimo, 10/05/1934: ABC, Edición de Andalucía). El periódico ponderaba que pese a la numerosa presencia de obreros que trabajaban en la cuenca minera casi no se producían problemas sociales debido a que la compañía explotadora cumplía adecuadamente con lo legislado, por lo que no había reclamaciones por parte de los obreros.

Sin embargo, en breve, se iba a producir un conflicto inevitable al que eran ajenos por completo la patronal y los trabajadores de dicha corporación. La raíz estribó en el débito de cuatro millones de pesetas por suministro de carbón que tenía Andaluces con la de Peñarroya. Tal monto se había producido debido a un abastecimiento continuado de unas diez mil toneladas de este combustible al mes que se había ido suministrando a la compañía ferroviaria sin que hubiesen sido satisfechos los totales de los costes. Precisamente, las cuatro mil toneladas servidas en el mes de abril fue gracias al pago adelantado que se le exigió para servirle la menor cantidad, pero con ello, la compañía ferroviaria apenas si tuvo para funcionar un mes.

Ante la incapacidad para saldar la deuda por parte de la primera, la afectada había tenido que tomar la determinación de que los mil quinientos obreros de la mina Antolín iban a ver reducidas sus jornadas laborales semanales a tan solo cuatro. Ante ello, los sindicatos, la sociedad minera, el gobernador civil y los diputados locales se pusieron en marcha para que el gobierno de la nación proporcionase un anticipo para que Andaluces saldase su deuda, pero no se concedió cantidad alguna para ello.

Entonces, ante el anuncio de reducción de horas, la producción en dicho pozo bajó hasta un setenta por ciento. La huelga de brazos caídos fue solo un aviso de una reacción en cadena que iba a producirse en toda la cuenca minera debido a la solidaridad obrera, por lo que todas las fuerzas sociales instaban al Gobierno a que concediese una ayuda económica a Andaluces para evitar un conflicto ciertamente grave.

26.12.0. Tren especial para la corrida de la Asociación de la Prensa

Con motivo de la corrida que se iba a celebrar en Málaga a beneficio de la Asociación de la Prensa, se puso en marcha un tren especial con billetes de ida y vuelta a precios reducidos en la que los hermanos José y Manuel Bienvenida matarían toros de la ganadería de Santa Coloma.

En total, podrían subir al tren 114 viajeros de segunda y 500 de tercera. Los billetes de segunda y tercera costarían respectivamente 13 y 8,75 pesetas si se tomaba el tren en Belmez, Villanueva del Rey, Espiel, Alhondiguilla-Villaviciosa o El Vacar-Villaharta o 12 y 7,80 pesetas, respectivamente, si se partía desde la estación de Obejo o de Cerro Muriano.

La ida se produciría a las 3:50 horas del sábado 28 y la vuelta a las 20:35 del domingo 29 de julio. Lógicamente, los horarios indicados se referían a los dados en las estaciones extremas (Anónimo, 25/07/1934: *Diario de Córdoba* Núm. 29821).

26.13.0. Graves resultados económicos de Andaluces

Así mismo, la caótica situación social y laboral del periodo propició que en 1934 el coeficiente de explotación de Andaluces se acercara ya al ciento diez por ciento, con lo que las pérdidas estaban volviendo la situación insostenible. Con ello, en un futuro no lejano, la empresa se vería tragada por el mismo vórtice que engulló al resto de las demás compañías ferroviarias del país.

26.14.0. Un nuevo accidente en Los Pradillos

En los últimos días de 1934 se publicó en la prensa local cordobesa una nota en la que se decía que *“el jefe del apartadero de Los Pradillos comunica al gobernador civil, que en el kilómetro 18-800 de la línea férrea se escapó una zorrilla cargada de piedras, la que pasó a toda marcha por La Balanzona, pudiendo ser detenida en la vía enarenada de Los Pradillos”* (Anónimo, 15/12/1934: *La Voz* Núm. 5885).

Desgraciadamente, no todas las intervenciones en esta vía de seguridad resultaron tan insólitas, y hasta cómicas, como en este caso.

26.15.0. Problemas con los nuevos horarios

La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces alteró el horario de los trenes de la Sierra, por lo cual, el servicio se resintió de manera evidente al dejar de viajar en los trenes de pasajeros debido a que al llegar a Belmez la correspondencia con los otros trenes de las demás líneas no era posible hacerla, como había ocurrido siempre. Por ello, José C. Roca Roldán abogaba desde *El Defensor de Córdoba* por la permuta del horario de salida de mercancías y el tren mixto matutinos, gracias a lo cual se podía llegar a tiempo de enlazar correctamente con otros trenes de otras líneas y recuperar los viajeros que habían decidido hacer el viaje en automóvil ante este inconveniente (Roca, 21/09/1935: *El Defensor de Córdoba* Núm. 11973).

26.16.0. La incautación de Andaluces y la anexión con Oeste

El 9 de mayo de 1936, se promulgó el Decreto de Incautación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces que pasó a poder del Estado para someterla a su fiscalización, con lo cual debieron hacerse cargo de la empresa un director y dos consejeros.

Así, para poder explotarla y administrarla, se la integró en una macroestructura que conformó junto a la Compañía de los Ferrocarriles del Oeste. Para ese momento, la cuarta potencia ferroviaria del país, que ya controlaba la administración estatal, se gestionaba mediante un sistema público y privado, puesto que parte de su patrimonio procedía de accionistas y capitalistas particulares. A partir de su incautación, pasó a denominarse Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste y Red de Andaluces.

Días más tarde, el 28 de mayo, el periódico *ABC* informaba de que el día anterior *“el jefe de la estación de Granada de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces ha recibido una comunicación de la oficina central de Málaga dándole conocimiento de que como la Compañía no podía soportar la carga de los gastos se había incautado de los ferrocarriles el Estado”* (Anónimo, 28/05/1936: *ABC*, Edición de Andalucía).

De este modo tan poco heroico, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces terminó su historia diluyéndose de una manera casi anónima.

26.17.0. El humilde epílogo de una empresa ferroviaria

La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces nunca fue un negocio demasiado halagüeño para sus propietarios. Su recorrido histórico estuvo marcado por su lucha por mantenerse como la tercera potencia ferroviaria del país. Desde siempre, sus instalaciones y su material rodante fueron un tanto escasos, aunque su estructura viaria fuera suficiente y estuviese bien planificada en líneas generales y el número de vehículos de los que dispusiese para su movimiento de bienes y personas se acercase en el inicio de los años treinta a unos trece mil.

Sin embargo, la competencia ejercida por las compañías del Norte y de MZA, cercenó una expansión que tal vez hubiese supuesto una toma de posiciones más beneficiosa para la firma andaluza, pero, como sus oponentes, incluidos esos dos gigantes, acabó sucumbiendo ante los desorbitados gastos que suponía su mantenimiento.

Pese a este tercer lugar, habría que destacar el papel jugado dentro del espectro del ferrocarril español por una empresa que fue trascendental y la única de las importantes que pudo considerarse como eminentemente española, dado que su origen fue producto de la pujanza económica de las elites andaluzas radicadas en Málaga durante el siglo XIX y su capital, aunque en parte debido a inversores extranjeros, acabó siendo exclusivamente autóctono.

26.18.0. Los avatares del ferrocarril durante la guerra civil

Con el levantamiento militar de mediados de julio de 1936, en la zona republicana, la gestión del tráfico ferroviario se encargó al Comité de Explotación de Ferrocarriles, que la encaminó, lógicamente, a las necesidades de la guerra, como ya ocurriera en los países extranjeros en el periodo de 1914 a 1918 (Wais, 1974: 642).

En la zona nacional, se instituyó la Unidad Militar de Ferrocarriles, que tenía su sede en Valladolid, hasta donde acudieron las compañías a instalar sus consejos de administración para poder coordinar estrategias y solventar los avatares que fuera produciéndose en sus respectivos ámbitos con la movilidad de los frentes.

Durante los años de la guerra civil se produjo la destrucción de puentes, túneles, instalaciones de todo tipo y de material móvil y motor de manera tan sistemática e ingente que al final del conflicto, el panorama fue completamente desolador. Esto hizo que las compañías ferroviarias se viesan impotentes para arreglar tanto material de la superestructura como se había destruido. Si en periodos de paz la ayuda económica del Estado fue algo necesario y la sobra de peligro de incautación un hecho inevitable, tras tres años de una cruenta guerra la situación no dejó dudas sobre cual iba a ser el final de todo aquello.

Sin embargo, en el territorio andaluz aún se produjeron mejoras cuando todo estaba desquiciado. Concretamente, 14 de agosto de 1936, Huelva y Ayamonte se unieron mediante una línea férrea de 49.502 metros que también financió y administró el Estado, los últimos que se construyeran en suelo andaluz hasta décadas más tarde.

Con esta línea, los kilómetros totales pertenecientes a otras empresas que podían hallarse en Andalucía se acercaba a los 934, de los cuales 584 pertenecían a MZA, 121 al Zafra a Huelva, 109 al Lorca, Baza y Águilas y 120 al Estado. Andaluces, en esos

momentos de caos, se acercó a los 1.679, pero, pese a su pujanza, la integración dentro de una estructura ferroviaria nacional no fue nada más que un paso previo a la desaparición.

26.19.0. La guerra civil en la línea de Córdoba a Belmez

El texto que sigue está basado en un artículo periodístico escrito por Francisco Moreno Gómez y Juan Andrés Blanco que fue publicado el 6 de noviembre de 1994 en el diario *Córdoba*. A través de este y con algunos datos aportados por transmisión oral, se ha podido reconstruir algo de lo ocurrido durante el periodo bélico en la zona.

Las milicias populares fueron un fenómeno surgido nada más estallar nuestra guerra civil. La constitución espontánea de grupos que pretendían no solo ganar la guerra al fascismo, sino hacer también una revolución social, resultó ser un episodio curioso y de dimensiones sociológicas incluso.

Cuando comenzó el alzamiento franquista, en miles de pueblos y ciudades de España se intentó neutralizar a las fuerzas contrarias. En Villanueva de Córdoba se acabó con los guardias civiles y entonces sobrevino una dura represión contra las clases pudientes de la localidad. Como era de esperar, se temió una reacción del ejército sublevado o de las facciones que lo apoyaban, por lo cual a últimos del mes de julio de 1936 se organizó una defensa con efectivos de la localidad a la que se unieron otros venidos desde Pedro Abad, El Carpio y Jaén que ya había ayudado a repeler la revuelta de la derecha en otras localidades, pero al llegar a esta los propios habitantes ya había sofocado la reacción.

Entonces, se encaminaron hacia Torrecampo y a Pedroche dejando la estela sangrienta que originan estas revanchas políticas de cualquier signo y regresaron al lugar de donde habían partido. En una asamblea popular que se celebró en la iglesia de Cristo Rey, se decidió la creación de un batallón que aglutinase a todo ese potencial humano de ideología comunista.

Bautista Garcés, un diputado del Frente Popular acababa de ser fusilado en la capital cordobesa por las fuerzas represoras nacionales. Entonces, sus compañeros de partido decidieron dar su nombre al batallón como un homenaje a ese hombre que fue un luchador incansable de las ideas de ese grupo político.

Para dirigir a los ciento veinticuatro hombres de la tropa se eligió como comandante a Enrique Vázquez Expósito y a cinco oficiales más, entre los destacados militantes del partido.

El Batallón Garcés tuvo su bautismo de fuego en Pozoblanco y en Añora, donde los efectivos se unieron al ejército republicano para vencer la resistencia afecta al Alzamiento. Luego, junto a gente venida desde Córdoba y Alcoy, se trasladaron a las inmediaciones de la capital con el objetivo de reconquistarla, para lo que se puso al mando del contingente el general Miaja.

Colaboraron también con el Batallón Garcés el llamado Batallón del Terrible, compuesto por mineros de Pueblonuevo y las milicias de Jaén, con los que tomaron el Cerro de las Conejeras y Los Villares, pero será en los primeros días de septiembre cuando se midieran dichos efectivos con el ejército insurrecto en los combates por la posesión de Cerro Muriano, ya que este, al mando del general Varela, debía alejar de Córdoba a las fuerzas republicanas.

El día 5, se lanzó el primer ataque de envergadura por parte de los nacionales. Toda la jornada y parte de la noche se estuvo luchando, pero sin abandonar las respectivas posiciones. Sin embargo, en la madrugada, desde el puesto de mando, situado en el cortijo de Las Malagueñas, se dio la orden de retirada hacia la Estación de Obejo y luego hacia El Vacar. En todas las operaciones se produjeron unas sesenta bajas.

Cuatro días después, se reconquistó Cerro Muriano con el apoyo de la aviación, pero los combatientes republicanos no lograron mantener la posición debido al empuje nacional y las fuerzas de izquierdas se replegaron hacia la Estación de Obejo. Entre tanto, Cerro Muriano se fortificó con la artillería enemiga y por ello les resultó imposible volver a tomarlo.

En el poco tiempo que había transcurrido desde su creación, el batallón se había incrementado con los combatientes nacidos en los lugares donde había operado como Cerro Muriano, Obejo, Pozoblanco, Villaharta, Villaviciosa, Espiel y Belmez.

26.20.0. El avance de las fuerzas nacionales desde el Sur

En octubre de 1936, el ejército sublevado al mando del comandante Álvarez Rementería y el coronel Sáez de Buruaga salió de Cerro Muriano en dirección norte. Tomaron la estación de Obejo, se enfrentaron al Batallón Garcés y a la 1ª Compañía de la Milicia de Jaén y al Ejército Republicano al mando de Balibrea y Armentia en las inmediaciones de El Vacar (Anónimo, 13/06/1937: *La Libertad* Núm. 5377).

También ocuparon Villaharta, Espiel y Villaviciosa con un gran coste debido a los destrozos ocasionados en las estructuras de las comunicaciones, por lo cual, los efectivos de las milicias correspondientes debieron restablecer de alguna manera los enlaces oportunos que se había cortado debido a los puentes dinamitados que impidieron un rápido avance de las tropas rebeldes.

Efectivamente, a las 9:30 horas del día 5 de octubre salió de Córdoba una sección de la Unidad Mixta de Ingenieros mandada por el teniente Rafael Ventura, el oficial de enlace Jesús Olivares Baquet, el brigada Juan de la Torre, el sargento Miguel de la Rubia Aranda, cinco cabos y treinta individuos más. Llegaron a Posadas en un tren especial del que se descargaron veinte camiones, actividad que terminó a las 15:15 horas del día 6.

Desde allí se trasladaron a Villaviciosa por la carretera comarcal que unía las dos poblaciones, pero ya formando parte de la columna de Álvarez Rementería. Al llegar al kilómetro 25, las fuerzas tuvieron que hacer un alto porque el camino estaba cortado, aunque fue reparado prontamente por los efectivos de ingenieros. Se acabó de hacer una pista alternativa de unos doscientos metros de longitud para el paso de los camiones a las 3:00 horas del día 8, por lo cual, el comandante "*felicitó al personal de la sección por su actividad y entusiasmo en el desarrollo del trabajo*" (Anónimo, 21/10/1936: *Guión* Núm. 213).

En el kilómetro 35 se procedió a construir otra pista de unos cuarenta metros porque había otra alcantarilla volada. Durante los trabajos, se le disparó el fusil de manera fortuita al soldado José Fernández y fue asistido por el practicante José Navarro Mora.

El día 9, a las 9:30 horas, se tomó Villaviciosa tras duros combates y a las 13:30 horas se partió para la estación de ferrocarril de Alhondiguilla-Villaviciosa adonde se llegó a las 17:00 horas. Tras un breve descanso, se continuó la marcha hacia Villaharta, pero a las once de la noche el mando ordenó que la sección de ingenieros y un destacamento de las fuerzas marroquíes volvieran hasta la estación y cortasen la vía férrea. Tras un trabajo de una media hora, se volvió hacia donde estaba el grueso de la tropa.

El día 10 se tomó Villaharta a las 9:00 horas y luego se permitió a los soldados que dedicasen la jornada al aseo personal y al descanso. Esa noche los efectivos militares durmieron en la citada localidad.

Al amanecer del día 11, se pusieron en marcha hacia el norte hasta que llegaron a Espiel, donde entraron a las 14:00 horas, pero no se quedaron allí, sino que siguieron en dirección a Belmez. La vanguardia de la columna mandó un enlace hasta el grueso de la tropa para que se aposentase con la intención de pasar la noche durmiendo en los camiones porque el enemigo había destruido un largo trecho de la calzada.

El día 12, nada más salir el sol, se continuó la marcha, pero resultó que había un puente volado y no se podía seguir adelante por lo que hubo que construir una pista de ochocientos metros de largo para abrir un camino alternativo. Lo rápido de la acción hizo que el coronel Sáez de Buruaga felicitase al personal del cuerpo de Ingenieros, sobretudo al cabo Bernardo Moltó *“por su pericia y arrojo en el cumplimiento de la misión ordenada”*. Con ello, se pudo seguir hasta el destino, llegando a Belmez a las 16:00 horas, donde se entró bajo un fuerte fuego enemigo.

Tras un descanso de veinticuatro horas, la fuerza militar se puso de nuevo en marcha hacia Peñarroya, donde se entró media hora después. Los días 14 y 15 se destinaron a que la sección de la Unidad Mixta de Ingenieros dedicase el tiempo a poner en condiciones el material que tenía a su cargo, tras lo cual, a las 15:00 horas del último día citado, se procedió a regresar a la capital de la provincia, adonde se llegó a las 20:00 horas entrando triunfalmente por el bulevar del Gran Capitán.

La operación fue una ofensiva combinada con fuerzas que partiendo de Badajoz, pretendían llegar a la cuenca minera de Peñarroya, pero los sublevados, en un movimiento envolvente, atacaron también desde Villaviciosa y lograron cortar la retirada a los hombres de las milicias en la noche del 9 de octubre, que en desbandada general pretenden replegarse hacia Peñarroya. Estas pérdidas humanas hicieron que las fuerzas republicanas se reorganizasen y acudieran a la defensa de Pozoblanco, del Puerto del Calatraveño y de los montes de Espiel.

26.21.0. Nuevas operaciones del Batallón Garcés

La caída de la zona minera el 13 de octubre paralizó las posiciones y el Batallón Garcés tuvo tiempo de renovar sus filas con gente venida de Peñarroya, Belalcázar, Pedro Abad, El Carpio, Alcolea de Córdoba, Fuente Obejuna, Almodóvar del Río, Montilla, Espejo, Palma del Río, Fuente Palmera, La Rambla, Posadas, Puente Genil, el grueso de la fuerza compuesta por los huidos de la capital cordobesa, los de la zona de Sevilla y los venidos de Madrid y de lugares diversos pertenecientes a otras provincias que habían pasado a poder de los nacionales y cuyos habitantes huían de una cruenta represión.

También los restos del Batallón del Terrible se integraron en el Garcés, con lo que este llegó a incrementar sus efectivos hasta casi los mil quinientos individuos, entre los que se incluyeron diez mujeres. El 18 de octubre pasó a constituirse en Regimiento, pero, a pesar de esto, casi siempre, se le siguió denominando "batallón".

En torno al mes citado, se sabe de la adscripción de este 5º Regimiento en el que se integran otros muchos grupos milicianos de los frentes cordobeses, pero la relación con la cúpula fue casi nula y el contacto se redujo a labores de tipo propagandístico, como mítines, proyecciones de películas y poco más.

En realidad, las unidades andaluzas actuaron con bastante libertad e independencia sobre lo que debía haber sido una estrategia programada desde el seno de un alto mando militar.

Tras dos meses de inactividad, se reanudaron las escaramuzas. La Batalla de Madrid que se había estado produciendo mientras tanto había copado la atención de ambos bandos y por ello la tregua fue un hecho en la sierra cordobesa, por lo que el Regimiento Garcés se trasladó a El Carpio, Villafranca y Bujalance, con lo que la guerra se expandió hacia el Valle del Guadalquivir.

El empuje franquista fue ganando posiciones y poco a poco cayeron Bujalance, Cañete de las Torres y Albendín. El comisario Helios Gómez, de raza gitana, intelectual, pintor, poeta y activista de izquierdas, y el comandante Vázquez, responsables del Garcés, decidieron presentar batalla hasta el final y prohibieron a sus fuerzas la menor retirada. La inutilidad de la acción era contraria, incluso, a los criterios del mando militar republicano, por lo que incapaces de contener el ataque nacional, los efectivos del Batallón Garcés lograron pasar con grandes dificultades por el puente que cruzaba el Guadalquivir en dirección a Villafranca. Replegándose en tumultuosa retirada, Helios Gómez fue con los demás milicianos, ya que, al final, él no se mantuvo en su posición, como le pidiera al resto de sus subordinados.

Pese a ello, Helios Gómez abatió a tiros a José Arjona, capitán miliciano a su mando, natural de Pedro Abad, porque había efectuado una corrección en las posiciones de las ametralladoras que creyó más favorable.

El que sí cumplió su palabra fue el comandante Vázquez, que resistió heroica, pero inútilmente hasta caer en manos de las tropas enemigas, por las que fue fusilado de inmediato.

El cansancio, la desmoralización general por la derrota y la pérdida de su jefe, supusieron todo un desastre para el Regimiento que se materializó en la posición a cubierto que este tomó en Adamuz.

Entonces, fue cuando se conoce el homicidio del capitán Arjona a manos de Helios Gómez. Su arbitrariedad e inutilidad provocaron un motín en el que se pidió la cabeza del comisario, por lo que su asesino debió escapar disfrazado para huir de la furia de sus propias tropas. Tras esto, jamás regresaría a Córdoba.

El mando lo tomó Antonio Ortiz Roldán, natural de Espejo, cuando se produjo una etapa de bonanza que se rompió cuando se emprendieron las operaciones contra Villafranca y Montoro. Fue por los meses de enero o febrero cuando el 5º Regimiento alcanzó su total militarización y así, el Batallón Garcés queda integrado en el Ejército Popular.

26.22.0. El avance de las fuerzas republicanas desde el Norte

En febrero de 1937, los facciosos comenzaron a llevar material bélico y a concentrarlo a lo largo de la línea de ferrocarril y más allá de esta, hasta Peñarroya (Anónimo, 28/02/1937: *La Libertad* Núm. 5285).

El Batallón Garcés se trasladó al frente de Pozoblanco donde Queipo de Llano intentó en tan solo tres días, según sus planes, reducir todo el Valle de los Pedroches. El 6 de marzo de 1937 se inicia el ataque a Pozoblanco, efectuado por dos columnas venidas desde Peñarroya, otra desde Villaharta y una cuarta desde Espiel. Fue esta, mandada por Baturone y Gómez Cebrián, la que chocó en el Puerto del calatraveño con el Batallón Garcés, cuya misión era el control de la zona del río Cuzna y el espacio comprendido entre las carreteras de Espiel y Villaharta a Pozoblanco.

El resultado no fue el esperado por las tropas franquistas, ya que el terreno debía ser ganado metro a metro. Lo más arduo se produjo en la batalla que se entabló en la carretera de Peñarroya a Villanueva del Duque. Los republicanos se replegaron finalmente hacia Pozoblanco, pero el desgaste fue similar en ambos bandos cuando el 17 de marzo se situaron los combates a las puertas de la capital del Valle de los Pedroches.

Las fuerzas de izquierdas se aprestaron a no perder la plaza a pesar de las dificultades, pero al día siguiente llegaron refuerzos desde Andújar pertrechados con tanques T-26, que fue la primera vez que se emplearon en el frente del Sur. El 20 de marzo intentaron los sitiadores tomar el pueblo por última vez, pero fueron repelidos y tres días después abandonaron el objetivo.

Pérez Salas, el comandante del sector republicano cordobés decidió realizar el 24 de marzo un contraataque cuyo precio fue derramar una gran cantidad de sangre. La ofensiva costó más bajas que la defensa del ataque a la comarca.

Antonio Ortiz fue propuesto para una condecoración cuando su batallón Garcés, apoyado por otros efectivos, consiguió excelentes resultados en la loma de Buenavista y en el enorme cerro de La Chimorra, el punto más alto de la sierra norte de la provincia de Córdoba.

Tras un mes justo, la arremetida había devuelto a los nacionales a su punto de partida. El vaticinio de Queipo de que la conquista se produciría en tan solo tres días no se cumplió y así, el frente registró a partir de entonces varias semanas de inactividad.

En los meses siguientes, se reanudaron las actividades bélicas en el Sur movilizándose todos los frentes cordobeses. Una columna motorizada republicana llevó a cabo en los días intermedios del mes de junio un avance muy rápido en la zona de Peñarroya y reconquistó Cerro Gordo, ganado por el enemigo el día 5, La Pedriza y la Sierra de La Graña y se libró un combate encarnizado en Fuente Obejuna, a consecuencia de lo cual, parte de los efectivos militares se acercaron hasta El Vacar y se apoderaron de la población (Anónimo, 14/06/1937: *La Voz de Menorca* Núm. 9724), tomando un centenar de prisioneros enemigos, veinticinco ametralladoras y numerosos fusiles. Además, se pasaron al bando vencedor veintidós boinas rojas. La ocupación la llevó a cabo un batallón que tomó importantes posiciones, mientras que fuerzas republicanas salidas de Obejo consiguieron cortar la carretera de Almadén y la vía de Belmez.

Por otra parte, el Ejército Popular ocupó la Aldea de Cuenca, la zona de Los Blázquez, con lo que se penetró también en el sur de Extremadura, la línea de Peñarroya a Conquista y otros puntos orográficos importantes. El enemigo reaccionó y entabló un

intenso combate “siguiendo su táctica de pequeños ataques a base de una prolongada preparación aérea y artillera, pero debieron darse a la fuga” (Anónimo, 13/06/1937: *La Libertad* Núm. 5377). Se tomó al enemigo seis ametralladoras, treinta fusiles, numeroso material de guerra y se hicieron dieciséis prisioneros.

Con ello, se cortaron las comunicaciones entre el norte y el sur de la mitad septentrional de la provincia, tanto por carretera como por ferrocarril.

En septiembre, el Garcés se trasladó a la zona de Peñarroya. Para entonces, el Garcés había cambiado su nombre por Villanueva, el del pueblo que le vio nacer y Pérez Salas había sido puesto al mando del VIII Cuerpo de Ejército en el que se integraban todas las fuerzas republicanas que operaban en el norte de la provincia de Córdoba.

El primero de septiembre de 1937, el ejército republicano emprendió un ataque multitudinario con todo tipo de efectivos humanos, materiales y artilleros contra la cuenca minera de Peñarroya. En Sierra Tejonera se produjeron fuertes combates y en torno al 3 de septiembre los republicanos se encontraban a dos kilómetros de la población, pero no lograron entrar.

A mitad de mes se volvió a los sangrientos combates en la sierra citada y en el cerro Mulva. Los días se sucedieron en una guerra de desgaste para ambos bandos. Al final, incapaces de dar una solución por parte de unos u otros, llegó una estabilización de las líneas en las que durante meses habría muy pocos cambios.

A partir de entonces, sucesivas reorganizaciones dispersaron los efectivos humanos del Garcés hasta el punto de que en 1938 ya no era casi posible saber dónde se encontraba, ya que se había movido por Toledo, otra vez Belalcázar en el frente cordobés, de nuevo Toledo, Extremadura y en ese verano sus integrantes se había ido al frente del Ebro cuando iban a entrar en la batalla que iba a decidir el final de la guerra.

Su condición romántica de tropas que siguen un ideal de paz, igualdad y justicia chocó contra la realidad efectiva de las fuerzas regulares a las que las milicias no podían enfrentarse a pesar de su gran disposición para el combate. La falta de tiempo para alcanzar una militarización aceptable, llevó las intenciones a un imprevisible fracaso.

26.23.0. Nuevo horario

El correo regular ascendente número 2717 tuvo un nuevo horario confeccionado para que entrase en vigor a partir del 12 de septiembre de 1938. Admitía viajeros de primera, segunda y tercera clase.

Estación	Llegada	Salida
Córdoba	-	15:00
Cercadilla	15:03	15:06
Tonkin		
La Balanzona		
Obejo	16:09	16:13
El Vacar-Villaharta	16:24	16:25
Alhondiguilla-Villaviciosa		
Espiel	17:05	17:09
Villanueva del Rey		
Cabeza de Vaca		

Belmez	17:38	17:42
Peñarroya	17:50	-

Cuadro 13 Fuente: Capitán Emilio Jiménez

26.24.0. Choque en un paso a nivel

En los últimos días de febrero de 1939, en el P. K. 6,000 en el paso a nivel de Los Pradillos, el tren 1700 descendente de Belmez chocó con una camioneta a la que se le causó desperfectos, pero no hubo desgracias personales (Anónimo, 23/02/1939: *Azul* Núm. 742).

Con respecto a la noticia dada en la prensa hay un error consistente en que el paso a nivel que hubo en Los Pradillos no estaba en el P. K. 6,000 sino casi tres kilómetros más arriba. Entre un punto y otro hubo hasta cuatro pasos a nivel en ese espacio, por lo cual no es posible saber cuál pudo ser en el que se registró el accidente. Si se ha de aventurar una opinión, lo lógico es que fuese el instalado en la carretera de Almadén, en el P. K. 6,882,90 de la línea férrea.

26.25.0. Los últimos días de la guerra civil

El día 28 de marzo de 1939 las tropas nacionales entraron en Madrid y debido a ello comenzó un desmoronamiento generalizado de los frentes en el cual o bien se entregaban los soldados republicanos o se retiraban hasta lugares poco transitados para proseguir la lucha.

En la provincia de Córdoba, en la zona norte, las tropas de Franco al mando del general Queipo de Llano, entraron en Pozoblanco, Villanueva de Córdoba, El Guijo, Pedroche, Cardeña y Almadén y toda la zona minera, que se tomó por las fuerzas auxiliares marroquíes a las 17:30 horas.

Por su parte, el ejército republicano no opuso apenas resistencia. Tan solo *“en el ferrocarril de Belmez a Almorchón hay una distancia de 12 kilómetros de vía destruida y han hecho volar varios puentes”* (Anónimo, 29/03/1939: *Arriba España* Núm. 25).

26.26.0. Tablas de los ferrocarriles de la región

26.26.1. Comentario

La relación que aparece en la doble página que sigue corresponde a todos los ferrocarriles de vía de ancho español que han sido tendidos en Andalucía en algún momento de su Historia. Es decir, que figuran todas las líneas que se han asentado dentro de los límites del territorio, aunque su cabecera o su conclusión queden fuera de la jurisdicción de la región.

Al estar dispuesta de manera cronológica según la cadencia de inauguración de cada tramo, en este último caso, aunque el recorrido completo sea más largo y salga fuera de la demarcación a que se ha limitado este censo, únicamente se han consignado los metros construidos en el área andaluza.

Tan solo se ha hecho una excepción a esta regla y es que se han incluido la línea de Alicante a Murcia y el ramal que partía desde Albaterra y que terminaba en

Torre vieja, que, lógicamente, no están implantados en territorio andaluz. Con ello, se ha podido establecer el cómputo global de trazados construidos por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

Debido a que numerosas líneas fueron establecidas por diversas compañías que luego venderían a otras sus propiedades, la lista de metros totales construidos se ha ceñido a lo existente en el momento de la integración de todas ellas en RENFE, ya que los diversos avatares por los que pasaron a lo largo del tiempo debido al cambio de propietarios hubiese hecho imposible una baremación exacta de las cantidades indicadas en una sola tabla.

Las cuantías relativas a las longitudes censadas están expresadas en metros.

El contenido de cada bloque de información corresponde a:

Primera columna: *Inauguración*: Muestra el día, mes y año en que se inaugura cada tramo. Como se ha indicado en el texto precedente, la información está colocada en orden cronológico.

Segunda columna: *Tramo*: Se refiere a las estaciones que incluyen el principio y el final de cada recorrido. En las líneas o tramos que salen fuera de los límites de la región, se han indicado los respectivos topónimos no andaluces, sin embargo, el lector debe tener en cuenta que en el total de metros solo figuran los que están insertos en el interior de la región.

Tercera columna: *Orden de inauguración*: Hace constar el orden numérico con el que se inaugura cada tramo de una línea.

Cuarta columna: *Metros tramo*: Consigna los metros totales que integran cada espacio descrito en la columna *Tramo*.

Quinta columna: *Metros línea*: Va sumando los metros de cada tramo a medida que se van inaugurando éstos en su línea correspondiente. Para conocer la totalidad de la longitud de un trazado, debe buscarse en la columna *Tramo* el signo convencional (*), que figura tras la indicación de los puntos equidistantes, con el que se señala que es el último tramo de la línea construido, por lo que se completa con dicho trayecto.

Sexta columna: *Total Andaluces*: Manifiesta los metros totales que la Compañía de Andaluces alcanza con la inclusión del nuevo recorrido.

Séptima columna: *Total otras*: Expone los metros totales que alcanzan en conjunto las demás compañías con la inclusión del nuevo recorrido.

Octava columna: *Total global*: Suma los metros totales que alcanzan la Compañía de Andaluces y las otras empresas ferroviarias.

Novena columna: *Ferrocarril*: Determina a qué línea pertenece cada uno de los tramos inaugurados.

Décima columna: *Compañía de origen*: Registra el nombre de la empresa ferroviaria original que construye cada línea.

Undécima columna: *Red propietaria*: Precisa quien es la propietaria final de cada línea en el momento de la integración de todas las compañías en RENFE.

TABLAS DE LOS FERROCARRILES DE ANDALUCÍA

27.0.0. LA ÉPOCA DE RENFE

27.1.0. Hacia la incautación de los ferrocarriles

Cuando concluyeron las hostilidades, no quedó más remedio que iniciar un plan de recuperación integral que se inició con la compra por parte del Estado de material motor y móvil y con el asentamiento de las bases para que este se incautase de lo que quedaba de lo que fue una, con deficiencias, gran red ferroviaria. Para ello, los pasos a seguir, en principio, fueron dos:

- Que las compañías fuesen indemnizadas adecuadamente.
- Sentar unas bases mínimas de explotación

Para esto último había que proceder a una mejor organización de la reconstrucción, por lo que se dividió la red nacional en tres grandes zonas.

Posteriormente, el 8 de mayo de 1939, a algo más de cinco semanas del final de la contienda, se promulgó la Ley de Confiscación de todos los ferrocarriles de vía ancha. Mediante esta normativa, se destituyó a los cargos directivos de Norte, MZA, Oeste-Andaluces y a los de las demás compañías para que fuesen sustituidos por personal del Ministerio de Fomento. Los denominados Consejos Directivos, nombrados por el Gobierno, tomaron posesión de sus puestos y comenzaron su labor tendente a que en cuanto se consiguiese hacer viable una incipiente explotación, se procedería a la incautación de todo el ferrocarril.

27.2.0. El estado de abandono de los ferrocarriles españoles

El estado de abandono absoluto que presentaban los ferrocarriles españoles había sido ocasionado principalmente por la guerra civil y por los problemas que arrastraban los trazados y las instalaciones, debido sobre todo a la falta de cuidado que la precaria economía de muchas empresas propietarias habían arrastrado.

Según indicó el especialista Fernández Sanz, al final de la guerra civil, *“muchos kilómetros de vías férreas estaban levantados, numerosos puentes e instalaciones destruidos y el parque de material motor y móvil había sufrido grandes pérdidas”*. En cuanto al material móvil, *“de los 74.700 vagones que tenían las distintas compañías en julio de 1936, habían sido destruidos 12.000 y otros 21 estaban inútiles. De los 5.200 coches de viajeros se habían perdido 1.000 y otros 2.700 estaban inútiles”* Con respecto a las locomotoras de vapor, *“de las 3.146 que existían al iniciarse la contienda, solo había en servicio 1.837 y estaban completamente inútiles otras 1.292. Pero incluso todas las que prestaban servicio, precisaban de importantes reparaciones”* (Fernández, 1971: 27).

A modo de ejemplo habría que decir que en sus documentos privados, Juan Afán Alcaraz contaba que cuando era fogonero pasó en diciembre de 1941 *“desde Utrera, con la máquina 117, a prestar los primeros servicios, y era una odisea ir a Carmona y regresar, sin haberse salido de la vía, unas tres o cinco veces, ya que los railes, cuando se partían no los reemplazaban sino que los taladraban, y los embriaban”*. Por otra parte, *“en muchos lugares, las traviesas eran simplemente, trozos de troncos de higuera u otros maderos, que sobresalían uno o varios metros, por los laterales, luego metieron las locomotoras 030 tanque, la 32 y la 38, y estas fueron las que cerraron para siempre la citada línea”* (Afán, 1979).

Con tal bagaje, RENFE no solo debió hacer frente a los problemas de la unificación de tantas compañías privadas, deshechas en sus estructuras y hundidas económicamente, sino que también hubo de proceder quizás a lo más importante, que fue la reconstrucción de todo aquel inmenso tinglado ferroviario compuesto por 12.775 kilómetros de vías férreas (Fernández, 1971: 18) y sus correspondientes equipamientos para que funcionasen la totalidad de los ferrocarriles de un país como España.

27.3.0. La catástrofe de la estación de Obejo

En el libro *Córdoba y el tren: La historia del ferrocarril en Córdoba y provincia*, del ferroviario Gaspar Avilés Valle, un texto inédito escrito en 1999 y ampliado en 2008, muy documentado y fruto de la experiencia de una vida profesional entera dedicada al ferrocarril, cuenta un suceso grave ocurrido en la Estación de Obejo.

Sucedió que en julio de 1939, cuando los sonidos de la contienda civil apenas si habían acallado sus ecos, aún se estaba produciendo el traslado de tropas desde las zonas de operaciones bélicas hasta los respectivos acuartelamientos, desde los cuales, una vez pasado un tiempo, se iba a producir el licenciamiento de los efectivos (2008: 177).

Un atardecer de esa etapa histórica, cuando la oscuridad le ganaba la batalla a los últimos destellos rojos, un tren cargado de soldados que habían estado destinados durante muchos tiempo en los frentes de Valsequillo, Peñarroya, el Valle de los Pedroches y en general en la parte norte de la provincia de Córdoba, discurría por los llanos de El Vacar en dirección a la estación de Obejo. Entretanto, un mercancías que había salido poco antes de Cerro Muriano, subía pesadamente la cuesta que precedía a esa parada, con lo cual, el cruzamiento de los trenes iba a producirse allí.

Paco, el factor de circulación que estaba de servicio, consciente de que este tren tenía más dificultades en su marcha que el que circulaba en dirección contraria, puesto que bajaba una larga rampa que terminaba en la parada, ordenó a "Cordobita", el único guardagujas que había de servicio, que fuese hasta los cambios del lado Córdoba para darle vía al convoy ascendente que llegaba ya a la estación desde la capital. Entonces, una vez que terminase su adecuado estacionamiento, debía ir hasta los cambios del lado Belmez a abrir una vía paralela a fin de que se produjese el cruzamiento.

Sin embargo, al descendente se le fueron los frenos y comenzó a ganar velocidad. Cuando llegaba a la estación de Obejo, su marcha era muy rápida. Tanto, que a "Cordobita" no le dio tiempo a llegar hasta los cambios y darle paso hacia la vía libre, por lo cual, el tren desfrenado entró en la que acababa de estacionarse el recién llegado y los dos chocaron frontalmente.

El accidente tuvo proporciones muy considerables, dado que al deterioro del material había que añadir los muertos y heridos que se produjeron entre los oficiales, soldados y personal ferroviario. En aquellos momentos de la primera posguerra, cualquier error de este tipo en el que se viesen implicadas fuerzas militares podían entenderse como un sabotaje. Así mismo y aunque solo fuese por una simple cuestión de ajustar cuantas con el Destino, personificándolo en quien se creía erróneamente que había causado aquella hecatombe, las vidas de los dos infortunados ferroviarios que estaban de servicio pendían de un hilo porque podían ser fusilados sin lugar a dudas en cuanto los mandos militares se repusiesen de los primeros efectos de aquel desastre (Avilés, 2008: 178).

Pero, ocurrió que durante la contienda hubo un destacamento de falangistas en la casa principal de la finca de Los Llanos, propiedad de la marquesa de Valdeloros, situada tras la gran piscina que servía de aljibe para dar agua a las máquinas y a los usos variados de la estación, que se emplazaba frente al edificio de viajeros, pero en una cota algo más alta. Esta proximidad y el contacto diario entre los ferroviarios y los acuartelados en la edificación de la aristócrata habían hecho que se creasen unos vínculos de amistad entre ambos grupos. Por lo cual, nada más ver que su vida peligraba tras los primeros momentos del choque, Paco, el factor de circulación, corrió hacia la casa y se puso bajo el auspicio de la pequeña fuerza paramilitar.

Los enojados mandos militares subieron hasta la construcción y reclamaron la entrega del infortunado para fusilarlo, pero la petición no fue atendida porque los falangistas alegaron que al haberse entregado en su acuartelamiento eran ellos quienes debían juzgarlo y hasta fusilarlo, si era hallado culpable (Avilés, 2008: 179).

Pero, antes de este hecho, nada más producirse el choque, "Cordobita", el guardagujas, también huyó, presumiblemente, en dirección hacia el río Guadalupe, hacia lo intrincado del monte bajo que cubría el Peñoso, un gran promontorio que preside majestuosamente todo el espacio geográfico perteneciente a la Estación de Obejo.

Fueron, precisamente algunos miembros del retén falangista quienes se dedicaron a buscarlo para salvarle la vida, pero, tras buscarlo durante varias horas en la oscuridad mientras daban voces para hallarlo, no lo localizaron hasta el día siguiente, precisamente, en el lugar donde lo habían estado buscando todo el tiempo y en el que había permanecido escondido sin advertirles de su presencia.

Cuando lo llevaron con ellos hacia la casa le preguntaron que porqué no se había dejado ver pese a haberlos estado viendo durante toda la noche. Y es que el asustado prófugo no había salido de su escondrijo porque pensaba que lo buscaban para fusilarlo.

Una vez aclarada la inocencia de los dos operarios en la consumación del accidente, pudieron volver a reincorporarse a sus respectivos puestos de trabajo (Avilés, 2008: 180).

Pese a lo trágico del accidente no ha sido posible encontrar la menor noticia en la prensa de la época, tanto en la local como en la nacional, como ocurría en los años precedentes cuando se producía el menor suceso en la línea, cuanto más este. En aquel momento histórico, ya no existían ni el *Diario de Córdoba* ni *La Voz*, por lo cual, el único periódico que podía haber hecho un seguimiento de la catástrofe fue el diario *Azul*, el órgano oficial de la Falange en la capital cordobesa. Si no lo hizo, puede que se debiese a la censura, con lo cual, no es posible conocer el número de muertos y heridos que hubo ni los daños causados al material ferroviario.

27.4.0. La creación de RENFE

La incautación de todos los ferrocarriles españoles de vía ancha se realizó de una manera legal promulgando una legislación que se emitió el 24 de enero de 1941 y que se denominó Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera, con la que se gestionaron a partir de ese momento todos los trazados regidos por empresas públicas y privadas existentes antes de haber sido promulgada la ordenanza de incautación de 1939.

En uno de sus artículos, se hablaba sobre la propiedad estatal de los ferrocarriles, que iba a hacerse efectiva pocos días más tarde de la proclamación del decreto, pero se

especificaba también que disponía de personalidad jurídica propia. Además, se emplazaron los pagos a efectuar a los propietarios en concepto de compra de infraestructuras de líneas, por lo que del total de las posesiones de las compañías quedaron excluidos para su venta los terrenos no necesarios para la explotación, las instalaciones de negocios anexos a los ferrocarriles, como por ejemplo el equipamiento de las minas, las reservas de valores y las filiales de carácter no ferroviario.

Igualmente, en el mismo estatuto se estructuró la creación de lo que se daría en llamar Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, que se conocería de manera abreviada con el acrónimo de RENFE, para lo cual se dio un plazo de seis meses durante los que los consejos directivos ya designados con anterioridad seguirían con su labor.

Pero, la unificación requirió una administración sin alternativas, ya que entre la opción de seguir con las tres divisiones regidas de manera independiente, continuar con esta estructura bajo una misma gerencia o someter a toda la red nacional a un mando único, prevaleció esta última y, así, José Marquina y Borra, el gestor del consejo de la zona septentrional, fue el designado para hacerse cargo de la dirección de RENFE.

Al igual que ocurriera en Francia y en otros países, las empresas ferroviarias debieron de rendirse a la evidencia de que tenían que integrarse en la trama ferroviaria de sus estados respectivos. Aquí en España, con los daños producidos por los desastres de la contienda, esta necesidad se vio incrementada de manera plena y, así, siguiendo un destino inexorable, el 1 de febrero de 1941, la nueva empresa estatal absorbió a una serie de empresas privadas como la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante; la de los Caminos de Hierro del Norte de España; la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que se había anexionado a la Compañía del Oeste de España; el Central de Aragón; Lorca, Baza y Águilas; Baza a Guadix; Bilbao a Portugalete y Santurce; Alcantarilla a Lorca; Santander-Mediterráneo; Zafra a Huelva; Torralba a Soria; el Ferrocarril del Triano; Villacañas a Quintanar de la Orden; Cinco Casas a Tomelloso; Veriña a Aboño, Villaluenga a Villaseca; Valencia a Liria; y Silla a Cullera.

Además, también anexionó en su seno a otras compañías que habían sido construidas por el Estado o que en un momento del pasado este había tenido que absorberlas porque la empresa privada en cuestión había sido inoperante debido a la falta de capital, como fue el caso del ferrocarril de la Puebla de Híjar a Tortosa; Murcia a Caravaca; Huelva a Ayamonte; Soria a Castejón; Zafra a Jerez de los Caballeros; Lérida a Balaguer; y Sevilla a Alcalá y Carmona.

En 1941, en cuyo mes de agosto comenzó su andadura la empresa estatal, tan solo había en servicio 444 kilómetros de vía electrificada, no existía tracción diesel, salvo la aportada por algunos automotores ocasionales, y la de vapor debía ser renovada, por lo que se hizo un pedido de 150 locomotoras de este tipo de tracción.

27.5.0. La línea de Córdoba a Almorchón

En 1941, al pasar a depender de RENFE, se procedió a la unificación de las líneas de Córdoba a Belmez y de Belmez a Almorchón en una sola, que se designó como Ferrocarril de Córdoba a Almorchón. Debido a ello, a partir de ahora y hasta el final de esta historia, se denominará al trazado como línea de Córdoba a Almorchón.

También se debe recordar lo dicho en el prólogo de la tesis: debido a que los legajos generados por la empresa estatal no están a disposición del público, no se ha

podido trazar la historia de esta línea desde fuentes directas, como de manera mayoritaria se ha hecho en la etapa de gestión de la Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Espiel y Belmez y de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Por lo tanto, los fundamentos utilizados se han tomado de la historiografía dedicada al ferrocarril español, de los periódicos de la época, de la documentación oral y algunos otros de menor entidad. Tan solo se ha tenido acceso a algunos expedientes de construcciones o de reparación de edificios que se especifican en cada caso.

Las estaciones que integraron el recorrido y los puntos kilométricos en los que estuvieron ubicadas fueron:

Estación o apeadero	P. K.
Almorchón	0,000
Zújar de Córdoba	19,211
Valsequillo	39,950
La Granjuela	45,907
Peñarroya	56,797
Belmez	63,715
Cabeza de Vaca	65,524
Villanueva del Rey	73,825
Espiel	83,764
Alhondiguilla-Villaviciosa	92,530
El Vacar-Villaharta	105,148
Obejo	113,382
Cerro Muriano	116,915
La Balanzona	123,217
Los Pradillos	126,847
Mirabueno	131,478
Cercadilla	135,725

Cuadro 15 Fuente: Keneth Dobeson

Del total de kilómetros que la integraron, 76,109 kilómetros estuvieron emplazados en línea recta mientras que 59,616 fueron curvas. Las curvas tuvieron radios máximos de unos 1000 metros y mínimos de 200 metros, aunque los más comunes estuvieron entre los 300 y 500 metros. La altura sobre el nivel del mar osciló entre los 539,73 metros a la que está Almorchón y los 117,65 a la que está Cercadilla. El punto más alto fue el que alcanzó 581,88, que se emplazó en el P. K. 31,570 de

El código del trazado con el que se conoció en el organigrama de la nueva empresa estatal fue el 600 (Reyes, años noventa del siglo XX), perteneció a la División Administrativa de RENFE conocida como la 3ª Zona, se integró en la Delegación Comercial y de Transportes de Córdoba y estuvo inmersa en la 33ª Sección de Vía y Obras, compuesta por un distrito y tres cantones. Sin embargo, hay que tener en cuenta que territorialmente, la estación de Almorchón perteneció a la 2ª Zona (Dobeson, 1984: 17).

Como había sido siempre, la señalización de la línea fue de tipo fija y mecánica, es decir, que usó señales de cartelas de información, cuadradas, rectangulares o redondas, provistas de un mástil clavado en el suelo y de movimiento que marcaba dos

posiciones que estuvieron dotadas de pantallas y de faroles de dos luces de sendos colores. La señalización eléctrica no se llegó a imponer nunca.

Los enclavamientos fueron realizados según las directrices del sistema Bouré.

El bloqueo fue telefónico, es decir, que un responsable de una parada concertaba el envío de un tren a otra cuando el de la siguiente se hubiese dado por enterado de tal hecho, con lo cual, el bloqueo avanzaba por los tramos de una línea al compás del tren.

El tipo de tránsito fue el conocido como marcha a la vista, un modo de circulación que “ordena al maquinista regular la velocidad del tren según la parte de la vía que va apareciendo delante, avanzando con prudencia, para detenerlo ante cualquier obstáculo visible desde la cabina de conducción o ante una señal de parada” (AA. VV, 1995: 139).

27.6.0. Diversos accidentes en la línea

En los primeros meses a partir de la creación de RENFE, se produjeron varios accidentes en la parte de la línea que perteneciera antiguamente a Almorchón a Belmez. Todos fueron recogidos por Juan José Ramos Vicente, el historiador de este medio de Transporte, en su libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El Ferrocarril del Guadiato* sin indicar la fuente.

El 9 de enero de 1941, el vagón H3131, que formaba parte del tren 1663, descarriló en la vía del muelle de La Granjuela, mientras hacía maniobras (Ramos, 2016: 196).

El 14 de febrero de 1941, descarriló el tender de la máquina número 438 a las 22:40 horas a consecuencia de haberse salido el primer eje del vehículo (Ramos, 2016: 196).

El 17 de junio de 1941, la máquina del tren número 1616 rompió la grúa número 2 de la estación de Zújar de Córdoba (Ramos, 2016: 196).

El 28 de agosto de 1941, también en esta misma estación, ocurrió un accidente mediante el cual el mozo de plantilla Antonio Pizarro Ruiz fue arrastrado a lo largo de veinticinco metros por el tren número 617 cuando estaba en los cambios de entrada (Ramos, 2016: 196).

El 3 de diciembre de 1941, a las 19:30 horas, la máquina piloto de Belmez estaba realizando maniobras y cuando lanzó unos vagones, al tiempo que avanzaba la locomotora 608 Du Bousquets, se engancharon ambas ramas y descarrilaron los vagones X-78.064 y H-74.250 (Ramos, 2016: 196-197).

Antes de acabar ese año, el 25 de diciembre de 1941, la locomotora 777 se salió en el cambio número 6 de la playa de vías de Almorchón sin que hubiese el menor percance (Ramos, 2016: 197).

Pocos meses después, el 9 de abril de 1942, hubo otro accidente en el puente giratorio de Belmez por descarrilo del tender de la máquina 1339 en una de sus tres vías radiales (Ramos, 2016: 197).

Tras estos accidentes e incidentes, no se han encontrado noticias de en la prensa relativa a este tipo de sucesos, lo que indica que o bien la censura debió callar lo que estuvo aconteciendo o bien el cuidado puesto para que no ocurriesen altercados no deseados evitó tanto los males menores como los importantes. Solo lo ocurrido en la vía de seguridad de Los Pradillos revistió tal grado de relevancia que trascendió y llegó hasta la prensa.

27.7.0. Cambios en los depósitos de máquinas

Desde siempre, hubo un depósito de máquinas en las estaciones de Cabeza de Vaca y en la de Belmez, pertenecientes respectivamente a Andaluces y a MZA. Sin embargo, al producirse esta fusión, se eliminaron ambos depósitos y solo se dejó una reserva de locomotoras en Cabeza de Vaca, que dependió del depósito de Córdoba-Cercadilla hasta que se clausuró en los últimos años de la década de los sesenta del siglo XX (Avilés, 137).

27.8.0. La doble tracción en la línea

El maquinista Juan Afán indicaba que durante todo el tiempo de servicio del vapor se estuvo utilizando la doble tracción por cabeza y cola en varios tramos de la línea de Córdoba a Almorchón en sentido ascendente que llegaban a sumar un sesenta por ciento del total del recorrido (Afán, años noventa del siglo XX).

Cuando un convoy lo requería, se ayudaba con una segunda máquina entre Córdoba y La Balanzona; entre esta parada y el P. K. 17,120, en el lugar denominado la Cuesta de La Mocha; desde Cerro Muriano a El Vacar-Villaharta; y entre Alhondiguilla-Villaviciosa y El Vacar-Villaharta (AA. VV., 1924).

Cuando tras la Guerra Civil la línea se unificó con la de Belmez a Almorchón en una sola, también se dobló la tracción desde Cabeza de Vaca a Valsequillo y desde Zújar a Almorchón. En sentido descendente se ayudaba desde Zújar a La Granjuela y desde las rampas entre Alhondiguilla-Villaviciosa a El Vacar-Villaharta.

Si se usaba la triple tracción, doble en cabeza y simple por cola, la máquina de vanguardia se debía seccionar al llegar a Mirabueno para que cruzase el tramo metálico sobre el arroyo de Pedroches en solitario. Al otro lado, esperaba al resto del convoy y una vez enganchado de nuevo todo, seguía su ruta hacia Cerro Muriano.

27.9.0. Nuevos cambios en la explotación de la línea

El tren ómnibus 727 que salía de Córdoba a las 6:15 horas y que llegaba a Belmez a las 8:55 de la mañana y que regresaba entre las 14:45 y las 17:22 horas una parte importante del norte de la provincia era un elemento imprescindible para solventar las comunicaciones indispensables tanto en el aspecto humano como en el de la correspondencia. Precisamente, con este enlace con Córdoba, los habitantes de los pueblos de Cerro Muriano, Obejo, El Vacar, Villaharta, Alhondiguilla, Villaviciosa, Espiel, Villanueva del Rey y Belmez tenían su correspondencia a mediodía.

Además, como el tren llegaba a esta población poco antes de las nueve de la mañana, se podía enlazar con el ferrocarril de Fuente del Arco a Peñarroya y con el de esta población a Conquista, con lo cual, se podía llegar a Alcaracejos, Villanueva del Duque, Fuente la Lancha, El Guijo, Conquista, Villanueva de Córdoba, Pozoblanco, Pedroche, Dos Torres, Torrecampo, Añora, Santa Eufemia, Fuente Obejuna y así hasta una lista de veinte pueblos.

Sin embargo, tras acabar la guerra civil, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces-Oeste suprimió en julio de 1940 este tren mixto, con lo cual, la correspondencia sufrió un retraso de cuarenta y ocho horas, con lo que una carta enviada desde la capital de la provincia a uno de estos pueblos tardaba más que si se enviaba a Barcelona. Aparte de esto, el descalabro en el servicio de viajeros también era notable.

A esto había que añadir que el racionamiento de gasolina obligó a suprimir el servicio de autocares entre Córdoba y Almadén y con Pozoblanco, Hinojosa y otros pueblos, por lo que el tren era imprescindible para el restablecimiento del comercio y la industria en una extensa zona en aquellos días difíciles (Anónimo, 02/01/1942: *Azul* Núm. 1144).

Entonces, la Cámara de Comercio e Industria de Córdoba se dirigió a la empresa para que al tren de mercancías que salía de madrugada “*con dirección a Belmez se le adicionasen uno o dos coches de viajeros, modificando algo su marcha a fin de que no se detuviese tanto tiempo en las estaciones y pudiera compensar en parte el servicio del tren mixto suprimido*” (Anónimo, 30/06/1942: *Boletín de la Cámara de Comercio e Industria de Córdoba* Núm. 518).

27.10.0. Los campamentos militares de Obejo y Cerro Muriano

Después de la contienda fue cuando se emplazaron los tres reductos militares, el situado en las inmediaciones de la población y que llevó el nombre de Campamento de Cerro Muriano, y el que se asentó en la finca de El Ronquillo, que se instaló en las cercanías de la Estación de Obejo, y el polvorín El Vacar, lo que tuvo como consecuencia que este ferrocarril diese cobertura a los distintos movimientos de hombres y material militar.

Sin embargo, cuando se le dio importancia de verdad a las instalaciones fue en los primeros años sesenta, que fue cuando se construyó el pantano de Guadalupe con el fin de paliar las terribles deficiencias de agua que había en la zona para unas mínimas condiciones de habitabilidad de tantos seres humanos como se concentraban en la zona.

Posteriormente, se comenzó la construcción de las nuevas edificaciones del que había estado ubicado en El Ronquillo, que se trajeron hasta las inmediaciones de Cerro Muriano. Ya en 1973, se comenzó a recibir a los primeros reclutas.

27.11.0. Los pasos dados por RENFE

El principal escollo que RENFE tuvo que salvar para volver a gestionar los ferrocarriles fue que para reparar cualquier bien material había que sustituir lo dañado, pero, con toda Europa en guerra, iniciada pocos meses después de acabada la española de 1936 a 1939, no era posible proveerse del instrumental aparente mediante su importación, por lo que la renovación de la vía apenas si se pudo realizar y la acaparación de otros materiales e instrumental necesario tampoco fue factible hacerla.

Así mismo, no hubo forma alguna de acceder a préstamos que facilitasen la reconstrucción de una manera rápida, por lo que la falta de dinero “*agravaron la situación del ferrocarril, que sufrió una fuerte descapitalización. Las dos décadas de 1931 a 1950 pueden considerarse, a efectos de renovación y rehabilitación del ferrocarril,*

como un periodo muerto que echó el peso de veinte años más sobre los elementos de la red, envejecidos sin reposición adecuada” (Fernández, 1980: 19).

A fines de 1942, el Ministerio de Hacienda habló con los propietarios de las distintas compañías y acordó con ellos la compra de todas las acciones y obligaciones depositadas en los bancos. Entonces, el 27 de febrero de 1943 se promulgó una ley mediante la cual se convirtieron los antiguos valores en deuda amortizable del Estado. Con esta operación financiera, RENFE se apropió mediante compra, incluso, de los bienes y negocios anexos al ferrocarril que habían quedado excluidos del trato inicial de recuperación.

Este procedimiento de proporciones gigantescas costó algo más de dos mil millones de pesetas... Poco dinero si se compara con el que debía desembolsar el Estado para proceder a la reconstrucción y a la adecuación de una red autóctona consecuente con las necesidades de un país como España.

Poco a poco, entre 1943 y 1944, se unificaron las distintas matriculaciones que debían dársele a un material móvil y motor tan heterogéneo al proceder de tantas empresas distintas.

Además, desde el punto de vista legal se hizo la reglamentación de trabajo de RENFE.

Cuando llegó la década a su mitad, pudo hablarse de que el objetivo de reponer lo destruido se había cumplido, ya que se habían construido unas doscientas nuevas, se habían reparado más de treinta automotores, trece eléctricas y más de tres mil locomotoras de vapor, es decir, casi la totalidad del parque. En cuanto a los vagones, se añadieron a los existentes la importante cifra de 8.600 vehículos nuevos. A partir de ese momento, ya solo había que hablar de mejoras.

Para ello, en 1945, se promulgó el Plan General de Electrificación que pretendió cubrir unos cuatro mil quinientos kilómetros nuevos mediante este sistema de propulsión.

Dos años más tarde, se comenzaron a construir los primeros trenes Talgo en los Estados Unidos y se dividió la totalidad de la red en siete zonas, que correspondieron a Madrid (1ª y 2ª), Sevilla y Málaga (3ª), Valencia (4ª), Barcelona (5ª), Bilbao (6ª) y León (7ª).

Al año siguiente, sobrevino la unificación de una señalización tan variada y se dotó a la importante cantidad de quinientas estaciones de señales luminosas.

27.12.0. Nuevo edificio de servicio en Los Pradillos

El 21 de noviembre de 1944, el Departamento de Vía y Obras, en su dependencia de Estudios y Obras Nuevas de RENFE, presentó a Obras Públicas un proyecto para construir un nuevo edificio en el apartadero de Los Pradillos destinado a servir de vivienda para el mozo de la plantilla y otra para el jefe de la estación (AGA, 1944: 24-09789-00001).

Desde que se construyera el puesto en los años veinte, tan solo existió allí la casa de Vía y Obras y el inmueble de gestión del tráfico, cuyo diseño era idéntico al construido en El Tonkin, Mirabueno y La Solana, como ya se ha reseñado. Por ello, el jefe *“se ve obligado a residir en Córdoba por no disponer de vivienda en la estación, por cuya circunstancia se le viene abonando gastos de alojamiento”*. Debido a que era un menoscabo *“para el buen servicio en la estación el que el mencionado agente no esté al*

frente de su estación en todo momento” y considerando que el viejo edificio no podía dar las prestaciones que se necesitaban, se pensó en la construcción de uno nuevo.

Se trataba de un edificio de dos plantas. En la baja, en el lado izquierdo, iba un porche y un despacho para el servicio. El resto del solar se dedicaría a la casa del mozo. En el primer piso, se ubicaría a la casa del jefe. La entrada a ambas viviendas se encontraría en el lateral derecho, que daba paso a un pequeño distribuidor, en el que se encontraba la puerta de la vivienda del piso bajo, y la escalera de acceso al piso alto, solada con peldaños de piedra artificial.

Los elementos sustentantes serían de fábrica de ladrillo y el zócalo, de piedra. La distribución interior se realizaría con tabiques de ladrillo hueco. La cocina se equiparía con los correspondientes fregaderos y un fogón, cuya pared se alicataría con azulejos, así como el baño, que tendría un lavabo, un inodoro y una placa de ducha.

El suelo se enlosaría con baldosines hidráulicos y se remataría con rodapiés. El tejado, dispuesto a tres aguas con faldón en la fachada y hastial en la trasera, se cubriría con tejas árabes. Las puertas y ventanas serían de carpintería de madera y la iluminación sería eléctrica, una decisión que resulta curiosa en un momento en el que esta energía no llegaba a la inmensa mayoría de los pueblos pequeños y a ninguno de los enclaves de carácter rural. Por ejemplo, la luz eléctrica se implantó en la estación de Obejo en el año 1968, cuando se puso en todos los poblados ferroviarios menores de la línea, por ello sorprende que en el año 1944 se contemplase este avance para aplicarlo en este trazado y en un simple apartadero.

En el corral trasero se iban a instalar dos cochiqueras, como ya tenía el edificio original, cuyo coste de demolición iba a costar 3,825,46 pesetas porque el nuevo se iba a ubicar en su mismo emplazamiento.

Finalmente, el proyecto de vivienda y edificio de gestión del tráfico no se llevó a cabo, por lo que se optó por dejar a los operarios en el viejo inmueble, que tan solo tenía dos habitaciones para vivienda en la planta alta, y en la casa de Vía y Obras unificada que había al otro lado de la vía, pero se hubo de hacer una reforma en esta añadiéndole dos habitaciones más en su zona nordeste, con lo que tomó una forma alargada, a diferencia del modelo conocido, pero, identificable. Gracias a ello, se pudo habilitar espacio para dos familias con un gasto mínimo.

Pese a que no se conoce si existe o no el plan de la reforma de esta vivienda, se ha llegado a la conclusión de que la ampliación de la casa fue realizada en este momento histórico cuando se ha visto en el plano de situación de este proyecto nunca realizado, que la casa de vía y obras era casi cuadrada, lo que indica que la conversión en rectangular debió ser posterior a 1944.

27.13.0. Pliego de Condiciones Generales y Económicas para las Obras

Cuando la nueva empresa estatal comenzó su andadura, lógicamente, debió de seguir una inercia similar, y hasta idéntica en muchos aspectos a la llevada hacia adelante en el modo de proceder de los ferrocarriles a los que había absorbido. Una de estas semejanzas fue la de actuar cuando se trató de acometer alguna obra de fábrica nueva o cuando se debía de realizar una reforma o reparación. Por lo cual, se hubo de redactar un nuevo documento que habría de firmarse por parte del contratista de las

obras y de un responsable de RENFE, como se había hecho siempre en cualquier orden de la construcción pública o privada.

Efectivamente, los pliegos de condiciones, en los que se hacía mención a las particularidades de las obras, y las condiciones facultativas, en las que se aludía a los materiales de albañilería, carpintería, electricidad, forjado, etc., marcaron las peculiaridades del sistema de construcción que había adoptado RENFE, al que debían de ceñirse las compañías interesadas en trabajar para la entidad nacional.

Y es que, normalmente, esta compañía llevó a cabo los nuevos proyectos mediante contrata (Artículo 1) (AGA, 1944: 24-09789-00001) con empresas privadas que concursaban entre sí para hacerse con la licitación del trabajo (Artículo 2). Para concursar era necesario ingresar la fianza, que le devolvería RENFE si no se le concedía la licitación. Luego, a los ocho días siguientes, debía ingresar el 4% del total del presupuesto de la obra, en concepto de fianza provisional. Quince días más tarde, debía hacer el ingreso de la fianza definitiva (Artículo 22).

Nada más iniciar su andadura, en los primeros años cuarenta del siglo XX, la empresa imprimió unos folletos de doce páginas en la imprenta Rivadeneyra de Madrid que contuvieron el texto de los 62 artículos con las cláusulas del contrato, repartidos en 8 apartados, que sería firmado por el empresario, por el director de la Red o por un agente que lo representase, cuyos gastos de legalización pagaría el contratista (Artículo 21).

En sus páginas, se dice que el contratista debía pagar los jornales de los obreros (Artículo 6), seguros y demás cargas legales (Artículo 15); debía echar a los obreros que no fuesen productivos (Artículo 33); tenía que estar siempre presente en el tajo o bien su representante (Artículo 7); pagar los impuestos bajo pena de rescindirle el contrato y perder la fianza (Artículo 11); no podía traspasar la obra a un tercero (Artículo 8); y los precios marcados eran fijos.

Las obras debía comenzar cuando lo fijase el contrato o bien cuando se le indicase al contratista por parte de algún responsable de la Red (Artículo 25) y si no se hiciese así, se rescindiría el contrato y perdería la fianza (Artículo 26). Su inicio lo marcaría un replanteo de las obras realizado por un agente de la Red y el licitador (Artículo 24), tras lo cual debían firmar un informe en el que se hacía patente la idoneidad de lo que iba a construirse. Cada vez que se terminase algo que debiera ser tapado por otra fase de la obra, se debía de volver a realizar esta inspección conjunta.

Así mismo, mensualmente se revisarían las obras por parte de la parte contratante (Artículo 35) y el contratista podía pedir cada periodo indicado el valor de los materiales que hubiese comprado, que se desquitaría del total de precio final (Artículo 36).

Al constructor se le cobrarían los materiales y pertrechos que RENFE le suministrase (Artículo 32); podría usar edificios y dependencias de la empresa estatal (Artículo 31); no entorpecería las vías (Artículo 34); se le permitiría hacer uso de los materiales aprovechables del subsuelo que se hallasen en las excavaciones (Artículo 29); pero si lo que apareciese eran objetos de arte, antigüedades, minerales o cursos de agua quedaría todo bajo la propiedad de RENFE (Artículo 30).

Finalmente, se hablaba de la recepción de las obras (Artículos 38 al 48) y de las modificaciones y rescisión de la contrata (Artículos 49 al 62).

Con el tiempo, se editaron unas hojas complementarias con aclaraciones al pliego de condiciones en las que se añadieron o reformaron cláusulas ya vistas en los contratos.

27.14.0. Pliego de Condiciones Facultativas

El Pliego de Condiciones Facultativa para la Ejecución de las Obras fue un texto mediante el que se indicaba al ejecutor de las obras encargadas por RENFE lo que debía tener en cuenta.

En estas hojas se aludía a las excavaciones, los terraplenes, los cimientos, la arena a emplear, la piedra normal y para losas, el cemento, el supercemento, el hormigón, las armaduras, los morteros, la mampostería, la cal, el yeso, la sillería y el sillarejo, la pasta cerámica, los baldosines, las tejas, los ladrillos, la madera, los hierros y aceros, el plomo, el cinc, el cristal y la pintura.

Por otra parte, no solo hablaba de las características de los materiales y el modo de aplicarlos en la obra, sino también a cómo ejecutar estas. Por ello, se determinaba lo que había de hacerse con los encachados, las capas de hormigón y tierra, el retundido, el descimbramiento, los cimientos y muros, los medios auxiliares, los suelos y cielos rasos, los pavimentos, las armaduras y las cubiertas, los guarnecidos y enlucidos, los asientos de azulejos, la vidriería y los plazos de ejecución (AGA, 1944: 24-09789-00001).

Con el tiempo, tanto las cláusulas de los pliegos de condiciones generales y económicas como las de los pliegos de condiciones facultativas se fueron reformando en algunos aspectos puntuales, porque se consideró hacerlo como consecuencia de la aplicación de las mismas (AGA, 1948: 24-11535-00002).

27.15.0. La extraña historia ocurrida en la casa de La Balanzona

La casa que se levanta en la falda del gran talud sobre el que está enclavada la playa de vías de la estación de La Balanzona, era propiedad de Enrique Villegas, cabeza visible de una familia cordobesa dedicada a la actividad farmacéutica desde el siglo XIX. Al parecer, allí estuvieron instalados los laboratorios.

Se cuenta que la finca fue heredada por uno de los hijos y así pasó el tiempo hasta que en 1946 todos los labriegos y trabajadores que había empleados en ella fueron despedidos, excepto un matrimonio sin hijos.

Entonces, se cerraron puertas y ventanas y la Guardia Civil vigiló la casa día y noche durante los años siguientes, pero sin acceder jamás a su interior, siempre haciendo rondas alrededor de su perímetro. Nadie, excepto el dueño o los caseros podía entrar o salir. Jamás, en su relación con la pequeña comunidad ferroviaria próxima hubo la menor confidencia por parte de estos sobre el secreto que guardaban los muros de la casa.

Los empleados de RENFE, así como los maquinistas y gente asignada a la línea que conocía esta peculiaridad, pudieron saber a ciencia cierta la razón del misterio, y con el tiempo, la curiosidad y la fantasía popular que trataba de dar una solución plausible o descabellada a aquel enigma, se fue remansando hasta dejar solo el poso de lo inadvertido de lo cotidiano.

De pronto, un día, desapareció la Guardia Civil y se abrieron las puertas y ventanas. Entonces, los guardas contaron que un extranjero había vivido confinado sin salir jamás al exterior. Cuando se lo llevó la autoridad les dejó a sus cuidadores alguna

joya para ella y un reloj de oro para él que sacó de una maleta en la que al parecer no era lo único que había de valor.

Años después fue reconocido por ambos en una foto aparecida ilustrando el artículo de un periódico en el que se decía que había sido un alto dignatario del gobierno nazi y que recientemente se le había juzgado y ejecutado en Israel.

Consultando con Enrique Villegas, un familiar próximo de los dueños de la finca, me confesó que el alemán era amigo personal de su pariente, un militar de carrera que se habían conocido en el Madrid republicano y había organizado a las tropas franquistas en la retaguardia.

Por otra parte, Miguel de los Ríos, ferroviario e hijo de ferroviario que vivió de pequeño en La Balanzona, me dijo también que efectivamente vivió allí un alemán y su familia, que tenía unos hijos con los que jugaba de pequeño, pero que nada de lo relativo a la guardia civil y al hermetismo de la vivienda rural fue cierto.

27.16.0. Construcción de los polvorines en El Vacar

El Decreto fechado el 1 de febrero de 1946 declaraba *“la urgente ejecución de las obras de construcción de polvorines en la zona de El Vacar”* (Anónimo, 16/02/1946: BOE Núm. 47), por lo que el Ministerio del Ejército se acogía a la Ley de 7 de octubre de 1939 sobre procedimiento de Expropiación Forzosa para realizar las obras sin las dilaciones que un procedimiento normal hubiese convertido en lento.

27.17.0. Ampliación del campo de tiro de Cerro Muriano

El Decreto fechado el 25 de abril de 1947 declaraba *“de urgente ejecución la ampliación del campo de tiro e instrucción “Generalísimo Franco”, de Cerro Muriano”*, por lo que el Ministerio del Ejército se acogía a la Ley de 7 de octubre de 1939 sobre procedimiento de Expropiación Forzosa *“a fin de evitar dilaciones e inconvenientes que puedan presentarse en la adquisición de los terrenos necesarios, a propuesta del Ministerio del Ejército”* (Anónimo, 02/05/1947: BOE Núm. 122).

27.18.0. Llegada de las locomotoras Borsig del central de Aragón

Debido a su dilatado uso, las locomotoras Du Bousquets fueron apartadas de la línea y sustituidas por las Borsig del Central de Aragón, que llegaron en 1947 y que tras una corta vida de servicio en la línea serían desguazadas en 1952.

27.19.0. Sabotaje en la línea de la guerrilla antifranquista

La presencia de maquis ocultos en las zonas más fragosas de la Sierra, mucho tiempo después del final de la guerra civil, fue una evidencia conocida por toda la población de las comarcas que atravesaba la línea porque no pocas veces se producían enfrentamientos armados con efectivos de la guardia civil destacados en ámbitos rurales.

Incluso, los rebeldes se atrevían a realizar actos de sabotaje contra propiedades del estado totalitario, como lo ocurrido en abril de 1947, en el que en el P. K. 48,000 de la línea de Almorchón a Córdoba, situado en el término municipal de Hinojosa del Duque, se hizo explotar un petardo al paso del tren correo número 1651, aunque no

hubo que lamentar desgracias personales (Anónimo, 17/04/1947: *Euskadi Rojo* Núm. 37).

Posteriormente, el mismo periódico de la prensa clandestina comentaba en los siguientes términos: *“los guerrilleros no solo atacan a las formaciones militares franquistas, sino que les impiden su abastecimiento. Estos últimos días, un destacamento guerrillero ha hecho descarrilar un tren de mercancías en las cercanías de la estación de Espiel (Córdoba) paralizándolo durante varias horas”* (Anónimo, 25/09/1947: *Euskadi Rojo* Núm. 60).

Ninguna de las dos noticias ha podido ser contrastada mediante alguna otra fuente.

27.20.0. Obras en el edificio de viajeros de Alhondiguilla-Villaviciosa

En el año 1848, se realizó una reforma al edificio de viajeros de Alhondiguilla-Villaviciosa que consistió, como ya se había hecho con el de la estación de Obejo, en añadirle unos cuerpos en ambos laterales, sin embargo, en este caso, fueron dos a cada lado, con lo que en vez de medir en torno a veinte metros, como en el caso de la citada, alcanzó 27,40 metros, aunque el ancho siguió siendo de 8,10 metros (Ramos, 2016).

Pero, no sería esta la única obra que se acometería en la parada.

27.21.0. Obras en la casa del bombero de Alhondiguilla-Villaviciosa

El 31 de marzo de 1948, la dependencia de Conservación del Servicio de Vía y Obras de RENFE presentó a aprobación el proyecto de ampliación de la vivienda del bombero que atendía a la aguada de la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa y se realizó también dentro del Plan Quinquenal de 1946 a 1951 y se aprobó sin prescripciones el día 16 de abril de 1948.

Se trataba de una casa, de 10,20 x 8,5 metros, que acogió en su interior un pozo y la sala de máquinas de 4,30 x 9,20 metros, por lo que se extendía a todo el largo del edificio. El resto lo ocupaba una cocina comedor y dos dormitorios, cuya disposición era contigua.

La zona reformada, que se realizó mediante contrata, se dispuso anexa al paramento largo. Se instaló un retrete, un corral con un voladizo bajo el que se situó la pila y otra habitación destinada a dormitorio.

El precio de la reforma alcanzó 15,296,74 pesetas y la construcción contó con cimientos de mampostería, tapias de cal y carbonilla, citaras de ladrillo, enfoscados y enlucidos con mortero de cal, tabiques de panderete levantados con ladrillo sencillo, blanqueado de cal, cielo raso de cañizo, tejado de teja alicantina de 42 x 25 centímetros, losetas hidráulicas para el pavimento, puertas y ventanas de madera, inodoro de loza blanca, cisterna de hierro y una pila de lavar de piedra artificial.

Por los planos, no se ha podido identificar la vivienda a la que corresponden. El desmantelamiento de la estación debido a la construcción del pantano de Puente Nuevo, la falta de documentación planimétrica o fotográfica y la dificultad de realizar una prospección visual dada su situación bajo las aguas, se desconoce el emplazamiento de la misma. Pero, puede aventurarse la hipótesis de que fuese la casa que hubo junto al puente de la carretera de Villaharta a Villaviciosa de Córdoba, que no ha podido ser estudiada en años de investigación debido a que está tan dentro de la caja del río

Guadiato que ni siquiera ha emergido en los años de sequías más extremas. Tan solo se conoce por referencias de antiguos ferroviarios de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y de RENFE y porque se ha tenido acceso a un par de imágenes con las que no se puede determinar si es o no la que figura en los planos del proyecto que se ha comentado.

27.22.0. Ampliación de la casa del guardagujas de El Vacar-Villaharta

El 3 de abril de 1948, la dependencia de Conservación, perteneciente al Servicio de Vía y Obras de RENFE presentó a Obras Públicas un proyecto para ampliar la casa número 3, que se destinaba a vivienda de un guardagujas de la estación de El Vacar-Villaharta (AGA, 1948: 24-13402-00001).

El proyecto iba a costar 18,733,67 pesetas, se realizó también dentro del Plan Quinquenal de 1946 a 1951 y se aprobó sin prescripciones el 21 de abril de 1948 de acuerdo con el decreto del 15 de marzo de 1946 del Ministerio de Obras Públicas.

La obra se cubrió con teja alicantina, las puertas y ventanas fueron de madera, se aisló el techo con un cielo raso de cañizo, el suelo se pavimentó con losetas de cemento y las paredes del retrete y de la cocina, a la que se dotó de una chapa de hierro fundido para poder hacer la comida, se alicataron con azulejos.

Como en el caso anterior, no se pudo determinar a qué casa fue la que se le hizo la reforma, ya que no se acompañó en el proyecto un plano de situación, aunque si se ha de aventurar una hipótesis, puede que fuese a la que se levantó al nordeste y próxima al edificio de viajeros.

27.23.0. El Plan General de Reconstrucción

Pese a que el Estado absorbió inevitablemente todos los ferrocarriles del territorio, la solución a los problemas no fue vertiginosa ni estuvo exenta de dificultades, ya que a la finalización del enfrentamiento civil, siguió el inicio de la Segunda Guerra Mundial y hasta el bloqueo que obligó al autoabastecimiento planificado por el gobierno de la autarquía. Si aquello no era lo más conveniente para la economía del país, al menos fue el único camino posible que quedaba y su plasmación en la realidad se hizo con unos resultados buenos, mediocres o desastrosos, según qué casos y en cualquier orden de la vida.

Así, la nueva compañía surgida de la homogeneización se vio obligada a realizar un Plan General de Reconstrucción a través del Ministerio de Obras Públicas que fue aprobado por el Gobierno el 20 de mayo de 1949. Preveía este una serie de actuaciones en las que se tenían en cuenta, para su aplicación prioritaria, las líneas con más necesidad de renovación, entre las que se encontraban las que iban a ser electrificadas en breve y que sufrirían una remodelación completa; las llamadas de "*renovación integral*", en las que la actuación sería más parcial, pero muy consumada en sus objetivos; las de "*revisión reducida*" en las que se actuaría de manera menos intensa; y un cuarto grupo en el que estarían incluidas las líneas de menor tráfico en las que se operaría con limitaciones y hasta donde fuese posible.

Pero, el Plan no solo afectó a la reparación y renovación de las instalaciones fijas en sus elementos constituyentes, sino que, además,

alcanzó a la rectificación de rasantes pronunciadas y al replanteo de curvas para conseguir una circulación más natural de los trenes al dotarlas de peraltes, lo que obligó a que en algunos lugares se elevase la vía hasta un metro y cuarenta centímetros y en otros puntos se rebajase hasta sesenta centímetros sobre la cota que ocupaba antes. Fue necesario, además, drenar los alrededores abriendo regueras y retirar la tierra, rocas y fango acumulado durante años que colmataban la explanación y que el espacio fuese sustituido por balasto (AA. VV., 1951: 43-45).

El Plan recibió cinco mil millones de pesetas, en principio, que se ampliaron sucesivamente hasta treinta mil millones de pesetas cuando se acabó este ciclo en 1960. Con ese dinero, se comenzó a electrificar la red básica durante la década de los cincuenta. Ya en los sesenta, se habían terminado una gran cantidad de kilómetros, pero no fue hasta los años ochenta cuando se logró terminar prácticamente toda la red básica.

Durante la etapa del Plan de Reconstrucción se alternaron los yacimientos de balasto que pertenecían a RENFE, a manos privadas y los que eran explotados de manera conjunta, entre las que podían encontrarse puntos de extracción en los que el trabajo estaba totalmente mecanizado y otros en los que se realizaba a mano. Los trabajos debían hacerse con una producción suficiente como para depositar un promedio de un metro cúbico y cuarto de balasto por metro lineal de vía. Así, desde 1943 a 1950 fueron removidos, transportados y depositados más de tres millones y medio de metros cúbicos de piedra.

Fue en esta etapa cuando se procedió a estrechar levemente el ancho de vía, ya que la renovación de la misma efectuada a partir de 1955 en toda España hizo posible que se pudiese reajustar esta anchura hasta los 1668 milímetros cuando desde el origen del ferrocarril la galga española había sido de 1674. Entonces, a la nueva medida se la llamó Ancho Ibérico y a la que se abandonó su uso se la denominó Ancho Español Antiguo.

27.24.0. La reparación de la vía y la sustitución de los carriles

27.24.1. La reparación de la superestructura en la línea

Con el fin de realizar el Plan General de Reconstrucción, se realizó un estudio en 1948 que abarcó todo el ámbito de la red nacional. Gracias a ello, se determinó que había siete carriles rotos en la vía general y sesenta y seis en las playas de vías de las estaciones. Según el investigador Ramos Vicente, en aquel momento, la línea funcionaba con carriles de 39 kilogramos por metro entre Córdoba y La Balanzona, de 30 kilogramos por metro entre este punto y Obejo y de 39 kilogramos por metro entre esta estación y Belmez. Además, había colocadas 91.336 traviesas, de las que 30.959 se consideraban inservibles (Ramos, 2016: 125).

Lógicamente, con el dinero del Plan General de Reconstrucción se reparó también la vía de la línea de Córdoba a Almorchón, pero se intervino en unos tramos con un carril de 45 kilogramos por metro y en otros con un carril de 32,5 kilogramos por metro.

El ferrocarril de Córdoba a Belmez quedó así:

Línea	P. K.	P. K.	Kg/m.	Metros
Córdoba a Belmez	0,000	7,900	32,5	12
Córdoba a Belmez	7,900	18,622	45	12
Córdoba a Belmez	18,622	40,266	32,5	12
Córdoba a Belmez	40,266	50,570	45	12
Córdoba a Belmez	50,570	66,943	32,5	12
Córdoba a Belmez	66,943	70,671	45	12
Belmez a Almorchón	55,231	64,054	45	12
Belmez a Almorchón	22,237	55,231	32,5	12
Belmez a Almorchón	1,200	22,237	45	12
Belmez a Almorchón	0,000	1,200	32,5	12

Cuadro 14 Fuente: Keneth Dobeson

27.24.2. El aprovisionamiento de maderas para traviesas

Cuando una compañía ferroviaria se disponía a realizar una compra de material para su utilización en la superestructura de la vía, se especificaba en un pliego de condiciones emitido al proveedor o al promotor de la subasta la conveniencia del producto que debía ser puesto bajo la vía. Estas exigencias estaban referidas al estado de conservación de la madera, tanto en blanco, es decir, sin tratar, como las preservadas con antisépticos, o lo relativo a su perfecto cortado.

En cuanto a las maderas en blanco, debían “ser de especies resinosas ya que son las más resistentes a las menos putrescibles”. En las primeras décadas del siglo XX, las compañías solían emplear en las grandes líneas, casi exclusivamente, el roble, el pino y el haya y en las secundarias, el abeto y otras de menor calidad, salvo que el punto de producción estuviese próximo y la abundancia redujese el precio y el coste del transporte y así su sustitución resultase más factible (Novoa, 1924: 259).

La adquisición podía ser hecha in situ, es decir, cuando aún la madera estaba en el árbol o talada y depositada en almacenes con el tronco desecado y desprovisto de corteza. Los expertos recomendaban la primera opción, ya que así se podía conocer, por el aspecto, el estado saludable del árbol y de la madera, ya que una vez cortada podía inducir a error debido a que una especie arbórea favorable podía ser, por su similar aspecto, confundida o tenida por otra que fuese inconveniente para el uso ferroviario.

Entonces, debía optarse por tipos cuya fibra fuese compactada y elástica. La densidad, el sonido y el olor eran también buenos métodos de catadura de la calidad y se debía desechar la que presentase un estado de pulverización del tejido leñoso debido a la descomposición; las que presentasen nudos; las barrenadas por insectos; las que tuviesen grietas entre sus fibras producidas por las heladas; los árboles abatidos por el viento o arrancados por otras causas naturales; la madera sangrada; si la madera había sido cortada en un periodo superior a cuatro años; si no estaba convenientemente descortezada y sin cortes en la superficie e, incluso, como lo disponían las normas de la Administración francesa, los troncos provenientes de incendios. Además, debía tener una resistencia media a la rotura de unos novecientos kilogramos por centímetro cuadrado, por lo que, para que fuese efectiva esta

firmeza, la tala debía de hacerse desde octubre a marzo, ya que en esta época la circulación de la savia está reducida al mínimo (Novoa, 1924: 259).

Si el transporte se hacía a través de un curso de agua, el tiempo de inmersión para que las sustancias de cohesión entre las fibras no fuesen anuladas, debía estar comprendido entre un plazo máximo de ocho días y que fuese puesta a desecar al abrigo del sol y la humedad, siendo el tiempo concedido a este proceso de carácter variable a tenor de las condiciones climáticas del lugar donde se efectuase el oreo, aunque lo normal es que estuviese comprendido entre los siete y ocho meses si predominaba un tiempo seco. Si no, podía recurrirse al secado mediante estufas y otros sistemas de calor, pero, estos métodos artificiales debían evitarse en lo posible debido a la evidente disminución de su resistencia, aunque también se empleaba un sistema mixto consistente en el secado al aire libre y mediante un túnel donde se alcanzaban temperaturas de entre sesenta y ochenta grados (Novoa, 1924: 260).

RENFE utilizó traviesas de doscientos sesenta centímetros de largo, catorce de espesor y veintitrés centímetros de ancho.

27.24.3. La conservación mediante un tratamiento químico

La madera en blanco debía ser sometida, como se ha dicho, a un proceso de desecación tras el cual se procedía a su colmatado con una disolución antiséptica para preservarlas de la humedad, la putrefacción y los insectos. Por ello, el tratamiento podía ser por sulfatación, kyamnización y creosotado (AA. VV., 1951: 43).

El sulfatado se hacía aplicando un baño de sulfato de cobre disuelto en agua, un procedimiento que se aplicaba por inmersión o también mediante los sistemas Boucherie y Breant-Bethel, cuyas diferencias radicaban en el estado en que debía encontrarse la madera al inicio del proyecto y en los procesos seguidos para la sulfatación. A pesar de que se había utilizado ampliamente en el pasado, al final del primer cuarto de siglo pasado, el empleo de traviesas sulfatadas había cesado ya en los ferrocarriles europeos de la época (Novoa, 1924: 262-265).

La kyamnización es un procedimiento de inmersión en bicloruro de mercurio. Los depósitos empleados eran de madera o cemento, ya que el hierro reacciona con el componente químico citado, debiendo purificarse el agua para la solución por procedimientos mecánicos, físicos o químicos. Había que utilizar agitadores automáticos para evitar la decantación del compuesto, debiendo permanecer inmersas las traviesas, evitando la flotación para que el kyamnizado fuese uniforme por todas sus caras. Este transcurso necesita de la perfecta recepción de las maderas, debiendo hacer la compañía receptora un seguimiento extraordinariamente meticuloso para cada pieza adquirida desde su tala, durante el transporte y en la forma de almacenaje (Novoa, 1924: 266).

Cualquiera de los procedimientos descritos muy someramente y otras variantes, apenas si llegan a cubrir un sesenta por ciento del total de los

resultados conseguidos por el sistema denominado creosotado. El aceite de creosota es un líquido viscoso obtenido a partir del alquitrán de la madera o de la hulla. Su uso se ha aplicado desde siempre a las traviesas de una manera generalizada y los procesos técnicos seguidos van desde el creosotado en vaso cerrado, practicado por vacío, o el sometimiento a la madera impregnada a una presión para que las células leñosas expulsen el líquido sobrante, por lo que este proceso, llamado Rüping, resulta más económico. La carencia de este componente químico durante la posguerra obligó a sustituir, finalmente, el poco conveniente y obsoleto sulfatado por el sistema Breant-Bethel, que seguía aún practicándose en España aunque, como se ha dicho, en el resto de los países no se empleaba desde tiempo atrás, por lo que se impuso el sistema Rüping, con lo que se redujo considerablemente el empleo del escaso y preciado líquido (Novoa, 1924: 265).

La duración media conseguida con la madera tratada, prolongaba su vida de manera decidida. Por ejemplo, una traviesa de roble, cuyo aguante en blanco sería de unos quince años, con el efecto de la creosota se extiende hasta un cuarto de siglo, mientras que el pino y el haya no durarían más de dos o tres años sin tratar (AA. VV., 1951: 35-36).

Los enclaves de tratamiento se distribuían por varios puntos de la España Seca. El más antiguo se instaló en Calatayud, pero el proceso de reconstrucción de la red obligó a abrir otro en Andújar en el encabalgamiento de la década de los cuarenta y los cincuenta. Luego, muy poco después, se acondicionó el de Aranjuez y a este le siguieron los dos de Castejón y otro en Santas Martas para procesar el roble (AA. VV., 1951: 43-45).

27.24.4. La aplicación en la superestructura

Como se ha visto, los complejos procesos de selección y tratamiento de las traviesas disponían a estas para que fuesen utilizadas de una manera correcta, intentando, dentro de los propios límites de la física, sacar un rendimiento prolongado a la inversión.

Pero, la madera era escasa en un país sin recursos forestales y sin posibilidades de importar lo necesario. Por tanto, la producción nacional debía ser repartida para posibilitar que cualquier campo necesario pudiese superar la posguerra y esto iba en detrimento de una superestructura maltrecha por los efectos de un abandono forzoso y una reciente contienda.

En números redondos, en la época de la reconstrucción, unos veintiséis millones de leños se asentaron bajo las vías de nuestra red. De ellos, una cuarta parte estaba en un estado deplorable. El cupo anual adjudicado a RENFE era insuficiente a todas luces y, además, no llegaba con regularidad ni en su totalidad a la empresa estatal debido a que los precios de un mercado perentorio muy necesitado de materia prima, se disparaban ante la escasez y el reparto era desviado hacia otras áreas de la industria.

Normalmente, la compañía precisaba un millón setecientos mil traviesas anuales, pero, en las condiciones en que se encontraba la red viaria no podía atenderse a su cuidado mínimo si no se la proveía con un número

superior a dos millones doscientas mil unidades anuales, por lo que para poder desarrollar su Plan, la empresa estatal se veía obligada a suplir las carencias obteniendo la madera de una serie de explotaciones forestales que ponía a su disposición el Patrimonio Forestal del Estado y la Dirección de Montes (AA. VV., 1951: 43-45).

Desde 1943, se talaron bosques en las Sierras de Cazorla y Segura, en los pinares de Huelva, en la meseta soriana, en los hayedos pirenaicos navarros, en los Montes de Málaga, de Ourense, de Asturias, de León, en el Norte de Marruecos, donde se cortaron sus virginales robledales y pinsapares y en la Guinea Española, aprovechando que aún quedaban los últimos baluartes por expoliar del casi fenecido Imperio.

Al final de los años cuarenta, el problema se consiguió paliar en parte debido a que se utilizan talas atrasadas que no se habían hecho en su momento en Cazorla y Segura, aunque también ayudaban las fuertes sanciones impuestas a los madereros por no proporcionar el cupo obligatorio. Con ello se logró alcanzar ese objetivo dorado que preconizaba el autoabastecimiento autárquico y se pudo recomponer así una maltrecha red.

Con la intensificación de la tala durante el final de la década de los cuarenta, se consiguió llegar hasta cuatro millones trescientas mil traviesas y completar con el resto de lo cortado hasta sesenta y seis mil metros cúbicos más, con lo que se repararon vagones, se realizaron obras varias, se prepararon nuevas construcciones y se utilizó lo más menudo para el encendido de las máquinas.

Debido a la peculiaridad orográfica de un país muy montañoso, en algunos puntos intrincados se debió de cortar la madera a mano o montar aserraderos volantes en el propio monte o en las estaciones más próximas al centro de tala, hasta donde se transportó la materia prima a lomos de caballerías, arrastrada por tractores y orugas o fue llevada por ingeniosos y simples teleféricos.

La falta de camiones, de gasolina, de cubiertas para estos o de caminos practicables, a pesar de que se abrieron más de doscientos kilómetros de pistas entre el monte, obligó a llevar la madera cortada por los ríos, como se hacía desde tiempo inmemorial. Dieciséis grandes conducciones se hicieron por el Guadalquivir y otros ríos de las provincias de Jaén, Málaga y Ourense. En el gran río del Sur, el proceso comenzó apilando en las orillas de su cuenca alta hasta cuatrocientas mil traviesas que fueron echadas al agua o se hicieron deslizar ladera abajo desde la cumbre de los montes mediante lanzaderas realizadas con miles y miles de traviesas (AA. VV., 1951: 43-45).

Por los veinticinco kilómetros del Pantano del Tranco, cerca de sus puentes, se llevaron enormes pecios de quinientos metros de largo en los que se movía a un tiempo unas veinte mil traviesas. Por una plataforma compuesta por una cinta sinfín se elevaron hacia el muro de la presa y, luego, se hicieron descender al otro lado, para que pudiesen llegar a su destino, unos setenta y cinco kilómetros río abajo.

En la flotación que se hizo en 1949 se transportaron unas seiscientas mil traviesas, para lo que se movilizó a unos mil doscientos operarios en el corto plazo de sesenta días, lo que llegó a llenar la superficie de noventa kilómetros del río (AA. VV., 1951: 43-45).

No debe pensarse que tal proeza no conllevó riesgos. El año anterior se produjo una crecida de las aguas y ochenta mil piezas fueron arrastradas hasta Sevilla. Recuperar el noventa y dos por ciento del total de este material llevó tres meses y costó unas trescientas cincuenta mil pesetas de las de entonces (AA. VV., 1951: 43-45).

A pesar de los contratiempos, la improvisación y el esfuerzo combinados, dieron lugar a que la red fuese reparada casi en su totalidad en los años por venir, ya que las distintas memorias de RENFE así lo manifiestan al desviar la importancia de los asuntos pendientes hacia la mejora del material rodante y otros capítulos.

28.0.0. EL DECLIVE PROGRESIVO DE LA LÍNEA

28.1.0. Contexto histórico

La década de los cincuenta del siglo XX fue la etapa del franquismo en la que se abandonaron definitivamente las directrices fascistas al relegar el ideario falangista y al ir apartando poco a poco a los militares de alto rango de los puestos de gestión del Estado. Fueron tiempos de intentos de apertura hacia el mundo occidental en lo comercial y en lo político, sobre todo, de acercamiento de posturas ideológicas con las que se conducían los Estados Unidos y otros grandes países muy avanzados.

En el campo del ferrocarril, fue el momento en que aún se debía usar un material móvil y motor desvencijado que se trataba de mantener en buenas condiciones, dentro de unos límites, aunque también es cierto que fue el tiempo en el que se intentó dar fuertes empujones a la estructura ferroviaria nacional para acomodarla a lo que requería un país de la situación que ocupaba España. Así se pondrían en marcha una serie de planes cuya validez alcanzaría los años setenta, con lo que se lograría situar al ferrocarril español al nivel de otras redes europeas.

El día 3 de marzo de 1950 se iniciaron las pruebas con los trenes Talgo recibidos de los Estados Unidos y, una vez acabadas, el 14 de julio, se efectuó el primer viaje oficial y comercial entre Madrid e Irún.

Pocos meses después, RENFE recibió siete millones y medio del Export Import Bank, con lo que se inició el periodo de mejoras de las que se hablaba.

28.2.0. La cantina de Alhondiguilla-Villaviciosa

Uno de los lugares más emblemáticos de una estación es su cantina, quizás porque es el elemento socializador por excelencia, dado que allí es donde suelen converger además de los ocasionales viajeros que se apean diligentemente de los trenes para comprar algo, todos los ferroviarios de la parada, ya sean el jefe o el más humilde de los peones de Vía y Obras, sus familiares y los habitantes de las cercanías de la estación.

Por otra parte, una cantina fue un elemento de generar riqueza, dado que de su explotación directa vivía una familia, si es que el negocio estaba ubicado en una parada que sirviese a una población de una cierta importancia.

Para poder regentar dicho colmado, al menos en la época de RENFE, había que firmar un Contrato de Concesión y Explotación del negocio. El de la cantina de la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa fue cedido a favor de Eduardo Cabrera Márquez el 15 de julio de 1950, momento en que se inició la actividad comercial. El documento estuvo catalogado dentro de la serie Quinta, Capítulo III, Número 1422²² (AAML, 1950).

El articulado está compuesto de cinco apartados que integran 17 artículos.

²² Este acuerdo mutuo entre un particular y la empresa estatal está en poder del investigador del ferrocarril Antonio Montilla Lucena debido a la particularidad de que ha sido familiar directo de muchos ferroviarios pertenecientes a tres generaciones y por ello obra en su archivo particular. Precisamente es él quien me lo ha facilitado.

El Apartado I, Artículo 1, recogía la descripción del servicio que se iba a prestar y las características del mismo, que era tanto la venta directa en la propia cantina como la ambulante en los andenes de la estación de artículos y bebidas.

El Apartado II, Artículos 2 a 4, se refería a la presentación y aspecto que debía ofrecer el establecimiento.

El Artículo 2 prescribía que en ningún caso podía ser dedicado a otro uso que el indicado, que debía ser mantenido en estado óptimo y presentando buen aspecto de limpieza y orden, para lo cual, llegado el caso, RENFE debía hacer las modificaciones necesarias siendo pagadas por el arrendatario. El pago de la luz, la calefacción y el agua también corrían por cuenta de este.

El Artículo 3 indicaba que el personal al cargo del negocio debía ser el necesario para la buena marcha del mismo, vestir correctamente y actuar de manera adecuada, para lo cual debía ser pulcro, educado y no debía discutir con los clientes.

Los trabajadores adscritos al servicio debían ser contratados, remunerados y dados de baja por la parte concesionaria. La regulación de las jornadas de trabajo, los seguros, los subsidios y prestaciones serán competencia del patrono. Los trabajadores no podían recibir propina o retribución alguna, salvo la adecuada para el servicio prestado. El personal debía mostrar una chapa metálica en una parte visible del uniforme con una referencia numérica identificativa.

El Artículo 4 advertía que se debían vender los artículos necesarios, tanto alimentos como bebidas, de primera calidad y abundantes, a unos precios análogos a los que primaban en los establecimientos próximos de la localidad. Los horarios de apertura y cierre irían en función de los servicios de trenes, por lo cual, había que abrir con la suficiente antelación como para que en la llegada y parada de un tren el viajero pudiese surtirse de lo necesario. También se podían vender mercancías en el andén, incluso pregonar en voz alta los productos, pero no se podía hacer esto en horario nocturno, subirse a vender en los coches o en los estribos.

El Apartado III, Artículo 5 hablaba de las tarifas al público, cuya lista debía estar visible tras un marco con cristal. Solo podía venderse lo publicado ahí y también se debía garantizar que lo cobrado por un producto estaba de acuerdo con lo marcado en esta.

El Apartado IV, Artículo 6 contemplaba la cantidad de pesetas a abonar en concepto de alquiler o arriendo de la concesión, que se expresaba en un anexo aparte del contrato, pero unido a este. En el caso de la cantina de Alhondiguilla-Villaviciosa, se pagaban mil pesetas anuales que debían entregarse en la propia estación por semestres adelantados a razón de quinientas pesetas cada vez.

El apartado V, Artículos 7 al 17, avisaba de que el contrato dependía del Departamento Comercial de RENFE, de cuáles eran las condiciones generales relativas a la dirección y subordinación de servicios, de qué se reservaba la Red Nacional con respecto a la disposición del terreno que ocupaba el negocio y a la modificación de las condiciones económicas, las obligaciones complementarias, las restricciones, las responsabilidades, las irregularidades, la rescisión, las supervisiones o anulaciones por disposiciones gubernativas, impuestos y contribuciones y lo relativo a la jurisdicción.

El Artículo 7 señalaba que el cargo debía ejercerlo el propio contratante, bien como empleado o como director del negocio y que debía residir en la propia localidad donde estaba ubicada la estación en la que se emplazaba la cantina.

El Artículo 8 observaba que RENFE se reservaba el derecho de suprimir los trenes que juzgase oportunos sin que hubiese lugar a reclamación alguna por parte del contratante. La empresa nacional podía demoler o modificar el establecimiento si lo creía conveniente para el servicio, así como la cuantía de la renta cuando lo creyese pertinente.

El Artículo 10 aclaraba que no se podía subarrendar, ceder o traspasar el negocio.

El Artículo 11 marcaba que la empresa contratante no se responsabilizaba de los problemas causados en el negocio, como robos, averías, incendios, accidentes, etc., que pudieran suceder en el mismo.

El Artículo 12 argüía que la acumulación de tres multas aplicadas al arrendatario debido a infracciones era motivo suficiente para la rescisión del contrato. La cuantía de las mismas podía ser de 50 y de 250 pesetas. Se podía considerar una falta grave la ausencia de higiene en el negocio, en el aseo personal, que los artículos expedidos no fueran de buena calidad, la escasez de comida en las raciones, la ocultación de precios, la falta de asistencia al paso de los trenes.

El Artículo 13 obligaba al arrendatario a avisar a RENFE de que deseaba rescindir el contrato, mientras que mediante el 14 se exigía a la parte contratante a comunicar a este que se iba a revocar el acuerdo con quince días de antelación.

La cantina de Alhondiguilla-Villaviciosa tuvo una planta de siete metros de largo por 5 de ancha, siendo esta parte la que presentaba cara a la vía, por lo tanto, fue su fachada principal, en la que se abría una puerta de hoja doble cuya mitad superior estaba compuesta de cristales, y una ventana generosa que se extendía también por el flanco derecho. También en el lado izquierdo había otro ventanal, con lo que la zona de venta al público estaba bien iluminada y ventilada. Su profundidad era de 3,80 metros. Tras el mostrador, se pasaba a un reservado en el que se debían guardar los artículos y a la cocina. Ambas dependencias medían 2,50 por 2,20 metros. La primera estaba provista de otro vano, así como la cocina. El tejado, en realidad un cielo raso, tenía una leve inclinación hacia Septentrión, estando oculto a la vista por un poyete que recorría todo el perímetro de su zona alta.

La rescisión del contrato se efectuó el 1 de enero de 1973 mediante una comunicación del jefe de la 33ª Sección Única de Movimiento, realizada mediante una carta de fecha 21 de diciembre de 1972.

28.3.0. Llegada de las locomotoras Kitson & Mayers

En 1952 se recibieron las locomotoras Kitson & Mayers que provenían de la extinta Compañía de Ferrocarril de Lorca, Baza y Águilas, y que debido a su mal estado se retiraron definitivamente del servicio activo en el año 1953.

28.4.0. Nuevo préstamo a RENFE

Ese mismo año, se le concedió a RENFE un préstamo de quince mil millones de francos para comprar material ferroviario y otros once millones de dólares. Con este último dinero recibido de los Estados Unidos, destinado para su ayuda a Europa, se pudieron reparar diversas superestructuras, renovar la vía y proceder a la dieselización

de una manera continuada, lo que trajo como consecuencia que comenzase el desmantelamiento de la tracción vapor, mayoritaria en aquellos años.

28.5.0. Descarrilo sin consecuencias graves

El 27 de mayo de 1954 se produjo el descarrilo de un mercancías que se dirigía hacia Córdoba en el P. K. 62,000 de la línea de Córdoba a Almorchón en su parte norte, entre las estaciones de Belmez y Peñarroya. Cuatro unidades se salieron de la vía, por lo cual sufrieron importantes destrozos, pero, afortunadamente, salvo el caso de un agente ferroviario que padeció leves heridas, el resto del personal no tuvo que lamentar la menor desgracia. Aunque las brigadas de vía y obras trabajaron sin descanso para despejar la línea, durante algunos días los trenes de viajeros tuvieron que hacer trasbordo para poder dar un servicio regular al público (Anónimo, 28/05/1954: *Diario de Zamora* Núm. 5589).

28.6.0. La evolución de RENFE en los años cincuenta del siglo XX

En 1954, se puso en funcionamiento la estación de Córdoba, que había sido restaurada en algunas de sus partes. Entre ellas, se le cambió la cubierta de hierro por otra de hormigón de proporciones más generosas, se modificaron algunas dependencias que ya estaban en uso, se añadieron otras nuevas y se actuó para mejorar el trazado de las vías por las que discurrían los trenes de pasajeros.

En 1955, se realizó otra entrega de dinero a RENFE de 24.504 millones de pesetas para que fuesen invertidos en los siguientes siete años como parte de lo calculado en el Plan General de Reconstrucción, pero en lo dispuesto en su segunda reforma. Además, en ese año se recibieron las primeras locomotoras de la serie 1600.

En el año 1956, el Plan de Nuevas Inversiones, aportó 55.000 millones para nuevas mejoras, entre ellas, meses después y ya en 1957, se acometió el plan de la sustitución de los antiguos sistemas de frenos por el de vacío.

En 1958, se intentó poner en práctica un Plan de Modernización, pero no se le dotó de dinero y no se pudo llevar a cabo. Sin embargo, siguiendo con su inercia de pedir dinero para mejoras, en 1959, se recibió un crédito de 14 millones de dólares del Development Loan Fund.

28.7.0. Nuevo accidente en la vía enarenada de Los Pradillos

El 2 de abril del año 1960, se produjo un nuevo suceso en la vía de seguridad de Los Pradillos, pero, la locomotora, una “cuatrocientas” de la antigua Compañía de los Ferrocarriles Andaluces no llegó a despeñarse y se quedó con parte de sus ruedas motoras colgadas justo en el inicio del barranco y parte en las vías enarenadas que la habían salvado de la catástrofe.

Respecto a este accidente, Juan Afán Alcaraz contaba que cuando este convoy se quedó sin frenos, él conducía por cola una de las “quinientas”, una locomotora perteneciente a la antigua MZA. Conocedores del final de una situación semejante, los operarios decidieron arrojar al tren en cuanto menguase la velocidad por efecto de la arena. Cuando la máquina de cabeza se acercaba peligrosamente a la topera, saltaron. Mi informante fue a caer sobre el monte bajo en un lugar en el que había un trozo de

carril enhiesto clavado en tierra que ocultaba la maleza. La herida que se hizo en la pierna fue muy grave. Cuando le ayudaron a incorporarse para ser auxiliado, el tren se había detenido sin llegar a caer por el barranco. Muchos años después, casi octogenario, aún se advertía la tremenda cicatriz que le había dejado en la tibia aquella vieja herida (Afán, años noventa del siglo XX).

28.8.0. Nuevo horario de trenes

En el año 1961, los horarios de los trenes correo y ómnibus que regían para la línea de Córdoba a Almorchón (AHF, 1961: FOL 01 - 0069) eran los siguientes:

Kms.	Estación	Correo 1-2	Ómnibus 1-2-3
-	Córdoba	7:35	20:30
19	Cerro Muriano	8:56	22:01
31	El Vacar-Villaharta	9:23	22:24
62	Villanueva del Rey	10:36	23:37
71	Belmez	11:03	0:04
78	Peñarroya-Pueblo Nuevo	11:19	0:20
135	Almorchón	12:43	1:45

Cuadro 16 Fuente: RENFE

28.9.0. El pantano de Puente Nuevo

Precisamente, el día de Nochebuena de 1962 fue cuando se comenzó a dar los pasos para construir el pantano de Puente Nuevo, mientras se levantaba también la central térmica y la nueva estación de ferrocarril que se denominará Alhondiguilla-Villaviciosa, como la instalación que desaparecería bajo las aguas cuando la presa estuviese terminada. Estará *“dotada de camino de acceso, línea eléctrica, agua y saneamiento [...] El camino de acceso tendrá una longitud de 300 metros y la línea eléctrica arrancará a 5000 voltios con longitud de tres kilómetros y un ramal para la elevación de la segunda con 3550 metros. Las aguada suministra agua del embalse de Puente Nuevo que está formada por tuberías de fibrocemento para el caudal de 250 litros y una impulsión de 60 metros manométricos”*.

Como el nivel iba a cubrir parte del trazado ferroviario, se debió de sustituir este por dos tramos nuevos que se implantaron en una cota más elevada y que según se indicó entonces *“se llevará a la práctica el proyecto de sustitución de un tramo de unos siete kilómetros de ferrocarril, en la línea de Córdoba-Almorchón”* (Anónimo, 24/12/1962: Hoja Oficial del Lunes Núm. 1328).

El proyecto de la variante del pantano se hizo oficial mediante el Real Decreto del 24 de julio de 1963.

28.10.0. La labor ferroviaria de Cercadilla

Aunque la estación de Córdoba fue siempre el punto de destino y de partida de los trenes que iban o venía a la ciudad desde que RENFE se hizo cargo de los ferrocarriles nacionales, Cercadilla fue el punto en el que se formaron muchos de los

mercancías que iban a Málaga, Almorchón y Marchena. Por otra parte, la otra componía los que debían ir en dirección a Madrid. Por ello, los vagones que llegaban a Córdoba para enviarlos por esas rutas hacia destinos como Málaga, Granada, Algeciras, Extremadura o Castilla se mandaban a Cercadilla y los que llegaban a esta estación se mandaban a la colateral para que se enviaran a Sevilla, Cádiz, Huelva o a Jaén, Almería, Levante o Madrid (Avilés, 2008: 116).

Ello daba lugar a formaciones de trenes a lo largo de todo el día, ya que cada uno de los tres turnos de trabajo llegaba a formar los que le correspondía, lo que producía constantes atascos en el cuello de botella del paso a nivel de Las Margaritas y hasta problemas entre los operarios debido a la falta de operatividad por la capacidad limitada de ambas estaciones. En 1970, cerca ya del cierre parcial del servicio en Cercadilla, una de las dos vías de acceso que solía tener Andaluces para facilitar la circulación se suprimió, con lo que se agudizó el problema.

28.11.0. El Banco Mundial y el ferrocarril español

Cuando se inició la década de los sesenta del siglo XX fue cuando se cerró el Plan General de Reconstrucción, con lo que se pudieron hacer algunos avances en ese año y en 1961, ya que se hicieron varios planes de cortos objetivos.

El año 1962 se inició con la noticia de la puesta en marcha del Programa de Inversiones que en tan solo seis años llegaría a destinar a múltiples mejoras unos veinticuatro mil millones de pesetas. Sin embargo, antes de concluido, se le integraría en el Plan Decenal de Modernización, que se puso en marcha en 1964 y que llegaría hasta 1973, momento en el que se habían invertido sesenta y dos mil millones de pesetas provenientes de las arcas del Estado y del Banco Mundial.

Precisamente, este organismo presentó un informe en ese año mediante el cual exigía el cierre masivo de todas las líneas deficitarias españolas, ante la amenaza de no conceder créditos para el desarrollo ferroviario.

La de Córdoba a Almorchón, a partir de ese momento, fue una de las que tuvieron sus días contados.

28.12.0. Los trenes colectores: otra faceta de la explotación ferroviaria

Entre los trenes de mercancías que circulaban en ambos sentidos era frecuente ver los colectores, a los que los ferroviarios llamaban “portes”, que iban recogiendo y dejando vagones en las distintas estaciones, por lo que las lógicas maniobras que debían realizar en cada parada demoraba la marcha del convoy, lo que hacía que se necesitase una jornada laboral completa para poder terminar el servicio.

Este tren de frecuencia diaria, salía de Córdoba por la mañana y regresaba por la tarde. Su paso en su viaje de ida por las estaciones de Cerro Muriano, de Obejo o de El Vacar-Villaharta se producía más o menos a la hora del almuerzo, por lo que los ferroviarios y las gentes de esas poblaciones lo denominaban “tumba-ollas”.

28.13.0. El accidente más grave de la vía de Los Pradillos

El día 1 de mayo de 1964, seis días después de producirse en Córdoba el accidente del autobús que cayó al río Guadalquivir en el que perecieron once personas,

se ocasionó la catástrofe más importante registrada en el puesto de seguridad de Los Pradillos.

En este relato se ha utilizado la información escrita aparecida en el *ABC* y la oral aportada por Juan Afán Alcaraz, Gaspar Avilés Valle y Antonio Rodríguez a Álvaro Olivares Olmedilla, que la cedió a quien suscribe, con la cual se ha completado la previa que ya se tenía de diversos ferroviarios, entre ellos, Miguel Toledo de los Ríos y el propio Juan Afán Alcaraz.

Resultó que circulaba por la línea el tren de mercancías número 7632 proveniente de Almorchón, que estaba compuesto por cuarenta y dos vagones y que era remolcado por la locomotora 240-2029 y por la 240-2050 por cola, aunque otra fuente cita que era la número 240-2038.

Al llegar a Cerro Muriano, se detuvo porque para proceder al descenso se debían intercalar los vagones lastrados de bordes M con garita, que había llevado una máquina hasta allí para ese efecto. Pero ocurrió que había un tren de tolvas gemelas que habían sido cargadas en el cargadero de La Estrella y se pensó utilizarlas como lastre, puesto que de un modo u otro había que bajarlo hasta Cercadilla. Como quiera que la máquina que había llevado las bateas mirara hacia Belmez y en esa estación no se le podía dar la vuelta, se pensó que retornase enganchada tras la de cabeza, solo que invertida. Tras esta, se acoplaron los vagones y la máquina que venía por cola (Afán, Avilés y Rodríguez).

Llegado al desaparecido puesto de La Mocha, nada más iniciar el descenso, el tren perdió los frenos y se deslizó vía abajo sin posibilidad de frenado.

Miguel Toledo de los Ríos, hijo del factor de circulación de La Balanzona, en una conversación con quien suscribe, contó que esa tarde su padre se encontraba de servicio. Se esperaba ese tren de mercancías descendente, pero, al poco, comenzaron a oírse los silbidos incesantes de las máquinas, lo que indicó inequívocamente que el convoy había perdido su control.

Al pasar por donde se encontraba mi informante y su padre, la velocidad era extremadamente alta. Tanto que se dijo que la arena de la vía de seguridad de la estación saltaba hacia los lados y llegó hasta la mesa del despacho del jefe, que estaba separada varios metros de la vía y teniendo de por medio el parapeto del alto poyo delantero del andén. Pero, la arena fue insuficiente para detenerlo y el convoy volvió a la vía principal, a la que estaba conectada la de seguridad mediante una aguja, y siguió su imparable carrera hacia adelante. *"Este se estrella en Los Pradillos"*, dijo Miguel a su progenitor y su padre le contestó: *"No. Este se estrella antes..."* (Toledo, (2006).

Un documento fehaciente de la enorme velocidad que debía llevar el tren escapado estriba en la información aportada por un grupo de peones camineros que trabajaban en la nacional de Granada a Badajoz. Declararon haber visto la polvareda y escuchado el fragor debido a la velocidad desplegada, a los hierros y a la tablazón del tren que había aparecido en las caras del Valle del Guadalquivir por la boca suroeste del túnel número cinco y cuando reapareció por el de La Balanzona (Afán, Avilés y Rodríguez).

Alertado el pequeño asentamiento ferroviario adyacente, Miguel y su hermano tomaron un pequeño velomotor y corrieron carretera abajo hasta que llegaron al puesto de seguridad de Los Pradillos, donde el ferroviario de servicio contó que el maquinista de

la locomotora de cabeza movió un brazo en señal de despedida preludiando un final muy previsible.

El accidente se produjo hacia las 21:00 horas. Del tren escapado solo aparecían sobre la vía enarenada dos de sus vagones, lo que indicaba que el resto había roto la topera y había caído por el barranco.

Miguel Toledo contó que corrió junto a su hermano hacia el lugar y lo primero que observaron fue a una figura jadeante y asustada que acababa de llegar a la cumbre del fuerte declive. Era un soldado que hacía el servicio militar en alguno de los campamentos de Obejo o del Muriano que había pedido el favor de que le dejaran viajar en una garita o en algún vagón cerrado para poder llegar hasta Córdoba. Estaba completamente ileso.

En el fondo del barranco aparecían, humeantes, los restos irreconocibles de lo que fuese un tren en una impensable amalgama de hierros retorcidos y madera hecha astillas. El cronista del ABC decía que *“la unidad estaba compuesta por cuarenta y dos vagones; a excepción de los dos de cola, los restantes quedaron formando un ingente y espectacular montón”* (Quesada, F., 02/05/1964: ABC, Núm.).

Iniciaron el descenso por si podían auxiliar a algún superviviente. De cuantos viajaban en el tren, Manuel Mirado Barragán, fogonero de la primera máquina había perdido la vida, pero Francisco Alba Gavilán, el conductor de la misma no aparecía por ningún lado. Igualmente, Salvador Sánchez López y Manuel Ruiz Sánchez, mozos de tren, recibieron lesiones en diversas partes del cuerpo y fueron trasladados al hospital militar, donde recibieron asistencia.

Por otra parte, Manuel Granados Menéndez y José Muñoz Alhambra, fogonero y maquinista de la otra máquina, militares en prácticas, resultaron indemnes porque se metieron en la zona del carbón del tender y tan solo sufrieron magulladuras al descender el vehículo por la pendiente.

Los esfuerzos por encontrar al maquinista de quienes habían escapado del desastre, de los ferroviarios del apeadero o de las inmediaciones que habían acudido, como Miguel y su hermano, estaban resultando inútiles. Mi informante me describió que una de las máquinas destrozadas rezumaba aún agua hirviendo por los cuatro costados generando ingentes cantidades de vapor. Mirando bajo el amasijo, vio algo que podía ser extraño a aquel marasmo de caliente hierro, pero, no reconocía a un ser humano en aquel bulto. Finalmente, debieron rendirse a la evidencia. El maquinista era eso: una masa de apenas un metro de larga, constreñida y extraordinariamente roja debido al efecto de la enorme temperatura del agua que emanaba de la destrozada caldera (Toledo, (2006).

Enseguida se dio aviso a la estación de Córdoba y se dispuso un tren de socorro con pertrechos y personal sanitario que fue enviado inmediatamente. Así mismo, se movilizó el hospital provincial, la Casa de Socorro y las residencias del Seguro de Enfermedad y las ambulancias de todas estas dependencias, porque se hablaba de que había un gran número de heridos. Según comentó el ABC, *“Si en lugar de un tren de mercancías hubiese sido de viajeros, las víctimas se hubiesen contado por centenares, teniendo en cuenta la profundidad del barranco por donde volcaron las dos máquinas del mercancías”* (Quesada, F., 02/05/1964: ABC, Núm.).

Por orden judicial, los dos cadáveres fueron trasladados al departamento anatómico forense de la capital, que se encontraba en las dependencias del cementerio de San Rafael.

Al parecer, el ferroviario que estaba de servicio en Los Pradillos sufrió tal trauma anímico que tuvo que ser ingresado en el psiquiátrico (Afán, Avilés y Rodríguez).

A la búsqueda de una razón para lo que no la tiene, se comentó que el accidente se debió a que cuando se realizaron las maniobras en Cerro Muriano y se engancharon las dos máquinas de cabeza, los dos soldados en prácticas olvidaron acoplar la manguera de freno de vacío, con lo cual, ni la segunda locomotora ni el resto del tren respondió a la acción de frenado ejercido por la primera, con lo que esa carga inerte descontrolada fue la que neutralizó todo la fuerza de retención. Se barajó esta posibilidad al no estar apretadas las zapatas de freno contra las llantas de sus ruedas correspondientes, ya que aunque se hubiese roto el circuito cerrado generado por el freno de vacío debido al desastre, no hubiese cambiado de posición (Afán, Avilés y Rodríguez).

28.14.0. Nueva vía de seguridad en Los Pradillos

Como los accidentes habían seguido produciéndose a lo largo del tiempo, ante su número cada vez más creciente y cuando se produjo este, se hizo evidente que se debía de construir otra vía de seguridad cuya rasante muy inclinada detuviese los trenes.

Entonces, parece que el Ejército de Tierra presionó para que se hiciese una nueva rampa y poco después, durante la segunda mitad de los sesenta, se construyó un estrelladero. En este caso, la única utilización del tramo correspondió a la vía enarenada, ya que carecía en la superestructura de los raíles exentos paralelos de las otras conocidas. Normalmente, no se instalaban así, dado que una vía convencional que usaba la superestructura de la oculta permitía el breve estacionamiento ocasional o la maniobra de un tren que lo necesitase.

La nueva rampa de seguridad de Los Pradillos fue construida en algún año indeterminado de la segunda mitad de los años sesenta. Al trazado se le dio una rasante muy inclinada debido a la ineficacia que había manifestado la que tuvo la precedente. Efectivamente, desde la aguja de entrada hasta el final del recorrido de la vía enarenada hubo una distancia de 420 metros. Si se tiene en cuenta que el primer punto se situó a 280 metros sobre el nivel del mar y el segundo a 304 metros, hubo un desnivel de 24 metros, con lo que el gradiente correspondería a 17,5 milésimas por metro. Se debe tener en cuenta que esta cantidad es una media, pero no toda la rampa del recorrido fue uniforme. Hasta la mitad hubo muchos metros en los que apenas si hubo elevación, siendo la restante la que tuvo la mayor inclinación. Por lo cual, es posible que su rampa en la parte más inclinada fuera de unas 30 milésimas por metros.

28.15.0. Mejoras en los trenes de pasajeros

En 1965, hubo un par de mejoras para el servicio de viajeros en el ámbito de los ferrocarriles nacionales. Por un lado, se suprimió la tercera clase en los coches de pasajeros y, por otro, se añadió un servicio de literas.

28.16.0. La explotación en la línea a mitad de los sesenta

También en el año 1965, fue cuando se recibieron las locomotoras diesel Alco 1300, que tantos servicios dieron en la línea durante más de treinta años.

Por otra parte, durante el verano de 1966 fue cuando comenzaron a verse las locomotoras diesel Alco 10.800, denominadas “ye yes”.

Precisamente, en esos años fue cuando la densidad anual de circulación de trenes de viajeros y de mercancías llegó a alcanzar la cifra de 1497 y 2446 respectivamente, lo que equivalía a una media de 4,1 y 6,7 convoyes diarios.

28.17.0. La central térmica de Puente Nuevo

La central térmica se construyó simultáneamente al levantamiento de la presa del pantano de Puente Nuevo y se inauguró en 1966. El combustible que quemaba para generar la electricidad era fuel oil y carbón extraído de las minas de Peñarroya, Puertollano, Villanueva del Rey, Espiel y Villanueva del Río y Minas a razón de 1.300.000 toneladas al año, de las cuales 1.000.000 se trasportan en tren y 300.000 por carretera.

El capital de la empresa pertenecía en un 50% al Instituto Nacional de Industria. Sus principales clientes en sus primeras décadas de existencia fueron la Compañía Sevillana de Electricidad y ENDESA.

En los años ochenta, la empresa estatal ENECO realizó una serie de inversiones en la planta entre las que destacó la construcción del descargadero de carbón (Dobeson, 1984:12).

28.18.0. El cargadero de El Parralejo

Desde esta estación y por una vía independiente de la general, se accedía al cargadero de El Parralejo, situado en el P. K. 39,400, en la central térmica, al que se llegaba mediante un ramal que se apartaba del trazado general de la línea. Este apartadero fue el primer lugar de acceso que tuvieron estas instalaciones hasta que se hizo el cargadero de Puente Nuevo.

Se instaló en los terrenos de la empresa ENECO, en un espacio útil para deshacerse de las cenizas sobrantes de la combustión de la planta por lo que allí se cargaron convoyes de cisternas que se dirigían hacia la fábrica de cemento de Asland en Córdoba. También se utilizó para recibir los trenes de combustible líquido que era preciso para cubrir las necesidades de la central.

Estas dependencias ferroviarias perdieron su uso en alguna década indeterminada de la segunda mitad del siglo XX (Avilés, 165).

28.19.0. Cambios importantes en la estructura de RENFE

En 1968, se había superado ampliamente lo que se había pronosticado para ese año en el Plan Decenal de Modernización de 1964 con respecto a la desaparición de la tracción vapor, ya que hubo *“un adelanto en la previsión de cinco años, puesto que se había programado para 1973”*, lo que propició que se adelantase la eliminación de este tipo de tracción en cualquiera de sus dos modalidades: carbón y fuel.

Sin embargo, estas felices previsiones no llegaron a cumplirse porque esta conjetura no llegó a cumplirse hasta 1975. La rápida supresión hizo que se desguazasen a marchas forzadas varios miles de las viejas locomotoras, lo que trajo como

consecuencia que se alcanzase una dieselización y electrificación casi completas, salvo la que quedó de vapor movida mediante fuel-oil.

Al mismo ritmo que iban disminuyendo las locomotoras aumentaban en la misma cantidad las parejas de conducción que quedaban sin posibilidad de seguir ejerciendo su oficio porque se les había privado de su herramienta de trabajo. Por ello, según decía Fernández Sanz, *“para atender los servicios de las nuevas locomotoras se prepara al personal que va quedando disponible al sustituir la tracción vapor por la diesel. El Departamento de Formación Profesional organiza unos cursillos teóricos para grupos de hasta 25 agentes. Pueden asistir a ellos todos los que lo soliciten y aprueben un examen previo de selección”*. Sin embargo, los declarados aptos en el cursillo teórico pasaron a practicar en las locomotoras diesel y se convirtieron en conductores de este tipo de tracción que estaba en plena vigencia (Fernández, 1965: 18).

Por otra parte, se cerraron unas doscientas estaciones tras promulgarse el Real Decreto de 28 de noviembre de 1968 sobre Ordenación del Tráfico de Detalle, sin embargo, esto solo fue un preámbulo de algo mucho más importante, ya que en 1969 se clausuraron hasta mil más.

Además, se renovó prácticamente el parque móvil de coches, a partir de lo cual solo se vieron los construidos con paneles de metal, con lo que se potenció la presencia de talgos y automotores.

Igualmente, se eliminaron los vagones de mercancías cuya antigüedad superase los cuarenta años; se renovaron unos siete mil kilómetros de vía; se instalaron bloques automáticos y Controles de Tráfico Centralizados en bastantes estaciones con lo que la seguridad en las circulaciones de líneas electrificadas, cada vez más numerosas, fue mucho mayor; se previó el cierre de unos dos mil kilómetros de vías de trazados deficitarios porque eran la causa de los problemas económicos que arrastraba el ferrocarril; y se hicieron grandes instalaciones y superestructura diversas, como la estación de clasificación de Vicálvaro, Chamartín y algunas otras.

28.20.0. Las últimas locomotoras de vapor de la línea

En 1968 comenzaron a prestar servicio en la línea de Córdoba a Almorchón las locomotoras-ténder de tipo 141, provenientes del antiguo ferrocarril de Baza a Guadix, que fueron manipuladas en su estructura interna para que consumiesen fuel y utilizadas en el arrastre de trenes de carbón para alimentar la central térmica.

Precisamente, estas fueron las últimas locomotoras de vapor que circularon por la línea. Cuando fueron retiradas, las sustituyeron las diesel 1300 en el arrastre de los trenes de carbón que hacían el trayecto entre Peñarroya y la central térmica.

28.21.0. El cargadero de Puente Nuevo

El cargadero de Puente Nuevo fue un ramal que partía del lado Belmez de la actual estación de Alhondiguilla-Villaviciosa y que de una manera autónoma, aunque paralela a las vías de la estación, conducía los trenes hasta el interior de las dependencias de la central térmica. Allí, mediante un mecanismo automático, se realizaba el vaciado de las tolvas de carbón que, en trenes puros, eran arrastradas por locomotoras de las de serie 313, 311, 319 y otras.

Se complementó con la implantación de un tramo de dos vías que permitía el cruzamiento de dos trenes, tanto el que llegaba cargado desde Peñarroya como el que partía de la planta una vez descargado.

28.22.0. Las obras de la variante de la línea

Como se ha indicado, cuando el nivel de las aguas del pantano de Puente Nuevo alcanzase su altura máxima, cubriría parte del trazado ferroviario construido, por lo que debieron implantarse dos tramos de nueva realización, pero, dispuesta en una cota más elevada.

El nuevo tendido tuvo una longitud de 6.164 metros. El cambio debió hacerse disponiendo un primer tramo de 4.600 metros de trazado nuevo ubicado entre el P. K. 40,400 al P. K. 45,000. Luego, se volvía a usar un corto espacio de vía de 300 metros ya construido entre el P. K. 45,000 y el P. K. 45,300 y de nuevo se debía desviar la antigua traza por un espacio de 1.200 metros entre el P. K. 45,300 y el 46,500. En realidad, los dos tramos nuevos sumarían 5.800 metros. Si se suman los 300 metros del tramo intermedio, entonces daría la cifra inicial de algo más de 6.100 metros a la que se ha aludido al inicio de estos cálculos.

Curiosamente, pese a que se debió de hacer una nueva obra completamente al margen de la original, la longitud de los dos tramos desviados y la de los abandonados fue prácticamente la misma. Es decir, que entre una vía y otra hubo exactamente los mismos puntos kilométricos coincidentes.

Se insertaron en su recorrido hasta cuatro puentes de hormigón, de los cuales hay dos, los situados en los P. K. 42,400 y 42,800, de 322 y 240 metros de longitud, respectivamente, estando este último construido en curva. Los arcos llegaron a tener doce metros de luz (Anónimo, 24/12/1962: *Hoja Oficial del Lunes*, Tercera época, Núm. 1239).

La obra costó 59.047.637,58 pesetas, que debía pagar la Compañía Hidrográfica del Guadalquivir en cinco años (Ramos, 2016: 160). Debido a este cambio de emplazamiento de la vía, hubo que levantar cuatro puentes de hormigón para salvar las colas del embalse.

Los dos más largos estuvieron situados en los P. K. 42,540, denominado de las Navas del Molero, de 14 vanos arquiteados de 18 metros de luz cada uno y con una longitud total de 291 metros y el P. K. 42,925, denominado de Los Puerros, de otros 14 vanos en arco de 12 metros de luz cada uno y con una longitud total de 196 metros. Estuvieron situados de manera casi contigua. Tienen 322 y 240 metros de longitud, respectivamente, estando este último construido en curva.

Los dos más cortos fueron el puente sobre el arroyo de Juana, la Mala, que estuvo situado en el P. K. 44,798, que tuvo una longitud de 80 metros y que dispuso de ocho arcos de seis metros cada uno, dado que solo sorteaba una de las colas del pantano. El puente de Las Alcantarillas, situado en el P. K. 46,096, tuvo tres arcos de 12 metros de diámetro cada uno cada uno y con una longitud total de 45 metros.

Todos fueron puestos en servicio en 1972.

28.23.0. Separación entre los P. K. coincidentes de ambos trazados

Las cantidades se expresan en metros y fracciones de metros.

La distancia entre los puntos kilométricos más alejados se indica mediante el asterisco.

PRIMER TRAMO

P. K.	Separación
40,400	0
40,500	9
40,600	35
40,700	50
40,800	49
40,900	49
41,000	63
41,100	100
41,200	140,50
41,300	169
41,400	185
41,500	197,10
41,600	210
41,700	219,80
41,800	232,10
41,900	243,50
42,000	257
42,100	290
42,200	326
42,300	370,70
42,400	422,70
42,500	467
42,600	505
42,700	540
42,800	566 (*)
42,900	564
43,000	540
43,100	494
43,200	434
43,300	378
43,400	322
43,500	266
43,600	224,70
43,700	186
43,800	152
43,900	130,80
44,000	112,40
44,100	95
44,200	90
44,300	84

44,400	76
44,500	71,20
44,600	66,40
44,700	57,30
44,800	42,30
44,900	20
45,000	5
45,100	0
Total	10.107,50

Cuadro 17 Fuente: Elaboración propia a partir de las ortofotos de Google Earth.

Distancia media del tramo: **215,05** metros.

SEGUNDO TRAMO

P. K.	Separación
45,400	0
45,500	7
45,600	26,50
45,700	45
45,800	68
45,900	86
46,000	97,30 (*)
46,100	91,80
46,200	77,70
46,300	93,80
46,400	22
46,500	4,40
46,600	0
Total	579,50

Cuadro 18 Fuente: Elaboración propia a partir de las ortofotos de Google Earth

Distancia media del tramo: **48,29** metros.

28.24.0. Las líneas construidas por RENFE

En todos esos años desde su constitución, RENFE había puesto en servicio unas cuantas líneas que ella misma había proyectado. En 1947, se inauguró la de Cuenca a Utiel; en 1951 la de Balaguer a Poble de Segur; en 1954 la de Villacañas a Santa Cruz de la Zarza; en 1958, la de Zamora a La Coruña; y en 1968, la que unía Madrid con Burgos.

Con estas incorporaciones, en el año 1970, se llegó a sumar en la Red Nacional un total de 13.691 kilómetros (Fernández, 1971: 18).

28.25.0. La evolución de RENFE en los años setenta del siglo XX

Además, de manera paralela, se pusieron en marcha el Plan de Electrificación, llevado a cabo entre el año 1972 y 1975; el Plan de Infraestructura Ferroviaria de Asturias; el Plan de Transformación de Pasos a Nivel, con el que se eliminaron varios miles de unos elementos necesarios pero que iban en contra del progreso del medio y de la seguridad; el Plan de Trenes de Cercanías, puesto en marcha en las inmediaciones de las grandes ciudades, que sirvió para descongestionar los desplazamientos urbanos de vehículos particulares; y el Plan General de Ferrocarriles, que acabó modernizando la red de una manera similar a lo que podía encontrarse en el resto del mundo occidental.

28.26.0. El transporte de mineral

Además del carbón que se extraía en la cuenca de Belmez y Peñarroya y el cobre de Cerro Muriano, hubo otros materiales de carácter minero que se transportaron por la línea. En los años postreros de la década de los cincuenta del siglo XX, cuando la crisis de la minería comenzó a hacer inviable mantener abiertos los pozos de la zona, se optó por procesar los fosfatos que procedían del Sahara Español en la fábrica que la Sociedad Minero Metalúrgica de Peñarroya hasta la que llegaba un tren diario. Sin embargo, meses antes de ceder el territorio a Marruecos y a Senegal en el año 1976, se cortó forzosamente el tráfico y la actividad.

Así mismo, en Espiel, se estuvo cargando barita procedente de la mina Guillermina, explotada por la empresa Minas Baritina, en trenes puros que se dirigían a diario al puerto de Málaga (Avilés, 2008: 51).

28.27.0. Estudio de explotación económica y cierre de la línea

En febrero de 1971, se terminó el Estudio Particular de la línea número XXXVII de Almorchón a Córdoba, que se había pedido desde la dirección de RENFE con el fin de saber si era necesario o no el cierre de la misma. Esto fue parte de un plan que se llevó a cabo por la empresa nacional en su plan de Estudios de Explotación Económica y Cierre de Líneas.

En sus páginas se recogía la propuesta de suprimir el servicio de trenes de viajeros, pero ofreciendo la posibilidad de un transporte de viajeros alternativo por carretera, continuar con el tránsito de mercancías en vagones completos y eliminar el tráfico de detalle.

Una vez presentado, se aprobó por el Consejo de Administración y más tarde por el Ministerio de Obras Públicas, que lo sometió al dictamen del Gobierno. El resultado fue que se decretó el cierre. A partir de ese momento, la actividad de los gestores de la empresa con respecto a la línea estuvo mediatizada por la idea de la supresión de la misma en los meses que estaban por venir (AHF, 1984: IIIIF 1418 2).

28.28.0. Unificación de las estaciones de Córdoba

La disminución de personal debido al intento de ahorrar gastos de personal por parte de RENFE hizo que se hiciese con las dos estaciones de Córdoba un único espacio ferroviario para proceder a una mejor explotación. Lógicamente, la pretensión de la empresa era hacer más operativa la principal, por lo cual toda la estación se dividió en sectores marcados con una letra.

Tras un siglo de haber tenido una vida autónoma, el cuarto trimestre de 1971 se cerró Cercadilla, por lo cual se redistribuyó a los obreros y se suprimieron las actividades ferroviarias que se llevaban a cabo en la estación, como la venta de billetes o la facturación de envíos, entre otras muchas actividades ferroviarias.

Una vez perdidas sus funciones, se levantaron algunas vías, la rotonda fue demolida, aunque se dejó en uso la placa de girar máquinas, y el espacio se transformó en un aparcamiento para que los operarios pudiesen estacionar sus coches. Las vías sirvieron de estacionamiento en el que se detenían vagones vacíos y como lugar para la formación de trenes. Se construyó un pequeño inmueble para albergar la oficina de quienes debían hacer su trabajo en la zona, que estaban al mando de un factor que recibía órdenes del Jefe de Circulación de la estación central (Avilés, 2008: 112).

28.29.0. Actividad en Alhondiguilla-Villaviciosa

El tráfico de mercancías de detalle en la línea de Córdoba a Almorchón se suspendió el 10 de junio de 1969.

La nueva estación de Alhondiguilla-Villaviciosa se ubicó en el P. K. 40,800 y conservó el nombre de la antigua, pese a que fue otra de esas estaciones que estuvieron muy alejadas de la población de la que recibieron el nombre. Se abrió al tráfico el día 19 de diciembre de 1972, una vez que se cortó un tramo de vía antiguo y se conectó con la variante para desviar el tráfico por el nuevo trazado.

El 27 de enero de 1973 se retiraron las básculas de 1000 y 2000 Kg. que aún permanecían en la estación cerrada.

La última carga de barita en la antigua estación se produjo el 30 de enero de 1973, retirando nueve vagones cargados y catorce vacíos (Avilés, 2008: 51), lo que indica que de alguna manera debieron estar operativas ambas líneas, la antigua y la desviada al mismo tiempo y durante un cierto tiempo.

La presencia del embalse, que literalmente se interpuso entre el pueblo y su estación, hizo que también se debiese trazar una nueva carretera porque la que unió un día Villaharta con Villaviciosa, pasando por las inmediaciones de la estación sumergida, se debió volver a dirigir por el muro de la presa.

28.30.0. Descarrilo del ferrobús

El 12 de febrero de 1973, se produjo un desprendimiento de tierra y rocas que sumó unos noventa metros cúbicos de masa que se desplomó sobre la vía en el P. K. 34,350. Al obstruirse la vía de una manera absoluta, el ferrobús 3652, que circulaba en dirección a El Vacar-Villaharta procedente de Alhondiguilla-Villaviciosa, se encontró con el obstáculo y el conductor no pudo frenar porque no lo vio a tiempo debido a las cerradas y numerosas curvas implantadas entre taludes que hubo en aquella cuesta.

Aunque la cabeza tractora se empotró en la amalgama segregada de la trinchera, no hubo ningún herido, por lo que los viajeros se trasladaron a Córdoba mediante otro medio de locomoción enviado por RENFE hasta allí.

Como quiera que el desprendimiento se produjera en plena trinchera, la masa que obstaculizaba la vía no se pudo arrojar sin más al barranco del arroyo del Castillo cuando se iniciaron los trabajos de puesta a punto de la superestructura. Por ello, hubo que arrastrar las rocas más grandes tirando de las mismas desde una locomotora 1300

con unos cables de acero, cuya tensión hacía que se rompiesen de tanto en tanto. Entonces, una vez encarrilado el ferrobús, se continuaron las obras de retirada del material caído hasta que se hizo un pasillo por el que se reanudó el servicio.

Días después, se pudo terminar de dejarlo todo como estaba (Avilés, 213).

28.31.0. Motivos del cierre de la línea

Las características demográficas del espacio geográfico que atravesaba la línea de Córdoba a Almorchón indicaban que la población era muy escasa desde el origen de las dos líneas que la constituyeron, salvo localidades como Belmez o Peñarroya-Pueblonuevo, que en el caso de esta última llegó a alcanzar en los años iniciales del siglo XX unos veinticuatro mil habitantes (<http://www.penarroyapueblonuevo.es/turismo/historia>).

La población de los municipios que se integraban en el área de influencia de la línea, sin incluir las localidades extremas de Córdoba y Cabeza del Buey fue de 51,953 habitantes en el año 1970. Esta baja densidad de población se había motivado por la emigración masiva producida en los años cincuenta y sesenta, con lo cual, en la década de los setenta el total del volumen de mercancías y personas que viajaban por la línea frente al que lo hacía por carretera fue muy descompensado a favor de este último medio terrestre y, además, esa diferencia iba aumentando cada vez más (Dobeson, 1984: 7).

Los datos que arrojaban las tres últimas hojas del cuaderno de Cuenta de Billetes Ómnibus, es decir, el correspondientes a la caja de la taquilla de la estación de El Vacar-Villaharta, correspondientes respectivamente a los meses de enero, febrero y marzo de 1974, pueden ser un buen índice para mostrar cuántas pérdidas debía estar asumiendo la explotación. La publicación era un libro de 16 páginas de un papel muy delgado y la portada y contraportada en cartulina, tamaño folio holandesa, en el que se anotaban en cada una de sus páginas, una dedicada a cada mes, las fechas de los billetes vendidos, el número del primer ticket y el del último de cada día, los anulados, el importe generado a diario. Al final de la página, se consignaban los totales.

En enero, se vendieron desde el número 330308 al 330318 y se anuló uno, lo que indica que tomaron el ómnibus 10 personas a lo largo de todo el mes, en concreto, los días 4, 9, 12, 19 y 26, aunque viajaron 17. La caja generada dio un total de 2810 pesetas.

En febrero, se vendieron desde el número 330319 al 330326, lo que indica que tomaron el ómnibus 8 personas a lo largo de todo el mes, en concreto, los días 3, 4, 10, 16 y 22 aunque viajaron 19. La caja generada dio un total de 816 pesetas.

En marzo, se vendieron desde el número 330327 al 330345, lo que indica que tomaron el ómnibus 18 personas a lo largo de todo el mes, en concreto, los días 2, 4, 7, 9, 19, 21, 22, 23, 30 y 31, aunque viajaron 22. La caja generada dio un total de 1701 pesetas.

Presumiblemente, los viajeros que tomaban el tren sin pasar por caja debían ser militares o usuarios con pases de favor.

Es decir, que en los 91 días del primer trimestre del año, el último de funcionamiento de la línea, tan solo tomaron algunos de los cuatro trenes de viajeros diarios que pasaban un total de 36 personas, por lo que ingresaron apenas 5327 pesetas.

Esta falta de beneficios y la imposición al Gobierno del Banco Mundial para que clausurase la línea produjo el esperado cierre. Además, *“la política de RENFE de reducir líneas, estaciones y servicios deficitarios hizo tomar esta decisión muy protestada por los pueblos afectados, los propios ferroviarios y algunas autoridades”* (Avilés, 2008: 54).

28.32.0. El cierre de la línea

El último tren que circuló por la línea de Córdoba a Almorchón lo hizo el día 31 de marzo de 1974.

Al día siguiente, el 1 de abril ya no hubo servicios regulares de viajeros y así permanecería ya la explotación sin tener el menor tráfico de esta clase.

El día 14 de ese mismo mes se cerraron las instalaciones, con lo que la línea se clausuró definitivamente tras un siglo y unos meses de utilización ininterrumpida (*“Cuadros”*, años noventa del siglo XX). Por ello, se abandonaron los enclaves habitados y el personal fue destinado a otros puntos de la Red.

La línea dejó de existir como una explotación convencional y subsistió a duras penas durante muchos años.

28.33.0. Gráfico de la evolución histórica de las paradas de la línea

Los nombres en mayúscula son estaciones.

Los mencionados en minúscula son apeaderos.

El signo o expresa que la parada existía en el año indicado.

El signo - atestigua que no estaba en servicio en el año indicado.

Estaciones y Apeaderos	1873	1880	1890	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1974
Córdoba-Cercadilla	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
El Tonkin	-	-	-	-	-	-	o	o	o	-	-	-
Mirabueno	-	-	-	-	-	-	o	o	o	o	o	o
Los Pradillos	-	-	-	-	-	-	o	o	o	o	o	o
La Balanzona	-	-	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
La Mocha	-	-	-	-	-	o	o	o	o	-	-	-
Cerro Muriano	-	-	-	-	o	o	o	o	o	o	o	o
Obejo	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
El Vacar-Villaharta	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
La Solana	-	-	-	-	-	-	o	o	o	-	-	-
Central Térmica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	o
Alhondiguilla-Villaviciosa	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	-
La Estrella	-	-	-	-	-	o	o	o	o	-	-	-
Espiel	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
La Trinidad	-	-	-	-	-	o	o	-	-	-	-	-
Villanueva del Rey	-	-	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Belmez-Cabeza de	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o

Vaca

Cuadro 19 Fuente: Elaboración propia.

29.0.0. LA DECADENCIA DE LA LÍNEA

29.1.0. El cierre parcial de la línea

29.1.1. Las causas del cierre

Ya se ha dado a conocer en un apartado anterior que una vez que se realizó el *Estudio Particular de la Línea XXXVII de Almorchón a Córdoba*, entregado a RENFE en febrero de 1971, y tras analizar su contenido, se dictaminó que se pasase a Obras Públicas para que este organismo decretase su cierre en los años siguientes. Los motivos por los que se llegó a esta decisión son variados, pero idénticos a los de cualquier otra instalación deficitaria: el bajo nivel de explotación del tráfico de viajeros y de mercancías de este ferrocarril.

Además, la rápida y prolífica implantación de numerosos trazados a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, sin atender al menor estudio económico y sí a criterios intuitivos regidos por el afán de lucro, acabaron por volverse contra el propio medio de locomoción.

Desde su origen, esta línea no ofreció ganancias económicas a la Compañía del Ferro-Carril de Córdoba a Espiel y Belmez. Las previsiones relativas a los ingresos habidos gracias al transporte del carbón, que se constituyó casi en la única fuente de retribuciones para la empresa propietaria, no se cumplieron, con lo que esta acabó por deshacerse de la misma vendiéndola a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces a tan solo siete años de su puesta en servicio.

Aunque los constructores y los propietarios del Córdoba a Belmez y los de Andaluces fueron los mismos y la venta de una para incluirla en la otra fue apenas un trámite jurídico para que la pequeña explotación se integrase en la más grande, si no hubiese sido por esta circunstancia, la línea no hubiese subsistido por sí sola debido a sus ínfimos coeficientes económicos anuales. Sin embargo, al estar dentro de esa macroestructura ferroviaria su discurrir pudo seguir adelante porque sus posibles pérdidas se compensaron con las ganancias de las otras líneas de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces ya que el carbón de Belmez era necesario para la subsistencia de la red entera.

Andando el tiempo, avanzada ya la primera mitad del siglo XX, la situación se vio agravada por el abandono de antiguos tipos de energía como el carbón ante la utilización de otros más limpios y económicos como la electricidad, lo que supuso el cierre de muchas minas, entre las que se encontraban las de la zona por la que discurría este trazado. Eso hizo que la línea sufriese nuevas vicisitudes financieras, lo que propició que tras la guerra civil fuese absorbida por el Estado y que se integrase en RENFE. Esta compañía debió mantenerla abierta, como corresponde a una empresa ferroviaria nacional de un país en desarrollo. Solo por eso fue un hecho su existencia de cien años y unos meses.

Por otro lado, el fenómeno de la emigración que se produjo en las décadas de los cincuenta y sesenta del siglo XX, trajo como consecuencia el despoblamiento de las zonas rurales en beneficio del aumento de las grandes ciudades y de la periferia, lo que ocasionó indirectamente un descenso de los niveles económicos de las comarcas interiores, por lo cual, también el tren sufrió estas carencias.

Así mismo, los imperativos de carácter orográfico hicieron desde siempre que una línea no pudiera discurrir nada más que por unos lugares determinados que, a veces sin pretenderlo, la alejaban de los núcleos de población que podían generarle importantes dividendos para su desarrollo. Por ello, un trazado ferroviario no permite mucha ductilidad sin que acabe convirtiéndose en una industria muy cara debido a lo largo y sinuoso de su trazado, si es que pretende llegar al mayor número de lugares para captar algo de los diferentes capitales locales. Si es así, los trenes que circulan por este tipo de instalaciones se vuelven lentos en su discurrir y son poco efectivos desde el punto de vista económico, por lo que las grandes cantidades de dinero que podían fluir a través del tren, se desvían hacia otros medios de transporte.

Pero, una carretera sí que es más adaptable a las necesidades humanas que una vía. Por ello, cuando el automóvil hace patente su presencia, el ferrocarril tiene sus días contados. Ni siquiera la crisis del transporte que se produjo tras la guerra civil debido a la escasez de vehículos y a la falta de disponibilidad económica para la importación de coches, autocares y camiones que la paliasen, lograron que el breve auge que experimentó el tren en los años cuarenta no fuera duradero. Sin embargo, pasada esta situación coyuntural, el automóvil no tuvo en el ferrocarril un rival a su medida.

Pese a todo esto, el monopolio estatal ferroviario mantuvo abierta la línea de Córdoba a Belmez debido a la necesidad de prestar un servicio público, hasta que el Banco Mundial obligó a cerrar todos los trazados que fuesen deficitarios, como este, ante la amenaza de no conceder más créditos a la nación.

29.1.2. Los primeros años del cierre parcial

Después de la clausura de la línea en abril de 1974, los trenes de mercancías siguieron utilizándola durante mucho tiempo, pero fue otro más de los muchos trayectos no rentables económicamente que se explotaban tan solo con ese tráfico específico.

Tras el cierre definitivo, solo circularon convoyes de mercancías, pero, no hubo más tráfico de viajeros porque el servicio alternativo por carretera *“se empezó a hacer por medio de autocares y fue adjudicado a la empresa Autotransportes López”* (Avilés, 2008: 55). Las estaciones fueron atendidas *“circunstancialmente por personal de”* otros puntos ferroviarios próximos (Dobeson, 1984: 26).

Desde ese momento, no volvió a circular ningún tren, salvo en el caso de alguna interrupción de la línea de Madrid a Andalucía debida a algún descarrilo o a algún daño causado a la vía por algún accidente natural, por lo cual se desviaban las composiciones por Ciudad Real en dirección a Badajoz y a la altura de Almorchón tomaban el trazado de Belmez y así llegaban hasta Córdoba. Sin embargo, el problema de estabilidad que presentaba el tramo metálico de Mirabueno hizo que se decidiese no circular por ese desvío ocasional. Sin embargo, su trazado siguió siendo utilizado parcialmente por trenes de mercancías, a pesar del abandono de la infraestructura por parte del personal.

29.1.3. El último accidente de las vías de seguridad

Si el registrado en 1964 fue el último accidente efectuado en las vías de seguridad, aún hubo una ocasión más durante la etapa de cierre parcial de la línea para

comprobar la eficacia del sistema de desaceleración construido en los años precedentes²³. Efectivamente, el día 16 de mayo de 1978, descendía un tren compuesto por una serie de bateas cargadas de barita remolcadas por la locomotora ALCO 1326, que iba conducida por Manuel Ruiz Ruiz, conocido en la estación de Córdoba como “Dinamita” debido a su vitalidad, uno de los pocos maquinistas que fueron conductores de locomotoras de vapor, diesel y eléctricas. Como en otras ocasiones, fue en la cuesta de La Mocha donde se le fueron los frenos, con lo que el tren comenzó a ganar velocidad.

Los vagones estaban preparados para una marcha de sesenta kilómetros por hora, por lo cual, a medida que se aceleraba se corría el riesgo de salirse de la vía. Por ello, el maquinista, que veía subir el velocímetro a setenta y ochenta kilómetros por hora, pedía que algunos vagones se saliesen de la vía, con lo cual el tren se iría deteniendo progresivamente. Sin embargo, esto no ocurría y aumentaba la marcha a noventa y a cien cuando el tren pasó por Los Pradillos, donde su nueva vía de seguridad no estaba operativa porque al estar cerradas las instalaciones la aguja de entrada estaba dirigida hacia la vía principal. Entonces, el convoy siguió cuesta abajo en dirección a Mirabueno mientras el maquinista tiraba de la cadena del silbato cuando cruzaba el puente de Pedroches.

Al parecer, muy próximas a la vía de seguridad había unas mujeres sentadas haciendo punto mientras sus hijos jugaban justo encima de los carriles enarenados. La locomotora entró en estos y el efecto de frenado sobre los bojes de la locomotora hacía que esta se levantase como un caballo encabritado. Entonces, se salió de la vía, dio contra la pared del talud y la inercia la devolvió a los carriles, quedándose clavada.

Manuel Ruiz se bajó de la cabina y miró los daños... Algunos vagones se habían salido de la vía y el golpe que había frenado la locomotora había roto el tope derecho. Aparentemente, no había ocurrido nada más. Pero, entonces, vio un zapatito de niña junto al tren y se le heló la sangre. Con el calzado en la mano comenzó a mirar entre las ruedas buscando el cuerpo. Una de las mujeres llamó su atención y le reclamó la prenda, con lo cual, vio a su lado a una niña con un pie descalzo.

En los días sucesivos, se restableció el escaso tráfico de mercancías de la línea una vez encarrilados los vagones. Tras ello, se recompuso la vía enarenada, se llevó la máquina a reparar y se reabrió el puesto de seguridad de Los Pradillos, cuyo servicio no se tenía que haber eliminado nunca mientras hubiese circulado un solo tren, dada la cantidad de accidentes que se habían ocasionado en este tramo.

Tras este incidente, los maquinistas se negaron a bajar con las máquinas aisladas y por ello se dejaron en Cerro Muriano, estación donde se iniciaba la enorme pendiente de una media de un veintiuno por mil, unos vagones sin carga para que fuesen acoplados a la máquina y reforzar así el efecto de frenado de vacío. Sin embargo, la falta de confianza del personal hizo que al poco fueran retiradas por carecer de freno dinámico, un elemento imprescindible para su conducción cuando debían descender

²³ Según me contó el maquinista José Reyes, en los años setenta, una locomotora diesel de la serie 10.800 se quedó sin frenos en las rampas de La Balanzona y entró en la vía de Los Pradillos para ser detenida en esta extraordinaria inclinación, con lo que se demostró, al menos en un caso, lo acertado de tan tardía rectificación (Reyes, años noventa del siglo XX). Es posible que este accidente no ocurriese en realidad, sino que sea una apreciación errónea de mi informante al confundirlo con el que se produjo el 16 de mayo de 1978 en Mirabueno.

aisladas por las fuertes rampas que salvaban el escalón de Sierra Morena, lo que las hizo inadecuadas para esta línea (Reyes, Años noventa del siglo XX).

Así, este fue el último que se produjo. Posteriormente, la falta de tráfico, el deterioro de la vía y desmantelamiento de esta parte de la línea hizo que afortunadamente no volviese a ocurrir esto nunca más.

29.1.4. Los años ochenta del siglo XX

Aunque hubiese poco movimiento, para poder tener una circulación segura, el 12 de diciembre de 1980 se realizó una prueba en el puente de Mirabueno para determinar su resistencia. En primer lugar, entre las 11:15 y las 15:15 horas, se paró un tren compuesto de una locomotora 313-032-5 y unas tolvas cargadas de carbón y piedra en diversas zonas de la estructura: en ambos estribos, en los pilares y en los espacios entre estos elementos sustentantes. En la sección de la tarde, entre las 15:15 y las 19:05 horas se realizaron pasos en dirección ascendente a una velocidad de 20 ó 22 kilómetros por hora y otras en sentido contrario a una velocidad de 30 kilómetros por hora.

Así mismo, cuando en los años setenta del siglo XX se necesitó hacer acopio de carbón debido a la crisis energética, ENCASUR abrió en Belmez el pozo que llevó el nombre de la localidad ubicado a algo más de un kilómetro de distancia de Cabeza de Vaca. Para que el tren llegase hasta la boca de la mina se tendió de nuevo un ramal desde la estación de ese nombre. A partir del 27 de septiembre de 1982 en que circuló el primer tren, la antigua parada volvió a tener una actividad importante que obligó a acondicionar el edificio para que fuese ocupado por los empleados al cargo de las oficinas y del tráfico ferroviario.

Todo esto ocasionó que la playa de vías se volviese a reestructurar dejando una de apartadero preparada para estacionar el material remolcado que estaba a la espera de ser cargado. Mediante dos grandes tolvas, que se colmaban gracias a una cinta sinfín de cincuenta metros que llegaba desde el malacate hasta estas, se podía realizar la operación de llenado de los diez vagones de cada uno de los tres trenes de hasta 530 toneladas cada uno que se podían cargar a diario.

A pesar de que con la mecanización el personal necesario para esta operación fue mínimo, la vida del pozo fue muy corta, ya que en 1986 fue cerrado debido a las imposiciones de la Comunidad Económica Europea en materia de minas, siendo este el último ramal construido en la cuenca minera del Guadiato (Torquemada, 2012: Inédito).

En el año 1983, el PSOE, como partido mayoritario de la Junta de Andalucía, intentó abrir la línea de nuevo al tráfico, sin embargo, no se llegó a decidir nada a ese respecto (Avilés, 2008: 55).

En mayo de 1984, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones realizó otra memoria que pretendía la *“modificación del “estatus” tradicional de la línea”*. Se denominó *Estudio del balance social del tramo ferroviario de Córdoba-Almorchón*, que fue realizado en los meses anteriores a la citada fecha por Keneth M. Dobeson.

El objeto del análisis fue elaborar *“diversos balances económicos-sociales del tramo ferroviario”*. En su contenido no abordaba nada al respecto de tomar una decisión

sobre lo que hacer con el trayecto, pero se daban datos suficientes como para que se pudiese decidir algo acerca de ello (Dobeson; 1984: 3).

El estado de la vía en aquel momento era malo y bastante malo entre Peñarroya y Córdoba, *“especialmente entre Villanueva del Rey y Espiel el estado de la vía es lamentable, con carriles totalmente desgastados e incluso partidos, con lo que su longitud ya no es de 12 metros sino incluso de la mitad o aún menos. Estas roturas, así como las uniones entre carriles se reparan con juntas de bridas”* que no estaban en buen estado de conservación, así como los tirafondos que presentaban problemas para sustituirlos (Dobeson; 1984: 22).

Sin embargo, no se llegó a realizar una reparación integral de todo el recorrido, sino que debido a la baja explotación de la línea el arreglo de los puntos con mayor deterioro se hizo hasta el límite de lo admisible para que no se produjese un accidente, con lo cual, en algunos tramos debió ralentizarse la marcha de los trenes hasta diez kilómetros por hora.

Sin embargo, la velocidad máxima entre Almorchón y Peñarroya se fijó en 38 kilómetros por hora, siendo la mínima entre Alhondiguilla-Villaviciosa de 18,40 kilómetros por hora. La media fue de 22,60 kilómetros por hora.

Pese a que el balasto de la vía era *“escaso, de naturaleza caliza, grueso y no bateable”*, o sea, que era *“de mala calidad en resumen”* (Dobeson, 1984: 23), el régimen de mercancías se generalizó a partir del 1 de enero de 1985 en este y en los trazados ferroviarios que compartían las mismas características económicas que el que nos ocupa. En este caso, lo que llevaron los convoyes fue el carbón desde Peñarroya a la central térmica de Puente Nuevo para alimentar sus turbinas, con lo que puede decirse que este fue prácticamente todo el tránsito que generó la línea durante décadas, pero no el único.

El tráfico de estos trenes entre Peñarroya y Alhondiguilla-Villaviciosa se efectuaba de lunes a viernes en dos trenes de diez unidades cada uno de tolvas TT4, que cargaban 800 toneladas brutas, que se reducían a 530 toneladas netas.

Efectivamente, además del tráfico de carbón destinado a la central térmica de Puente Nuevo, la presencia del polvorín de El Vacar y los campamentos militares de Obejo y Cerro Muriano generaron un movimiento de material, vehículos y personal militar que si no fue importante, al menos estuvo presente de manera constante. Así mismo, el transporte de mineral procedente de las minas de barita de Villanueva del Rey y el de troncos de las repoblaciones de los montes de Villaviciosa de Córdoba, supusieron también otra de las escasas actividades ferroviarias de la línea que determinaron su permanencia.

En los años intermedios de la década hubo algún personal destinado en la línea. En Mirabueno, Los pradillos y Espiel hubo un factor de circulación y un especialista; en Cerro Muriano hubo un jefe de estación y un especialista; en Villanueva del Rey hubo dos factores de circulación y dos especialistas; en Alhondiguilla-Villaviciosa hubo un jefe de estación, un factor de circulación, dos factores y tres especialistas; y en Peñarroya hubo un jefe de estación, dos factores de circulación, dos factores y cuatro especialistas. Además, se destinó un personal supletorio compuesto de dos jefes de estación, tres factores de circulación, un factor y seis especialistas, con lo que se formó un grupo de cuarenta profesionales entre los que hubo cinco jefes, once factores de circulación, cinco factores y diecinueve especialistas (Dobeson, 1984: 28).

En la estación extrema de Almorchón hubo un jefe de estación, dos factores de circulación, un factor y cinco mozos de agujas. En la de Córdoba, hubo once jefes de

estación, dieciocho factores de circulación, dos factores encargados, cincuenta y cinco factores, catorce capataces de maniobras, seis guardagujas, sesenta y un mozo de agujas, tres peones especializados, treinta y cuatro peones, seis vigilantes de estación, seis guardas y seis limpiadores, lo que sumó 222 trabajadores (Dobeson, 1984: 28).

De manera excepcional y en una única ocasión, el día 29 de Abril de 1989 circuló un tren de viajeros entre Córdoba y los puentes de La Alhondiguilla fletado especialmente con motivo de la celebración en Córdoba del Congreso de la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril. Se trató de una composición remolcada por una locomotora diesel 1300 cuyo pasaje estuvo compuesto por aficionados al ferrocarril y sus familiares y conocidos.

29.1.5. El sistema de explotación en los años de la etapa finisecular

Con respecto al modo de explotación que se llevó a cabo durante las últimas décadas, existe un texto inédito en el que se dan muchos datos para conocer cómo fue el método operativo empleado. Le fue dado a conocer a quien suscribe por Luis Navas, empleado de ADIF y vecino de Espiel. Al parecer, un ciudadano francés cuyo nombre se desconoce, le pidió ayuda para hacer un estudio de la línea, tras lo cual, esta persona escribió un texto del que Navas recibió una copia, que fue la que me dio para que la consultase. Como quiera que en sus páginas no figuraba ni el título, ni el nombre del autor y ni tan siquiera se numeraron sus folios, las notas a pie de página no se pueden plasmar aquí como prescribe la normativa académica, sin embargo, el interés de algunas de sus partes hacen indispensable su inclusión.

En su estudio, el autor se refirió a la actualidad de la línea del año 1998, puesto que se alude a esa fecha en algún punto del texto cuando se dice que *“en 1998 étaient en activité sur la ligne les machines suivantes 319.227.1, 319.314.1, 319.315.8 et 319.324.6. Les années précédentes nous pu voir également les machines 319.304.2, 319.313.3 et 319.409.9”*, de lo que se colige que estuvo investigando durante algunos veranos sucesivos de la última década del siglo XX y puede que anteriores y posteriores a 1998.

Efectivamente, cuando este investigador hizo su trabajo *“les rames sont tractées par des locomotives diesel électrique de type CC 319 à la livrée jaune et verte”*, aunque, en realidad, la librea de estas máquinas fue siempre amarillo y gris, y añadió al respecto que *“les rames sont composées de 15 wagons trémies à bogies construit par la société Ateinsa d’un P.T.C. de 53 tonnes et d’une de tare de 27 tonnes. C’est donc près de 2000 tonnes de charbon qui sont ainsi transportés quotidiennement”*.

Sobre el modo en que se operaba para permitir el tráfico de carbón por la línea, indicaba que *“seules trois gare sont encore en activité et ouvertes au trafic: Alhondiguilla, Villanueva del Rey y Penarroya”*. Las estaciones *“sont ouvertes les 6h (eures) du matin et l’exploitation peut commencer. Elles sont reliées entre elles par téléphone, c’est à l’aide de celui-ci qu’elles gèrent le trafic”*. Por ejemplo, *“si le chef de gare de Penarroya, veut envoyer un train vers Alhondiguilla, il téléphone à son collègue pour lui demander si la vois est libre et l’informer qu’il envoie un train dans sa direction. A son tour il est informé dès que le train est arrivé à destination”*.

Así, *“chaque appel reçu ou envoyé, les avis de voie libre, de train mis en circulation ou réceptionné, son scrupuleusement consigné sur le journal de marche de la gare”*. En las hojas de este cuaderno se indicaba *“l’heure de l’appel, le contenu du*

message, et la signature de l'opérateur. Il doit être seroi sans rature ni surcharge, il est vérifié périodiquement par le contrôleur du district de Cordoba".

A diario, y de lunes a viernes, tres, cuatro y hasta "cinq trains acheminent le combustible nécessaires à la centrale, trois trains de anthracite en provenance de Penarroya et deux de charbon gras en provenance de Villanueva del Rey, on inversement". En cada tren, " entre le mécanicien, est embarqué un agent charger de guider les opérations d'attelage on de décrochage les rames ainsi que de la manœuvre des aiguilles. Les deux hommes sont en relation para radio pour effectuer celles-ci".

Los trenes que esperan para ser cargados "sont garés a Penarroya, elles sont amenées une à la fois sur le site du puits de mine d'El Porvenir, à 2 kilomètres au nord, ou les manœuvres sont effectuées avec l'aide de la motrice que pousse on tire les wagons sous la trémie de chargement".

Los completos "sont ensuite ramenés à Penarroya pour êtres acheminée selon les possibilités vers Alhondiguilla. A Villanueva del Rey, les rames sont chargées dès leur arrivée et repartent aussitôt vers Alhondiguilla".

Por otro lado, "les rames en attente de déchargement sont garées a Alhondiguilla, elles sont selon la demande, poussées vers la centrale, soit directement à partir de la voie 4, soit en passant par l'embranchement situe après les aiguilles de sortie des voies 1 à 3 coté Córdoba cet embranchement étant lui-même raccordé en aval sur la voie 4".

En el pasado, "une machine assurait la pousse des wagons à l'intérieur de la centrale pour les opérations de déchargement". Pero ahora, los vagones son puestos para cargar mediante "un système automatique de déchargement, piloté de l'intérieur de la centrale, libérant ainsi une locomotive [...] Lorsque la rame et vide, la centrale prévient le chef de gare qui envoie une machine pour la ramener en gare, puis toujours selon la demande renvoie une rame plaine".

Con respecto al tráfico ocasional de trenes el autor comentó que "une entreprise forestier de la région fait acheminer sa production destinée à une papeterie de Badajoz au Portugal, par voie ferrée". Los troncos de pino cortados "sont stockés sur le quai de la gare d'El Vacar. Quand il y en a une quantité suffisante l'entrepreneur demande un train" que tiene una composición "de 20 wagons tombereaux à essieux d'un P.T.A.C. de 29 tonnes et d'une tare de 11 tonnes". Cuando "est chargée, en général le lendemain, on envoie une locomotive pour la rechercher et l'emmener à Penarroya. Elle est ensuite acheminée vers Almorchon puis vers Badajoz". Al final, indicó que "la fréquence de ces trains est de un on deux par moins".

Además, dio un testimonio personal contando que "J'ai ainsi en l'occasion, en Août 1998 de faire le parcours Alhondiguilla-El Vacar aller et retour à bord de la locomotive 319.315 qui sortie des ateliers le 9 mai 1991 totalise plus de 2.500.000 Km." Y también comentó que "après les manœuvres d'attelage en gare d'El Vacar, le retour se fit à très petite vitesse, la locomotive freinait la rame qui poussait dans la descente". Así mismo, informó de un incidente ocurrido en ruta debido a "una fuite sur un raccord entre deux wagons oblige a le mécanicien à stopper le convoi pour remplir le réservoir d'aire. La fuite fut sommairement réparée à Alhondiguilla et le convoi pour suivit sa route".

Como se observará, la explotación de la línea en esos años fue de muy baja operatividad, de tráfico iterativo y de precariedad en cuanto a las condiciones de las instalaciones.

29.2.0. El proceso de sustitución de la antigua estación de Córdoba

29.2.1. El complicado emplazamiento del ferrocarril en Córdoba

Según se ha indicado repetidamente, la permanencia de este trazado se debió al transporte, aunque fuese de una manera poco importante. Sin embargo, su agonía final no se relacionó con la escasez del tráfico, sino con el desmantelamiento de la estación de Córdoba. Veamos cuáles fueron las circunstancias.

Desde que se realizó el primer proyecto de implantación del ferrocarril en la ciudad en las décadas intermedias del siglo XIX, se pensó en ubicarlo en el lugar que ocupó finalmente porque el espacio urbano estaba delimitado al sur por el río Guadalquivir y al norte por lo quebrado de la sierra.

Sin embargo, en el glacis que conformaba esta había unos terrenos de nivel casi cero que quedaban lejos de los límites de las murallas de la ciudad, que aún no se habían demolido por entonces. Si se situó la estación a unos doscientos metros de estas fue porque se pensó que ese terreno y el que estaba al norte de las vías podían ser un cinturón perfecto para el previsible desarrollo industrial de la ciudad. Este llano, además, tenía una longitud de unos tres kilómetros y una anchura de entre cincuenta y doscientos cincuenta metros, por lo que se podía hacer uso del espacio de una manera holgada.

Una vez asentada la estación, comenzó un proceso de transformación del entorno. Además de la incipiente industria, surgieron también algunos barrios de extracción eminentemente obrera, como los de la Huerta de la Reina, el de Las Margaritas, el de Los Santos Pintados, además de los diversos asentamientos de edificios de viviendas esporádicos, mientras que el barrio residencial se extendió por la zona de El Brillante.

Así mismo, cuando en los años veinte del pasado siglo la ciudad debió agrandarse, la zona del Ensanche ocupó el área de la ahora demolida muralla y los terrenos que antecedieron a la estación²⁴ (García, 1986: 149-172). Por todo ello, Córdoba tuvo desde las primeras décadas del siglo XX un problema de evolución de su casco urbano debido a que el trazado viario acabó por envolver completamente las instalaciones del ferrocarril²⁵ (Moya, 1981).

Durante las décadas siguientes, se hizo patente que la estación era un obstáculo para el lógico avance de la población, ya que estaba oprimiendo a la ciudad al dividirla de este a oeste en dos mitades situadas una al norte y la otra al sur. Por ello, numerosas veces se trató de poner remedio presentando proyectos que aludían a la necesidad de soterrar las instalaciones ferroviarias o proceder a su traslado.

Por ejemplo, en 1951 y en 1958, esta idea se llegó a incluir en el Plan General de Ordenación Urbana designando un espacio al norte de la ciudad para disponerla, sin

²⁴ Para ampliar información sobre los pormenores de este avance urbano, ver entre otros el trabajo de Francisco García Verdugo "Las propuestas de ensanche en la ciudad de Córdoba", publicado en la revista *Estudios Geográficos*.

²⁵ Sobre cómo el ferrocarril se enquistó en el tejido urbano de Córdoba, existe un texto que alude a esta cuestión que se publicó en el mes de junio de 1981 en la revista *Axarquía*.

embargo, el proyecto no pasó de esa simple gestión al no haber sido hecho con el consenso de RENFE (Avilés, 210).

Posteriormente, en 1970, se estudió la realización de un nuevo Plan de Ordenación Urbana para la ciudad, pero, esta vez sí que se estableció ese acuerdo entre el organismo ferroviario y municipal para suprimir la estación porque tanto a RENFE, que necesitaba un nuevo espacio para sus instalaciones, como al Ayuntamiento, que debía dar solución al estrangulamiento ciudadano, les interesaba la medida. Por ello, se acordó dismantelar los depósitos de tracción diesel y eléctrica y las vías de mercancías, a las que la empresa debía encontrar una nueva ubicación en un emplazamiento más alejado, aunque todo lo relativo al servicio de viajeros no se pensó en trasladarlo (Avilés, 212).

En 1975, la empresa estatal ferroviaria ofreció la idea de soterrar las vías de paso y disponer cuantos travesías superiores, a ras de suelo, fueran necesarias (Avilés, 2008: 215). Además, RENFE presentó al Ayuntamiento un proyecto para construir la estación de Córdoba-Mercancías. Las obras comenzaron tres años después en la población de El Higuerón, pero su finalización no se produjo hasta el 19 de junio de 1988. Pese a ello, la estación de Córdoba siguió sirviendo al tráfico de mercancías hasta que se originó su dismantelamiento total entre mayo de 1990 y enero de 1991 (Avilés, 2008: 117).

Además, se contempló por vez primera la idea de levantar la vía de Belmez y llevar su conexión a la altura de la Campiñuela Alta, con lo cual, la concepción primigenia de Juan Soler de Mena volvió a mostrar su vigencia, pese a que había sido pergeñada casi un siglo y cuarto antes.

Sin embargo, el inconveniente por el cual debió ser levantada la estación no fue por un asunto eminentemente urbano. En realidad, este cambio forzoso que debió realizar la ciudad vino ocasionado también por un problema indirecto de un alcance aún mayor relacionado con las estructuras ferroviarias mal diseñadas desde la implantación del ferrocarril en Andalucía.

Es decir, que si desde un punto de vista local la estación de ferrocarril de Córdoba se convirtió en un espacio opresor del territorio urbano que debía de haberse expandido de manera natural a lo largo de más de un siglo, desde el punto de vista regional el asunto fue muy complejo porque implicaba un problema de mala planificación de las comunicaciones, por lo cual la resolución fue mucho más enrevesada en este caso, por lo que, al final, se debieron de implicar distintas fuerzas de carácter político y económico.

29.2.2. El dismantelamiento de la estación de Córdoba

Desde que el citado Juan Soler de Mena expuso en su informe de 1852 que la conexión más adecuada de la línea de Madrid con Andalucía debía ser hecha por la zona norte de la provincia de Córdoba, fueron muchas las voces que se alzaron cuando se trazó por Despeñaperros, dado que así se aumentó el camino hacia la capital de España en algo más de cien kilómetros. A partir de ese momento, se intentó abrir una nueva ruta más corta.

La primera vez que se pretendió tal cosa fue en 1879. Luego, en 1884, se proyectó otro trazado más que iba a unirse a la vía de Madrid a la altura de Marmolejo y que se

abandonó en seguida. Sin embargo, la idea se retomó en la etapa de la dictadura de Primo de Rivera y en la Segunda República, pero tampoco se llegó a nada.

Décadas más tarde, el Plan General de Ferrocarriles contempló en 1979 la posibilidad de trazar una vía desde Brazatortas hasta Alcolea de Córdoba y como otras veces nunca se acometió nada por una evidente falta de presupuesto para una obra encarecida grandemente debido a las dificultades orográficas.

Pero, en 1984 se llevó a cabo un estudio para prever la posibilidad de trazar una línea desde Puertollano que tomó visos de realidad cuando el 11 de octubre de 1986 el propio Alfonso Guerra, vicepresidente del Gobierno, Abel Caballero, Ministro de Transportes, y Julián García, presidente de RENFE, proclamaron que se iba a implantar la deseada línea que iba a ser explotada a velocidades de más de doscientos kilómetros por hora.

Entretanto, RENFE intentó hacer una labor de lavado de cara del viejo edificio de la estación central, sin embargo, el Ayuntamiento paralizó las obras el 15 de Agosto de 1986 con el motivo de que no se había solicitado el permiso municipal de obras. Sin embargo, en los medios ciudadanos se dijo que la verdadera causa fue que la corporación municipal creyó que esta reforma superficial era solo una excusa para no acometer la reforma integral de traslado de la estación, por lo cual, durante dos años, el edificio de viajeros estuvo en obras, pero paralizadas (Avilés, 2008: 117).

Posteriormente, el 30 de abril de 1987 se dio vía libre al Plan de Transportes Ferroviarios y hasta se iniciaron las obras del nuevo recorrido, para lo cual se usó en parte el antiguo trazado de la línea de Madrid a Ciudad Real. Además, el 5 de octubre de ese año se comenzaron a dar los primeros pasos para la implantación de los trazados de la alta velocidad entre Brazatortas y Córdoba para realizar el Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía, conocido por las siglas NAFA.

El 18 de enero de 1988 se anunció que iba a construirse la primera línea de alta velocidad instalada en el país como consecuencia de la celebración de la Exposición de 1992 en Sevilla. El trazado tendría ancho español y se explotaría con locomotoras bitensión que remolcarían tanto trenes de pasajeros como mercancías.

Tras ello, los representantes del Ayuntamiento de Córdoba, de la Junta de Andalucía y de RENFE se reunieron el 17 de febrero de 1988 en la Dirección General de Infraestructuras y Transportes para estudiar la remodelación del ferrocarril a su paso por la ciudad, lo que dio lugar a la gestación del Plan de la Red Arterial Ferroviaria de Córdoba (Avilés, 2008: 216). Posteriormente, el 3 de agosto de 1988 se continuaron las obras de adecentamiento de la estación tras haberse llegado a un acuerdo entre las partes.

Por otro lado, el informe que había encargado el Consejo de Ministros el día 21 de octubre a RENFE fue visto el 9 de diciembre. Se decidió que la línea de alta velocidad saldría de Madrid y pasaría por Ciudad Real, Puerto Llano y Córdoba en su camino de destino hacia Sevilla; estaría para la inauguración de la Exposición Universal de 1992 y lo más importante: el ancho de la vía sería el europeo. La intención fue enmendar un error que se había producido casi siglo y medio antes. Con ello, se pretendía también que en un futuro lejano toda la red ferroviaria del país se cambiase al ancho con el que se habían construido prácticamente todos los ferrocarriles europeos.

De no haberse producido tal evento, quizás se hubiese retrasado aún más tiempo un proceso muy necesario para Córdoba. El 6 de marzo de 1989, se firmó en el Alcázar

de los Reyes Cristianos de Córdoba el convenio para poner en marcha lo prescrito en el proyecto de la Red Arterial Ferroviaria de Córdoba. Al acto asistieron Alfonso Guerra, Vicepresidente del Gobierno; José Barrionuevo, Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones; Herminio Trigo, alcalde de Córdoba, y otras personalidades de la política (Avilés, 2008: 217).

En esencia, el proyecto de estación contemplaba el levantamiento de las antiguas instalaciones, la implantación de otras nuevas, el soterramiento de las vías y, lo que es más importante: se iban a construir dos trazados distintos, uno de ancho español y otro internacional. Sin embargo, unas obras de tal envergadura solo se podían llevar a cabo atendiendo a varias etapas que se desarrollarían de una manera escalonada.

Así, el 12 de noviembre de 1990 comenzó el desmantelamiento de las instalaciones ferroviarias, que empezó por Cercadilla, donde habría de ubicarse la nueva estación. Por ello, la Avenida de América se redujo a un solo carril, con lo que el colapso del tráfico rodado ciudadano se aumentó un poco más.

Para poder atender las habituales tareas ferroviarias, el 12 de febrero de 1991 se abrió al público un inmueble con carácter provisional al que se llamó Estación de El Brillante, que sirvió de edificio de viajeros en tanto se inauguraba el definitivo (Avilés: 212).

La parte más complicada fue la correspondiente al soterramiento de las vías, que se produjo entre mayo de 1991 y el 22 de agosto, que es cuando entró en servicio el trazado de ancho español. El túnel tuvo una longitud de 3690 metros y una anchura de 16,20 metros y albergó tres vías, dos de ancho internacional y una de ancho nacional. La playa de vías del edificio de viajeros llegó hasta una anchura de 74 metros en los que se dispusieron cuatro vías de ancho nacional RENFE y cinco de ancho internacional, con dos andenes intermedios en cada caso y una sin andén, además de una vía con muelle en topera y andén especial apta para carga de coches y de paquetería.

El levantamiento de la antigua estación fue tan rápido e irrevocable que ni siquiera se tuvo en cuenta la importancia de un yacimiento arqueológico que apareció el 22 de febrero mientras se procedía a realizar la necesaria excavación de urgencia. En un principio se pensó que era el anfiteatro romano de la ciudad, por lo que el 16 de mayo se dio la noticia de que se habían destrozado sus estructuras con las obras de la estación.

Dicho yacimiento estaba justo encima del espacio donde se iba a construir la nueva estación del AVE. Guardaba los restos materiales del mayor palacio romano que se construyera nunca, lo que lo convertía en uno de los bienes arqueológicos más proclives a su conservación. Por ello, se paralizaron las obras del AVE el 30 de julio, según prescribía la novísima Ley 1/1991, de 3 de julio, de Patrimonio Histórico de Andalucía mientras se excavaba y hasta el 20 de noviembre no se continuarían. Sin embargo, los intereses económicos, urbanos y políticos propiciaron que se arrasase el sesenta por ciento de la superficie del yacimiento el día 19 de mayo de 1992, con lo que se esquilmo un patrimonio irrecuperable.

El 17 de octubre de 1991, un tren Talgo realizó el primer viaje por la línea de alta velocidad a lo largo de todo su recorrido. Viajaron en el mismo, entre otros, Herminio Trigo, alcalde de Córdoba, y Mercé Sala, presidenta de RENFE.

El 28 de enero de 1992 se remodeló de nuevo el edificio de la estación primitiva porque la nueva, que aún no se había empezado a construir, no iba a estar terminada hasta unos meses más tarde.

El 26 de febrero, uno de los trenes comprados para el servicio de la línea de alta velocidad, alcanzó en el recorrido entre Córdoba y Sevilla los 250 kilómetros por hora.

El día 14 de abril de 1992, cerca ya de la inauguración de la Expo 92, un AVE recorrió el trayecto total entre Madrid y Sevilla. El día 20 de ese mes fue el de la inauguración oficial de la línea y de la Exposición Universal y el del cierre de la estación provisional de El Brillante. Justo al día siguiente, comenzaron los viajes entre Córdoba y la capital hispalense (Avilés, 2008: 219).

El 18 de septiembre de 1992, se adjudicaron las obras de construcción del edificio de viajeros de la nueva estación a la empresa Dragados y Construcciones. Las obras se iniciaron el 16 de diciembre y debían terminarse en un plazo máximo de veintisiete meses a partir de la firma de la licitación.

Sin embargo, en menos de dos años, la noche del 21 al 22 de agosto de 1994, se conectaron las vías de ancho español del trazado antiguo al nuevo, por lo que se abrió la nueva edificación para el servicio de mercancías. El 7 de septiembre se clausuró la antigua estación de Córdoba-Central y al día siguiente se abrieron las vías de ancho internacional.

Entonces, el día 9 se realizó el acto de inauguración en la explanada delantera de la estación con la presencia del rey Juan Carlos I y del Ministro de Obras Públicas José Borrell, tras lo cual, se ofreció un concierto de la orquesta de Córdoba y otro del guitarrista Vicente Amigo y, una vez anocheado, una sesión de fuegos artificiales (Avilés, 2008: 220-221).

Como un elemento ferroviario imprescindible, durante años, dos trazados de ancho internacional se dirigían hasta las instalaciones del intercambiador de vía en el que el Talgo procedente de Madrid modificaba sus rodajes y seguía en dirección a Málaga por la vía de ancho español sin que los viajeros tuviesen que cambiar de tren (Anónimo, 1994: *Doble Tracción* Núm. 7, 4-5). Esta operación se estuvo haciendo hasta que se construyó la vía del AVE que llegó hasta esa ciudad andaluza.

Con la desaparición de la antigua estación de Córdoba se logró eliminar el estrangulamiento urbano que suponía la separación en dos partes desequilibradas de la ciudad, por lo que se restablecieron las comunicaciones de Norte a Sur y de Este a Oeste. Precisamente, otro de los objetivos a cumplir tras ello fue el de implantar un equilibrio entre los distintos sectores que antes habían estado adscritos a muy diferentes grupos sociales y homogeneizar el espacio urbano. Los terrenos liberados se le donaron al ayuntamiento de la ciudad, en los que este debió hacer un nuevo replanteamiento del casco urbano, equiparlo y ordenar los usos del suelo, con lo que se modificó muy favorablemente el discurrir ciudadano. Sin embargo, este beneficio evidente para el desarrollo cordobés fue lo que marcó la desaparición de más de la mitad del recorrido que tuvo la línea de ferrocarril de Córdoba a Almorchón.

29.2.3. El desmantelamiento de la línea de Córdoba a Almorchón

Efectivamente, debido al desmantelamiento de la antigua estación de Córdoba para construir la nueva a causa de las obras de implantación del AVE, la línea fue cortada y levantada en sus primeros kilómetros, por lo que su unión con la capital quedó cercenada definitivamente por la zona sur, con lo que su sentencia de muerte fue ya un hecho irrevocable. Con ello, su discurrir se vio cortado al tráfico de una manera

definitiva entre esta población y las restantes, ya que poco a poco y en sentido sur a norte su superestructura fue paulatinamente levantada. Y es que RENFE y ADIF tuvieron interés en que la línea de Córdoba a Almorchón se desmantelase debido a que ya no iba a explotarse, salvo en su parte norte.

En principio, se efectuó esta labor hasta unos dos kilómetros de la capital y en sucesivas etapas posteriores, se fue produciendo el desmantelamiento total de las vías hasta los puestos de seguridad de Mirabueno y Los Pradillos, hasta las estaciones de La Balanzona y Cerro Muriano y en puntos que se ubicaban más allá de la Estación de Obejo.

Tras el corte, las máquinas que antes partían desde los cercanos depósitos de tracción vapor o diesel de Córdoba o Cercadilla, vinieron desde el de Granada, por lo que para llegar al trazado en el que debían prestar servicio tenían que viajar vía Espeluy, Ciudad Real, Almorchón y Peñarroya.

Sin embargo, en la última década del siglo XXI hubo una esperanza de reapertura. El 29 de septiembre de 1994 se firmó en Sevilla el protocolo de adhesión del Ejército Español al Ejército Europeo. Para ello, las instalaciones militares de Cerro Muriano se prepararon para acoger un importante destacamento del Euroejército, por lo que este ferrocarril debía ser un punto primordial como sistema de transporte, dado que las carreteras no eran convenientes para mover el material pesado. Por ello, volver a conectar la línea con la capital fue una condición sine qua non para hacer operativo el complejo militar (Avilés, 56).

Sin embargo, una vez levantada la antigua estación, las reformas estructurales del entramado viario hicieron imposible volver a conectar la vía de la Sierra de una manera similar, por lo que se pensó en posibilitar el enlace de lo que quedaba del trazado con el apartadero universitario de Rabanales, una idea que no era nueva, dado que desde que en los años setenta del siglo XX se comenzó a pensar en el levantamiento de la antigua estación, ya se contempló la posibilidad de hacer una desviación desde algún punto entre Mirabueno y Los Pradillos y dirigir la nueva vía hasta la de Madrid, a la altura de la antigua Universidad Laboral.

Por otra parte, el cruce de Chinales era el embudo por el que debían de pasar a diario los cientos y cientos de soldados que subían a Cerro Muriano o a Obejo, lo que propició que el día 20 de mayo de 1996 fuese el lugar elegido por ETA para realizar un atentado que se saldó con un militar muerto y varios heridos.

A fines de ese año, se decía en el diario *Córdoba* que la Brigada de Infantería Mecanizada Guzmán, el Bueno X tenía “*severos problemas de movilidad pese a ser una de las unidades más importantes de Europa*”. Efectivamente, la prioridad principal del Ministerio de Defensa estaba puesta en este enclave militar que se deseaba modernizar “*a pasos agigantados*” y al que poco a poco iba llegando cada vez más material bélico. Sin embargo, los 20 kilómetros de la Nacional 432 que separaban Córdoba de Cerro Muriano eran un cuello de botella que iba impedir la operatividad de tal contingente de fuerzas en caso necesario porque no iba a poder dársele salida ni por carretera y muchos menos por ferrocarril al estar cortada la línea desde hacía pocos años.

Existía la posibilidad de salir en dirección a Extremadura, pero la vía hasta Almorchón también estaba en unas condiciones tan deplorables que RENFE había desistido de transportar convoyes militares en esa dirección. Además, “*existe el problema añadido de que en esa dirección norte solo podrían salir cuatro trenes diarios, mientras que la brigada cordobesa necesitaría para evacuar todo su potencial de combate*

un total de 23 trenes, además de los pertinentes convoyes por carretera, lo que supone que para una evacuación total, la brigada emplearía hoy una semana" (Guerrero, 15/12/1996: Córdoba Núm.).

En octubre de 1996, el Ministro de Defensa Eduardo Serra solicitó a Manuel Chaves, presidente de la comunidad autónoma de Andalucía, que el Gobierno Andaluz financiase con 300 millones de pesetas parte de las obras del nuevo trazado ferroviario que permitiese alcanzar las bases militares, dado que el tren también iba a potenciar el desarrollo de las comarcas del Alto Guadiato y Los Pedroches. Esa cantidad era el 20% de los 1500 millones que costaría habilitar el nuevo trazado. La Diputación de Córdoba, el Ministerio de Defensa y el de Fomento habían dado su aprobación al mismo, sin embargo, la Junta de Andalucía adujo que los presupuestos se habían cerrado y que no era posible disponer de una partida de dinero para la que no había fondos. Sin embargo, Diego Jordano, el parlamentario del Partido Popular por Córdoba declaró que la Junta de Andalucía había mostrado su acuerdo e indicaba al mismo medio que en dos años se iban a solventar el problema construyendo la nueva línea férrea y la variante de Cerro Muriano.

Por otro lado, en 1998, la empresa COVAP manifestó a la prensa cordobesa que si se llegaba a poner en funcionamiento la línea férrea de Belmez, estaría interesada en financiar parte de la construcción de un ramal que partiese desde Peñarroya y que llegase hasta Pozoblanco, lugar donde está radicada la empresa agroalimentaria, siguiendo el lecho del desmantelado trazado de la línea de vía estrecha de Fuente del Arco a Puertollano.

El 14 de octubre de 1999, el Ministerio de Fomento encargó a Control y Geología el estudio de un nuevo trazado que le fue adjudicado por un valor de 55.000.000 de pesetas. En el primer mes del año 2001, se informó desde el propio organismo citado que las obras costarían 4.965.000 de pesetas. Por su parte, el Delegado del Gobierno en Córdoba dijo que las obras se iban a iniciar el año siguiente y que en el 2004 estarían finalizadas (Avilés, 2008: 56).

Efectivamente, en 2001 se hicieron vuelos fotográficos a fin de confeccionar un nuevo enlace de Córdoba con alguna parte del trazado. Parece que se consideró que la nueva vía partiría de la capital utilizando la línea de Madrid y que al llegar al apeadero de Rabanales se desviaría por un nuevo trazado en dirección hacia La Balanzona, pero, esto fue solo un proyecto que se dio a conocer en la prensa y que no llegó a materializarse.

Por otra parte, las obras de la variante de la carretera siguieron adelante y estuvo terminada en unos años. Sin embargo, con respecto a la vía, jamás se dio un paso para volver a ponerla en funcionamiento pese a que los ayuntamientos de las Mancomunidades del Valle de los Pedroches y del Guadiato pidieron con insistencia su reapertura, lo que indica que un conflicto de intereses por parte del Ministerio del Defensa y la Junta de Andalucía impidió que la puesta en funcionamiento fuera un hecho más o menos inmediato.

Por otra parte, en julio de 2001 ENDESA vendió los activos de la central Térmica de Puente Nuevo, propiedad del Grupo Viesgo, al grupo italiano ENEL, por lo que el preacuerdo garantizó la subrogación y la estabilidad laboral de la plantilla actual. La noticia provocó el desconcierto entre los ciento diez trabajadores de la empresa y entre los que conformaban la nómina de los dedicados al abastecimiento de carbón de la

sociedad ENCASUR. Muy al contrario, entre los acuerdos de estabilidad estaba una cláusula en la que se decía que si la central cerraba antes del 31 de diciembre de 2008, la eléctrica se comprometía a recolocar a los trabajadores (Anónimo, 08/10/2002: FIA Núm. 5).

Pasado el tiempo, el estado que presentó la línea fue de total y absoluto abandono, pese a que en la zona norte los trenes seguían circulando para llevar carbón hasta la central térmica de Puente Nuevo. Esto ocasionó descarrilamientos esporádicos, como por ejemplo el ocurrido en la mañana del día 7 de octubre de 2002. El periódico local dijo que *“el tren, provisto de trece vagones y procedente de Puertollano (Ciudad Real), llegó a Peñarroya el viernes, y en la mañana de ayer partió a las 7:00 con destino a la central. A las 7:15 se produjo el descarrilamiento de cuatro tolvas, concretamente la cuarta, la quinta, la sexta y la séptima”* (Murillo, 08/10/2002: Córdoba Núm.). Aunque la vía estaba por entonces en unas condiciones deplorables, RENFE achacó al accidente *“a un movimiento de tierra”*, la reparación, la restauración y la limpieza del entorno se extendió a lo largo de una semana, dado que cada tolva cargaba cincuenta toneladas de carbón, lo que hizo que la térmica debiera restringir su stock de carbón en gran medida.

Por entonces, se habló del posible cierre de las minas de carbón de esa cuenca en un futuro no lejano debido al agotamiento de los filones, por lo que se estudió la posibilidad de realizar la combustión de la central con gas natural procedente de Argelia que llegaría hasta la planta desde el cercano gaseoducto que pasa por las inmediaciones.

Lo único que se hizo fue reparar la vía en los primeros años del siglo XXI. La empresa COSFESA, perteneciente al grupo Ortiz, mantuvo la superestructura entre El Vacar-Villaharta y Alhondiguilla-Villaviciosa e intervino en las vías de Peñarroya.

Además, se renovó completamente la vía entre Almorchón y Peñarroya con traviesas de hormigón y carril soldado de 45 kilogramos por metro, todo de material reutilizado. Una vez acabado, el Boletín Oficial del Estado publicó el 27 de noviembre de 2003 el concurso para la licitación de las obras de sustitución de la vía entre El Porvenir de la Industria y Belmez y entre este punto y Alhondiguilla-Villaviciosa. El presupuesto fue de 1.557.598,78 euros, se debió de hacer en cinco meses y se gestó dentro del Programa de Acondicionamiento de la Red Convencional (Anónimo, 27/11/2003: B.O.E. Núm. 284).

Entonces, dos años más tarde, ENCASUR decidió realizar el transporte de carbón por carretera, lo que se produjo en octubre de 2005. Aún así, siguió circulando un tren de carbón, más o menos a diario, desde la Nava de Puertollano hasta Puente Nuevo (Avilés, 2008: 58).

A partir de ese momento, el estado de las vías del ferrocarril de Córdoba a Almorchón fue diametralmente distinto en dos sentidos diferentes:

Por un lado, se evitaron los constantes descarrilamientos de los convoyes y pudo imprimirse más velocidad a los convoyes, por lo que el estado de la porción de la línea entre Almorchón y Alhondiguilla-Villaviciosa fue inmejorable y pudo acoger el paso de cualquier tipo de tráfico, ya fuera de viajeros o de mercancías. Así, se consiguió que, al menos en ese tramo, su futuro estuviera a salvo del desmantelamiento definitivo que siguió produciéndose en su zona baja de una manera incontrolada por chatarreros ilegales.

Por otro, desde esta estación hasta Córdoba, la vía, además de tener cortada su antigua comunicación con las líneas procedentes de Madrid y las que llevan al resto de Andalucía Occidental, prácticamente no existía, por lo que su estructura jamás se

recuperó debido a la desaparición de la superestructura o a los numerosos cortes de la explanación debido a la erosión, a su incontrolado desmantelamiento de la vía y al metódico derribo de muchos de sus edificios no solo llevado a cabo por el tiempo, sino por ADIF.

Por otra parte, en 2007 se contempló la posibilidad de poner en circulación un tren turístico que iría desde Cerro Muriano a Peñarroya, con la idea de prolongarlo hasta Almorchón, y por ello, el 29 de enero se firmó un convenio entre el Ayuntamiento de esta población, el Centro de estudios Histórico del Ferrocarril Español y la Compañía General de Ferrocarriles Turísticos S. A. Se revisaron las instalaciones de la línea y se decidió restaurar una locomotora de vapor (Avilés, 2008: 58), pero tampoco llegaron a buen puerto las gestiones y todo quedó en nada.

Posteriormente, el 13 de febrero de 2008 la Junta de Andalucía anunció que se iba a estudiar la conexión del ferrocarril con Córdoba. Varios días después, el presidente Chaves confirmó la noticia, por lo cual, el 26 de marzo se publicó una noticia en una Web en la que se aseguraba que *“la Consejería de Obras Públicas, a través del ente público Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, ha sacado a concurso, por 750.000 euros y con un plazo de 15 meses, el estudio de conexión ferroviaria Córdoba-Almorchón, una vieja reivindicación de Covac, que ahora parece tener cada vez más visos de realidad”* (http://actualidad.terra.es/provincias/cordoba/articulo/cordoba_almorchon_estudio).

Las ofertas técnicas se admitieron hasta el 15 de abril, mientras que las económicas pudieron ser presentadas hasta el 6 de mayo. Francisco García, el Delegado de Obras Públicas, dijo a ABC que se tenía interés en *“recuperar esa línea, incluyendo un viaducto sobre ella a la salida de Valsequillo en la carretera a Monterrubio”*. Finalmente, sería la empresa Apia XXI quien se adjudicase las obras por un monto de 661,441,66 euros, que debería de realizar por completo en un plazo de quince meses (Avilés, 2008: 59). Sin embargo, como una inercia iterativa cargada de un nefasto signo, tampoco se llegó a hacer nada.

29.3.0. Conclusión

Aunque todavía se sigue infrautilizando la línea en su parte norte, el grado de deterioro de su zona sur es tal, que muchas de sus instalaciones, si es que existen, necesitarían de un análisis arqueológico para ser entendidas como un todo del que el ser humano se sirviera un día. Dicho estudio estaría encuadrado en el ámbito de la Arqueología Industrial, ya que la datación absoluta se interpola entre los años comprendidos entre el último tercio del siglo XIX y el último del XX, y puede recapitularse que una gran parte del método empleado en este estudio, como ocurre en otros trabajos de esta particular forma de arqueología, ha sido hecho utilizando documentación escrita, fotográfica, gráfica de diversos tipos y hasta de transmisión oral, aunque una de las fuentes más importantes se ha efectuado durante el proceso de trabajo de campo, por lo que se ha utilizando el sistema de prospección y se ha desdeñando, por innecesaria, la excavación.

Como se ha dicho repetidamente, la razón de ser de esta línea de ferrocarril estuvo en servir de transporte eficaz para el carbón de la cuenca minera de Peñarroya, Belmez y Espiel. Curiosamente, aunque mermada en su potencial, la línea de ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez ha seguido sirviendo hasta hoy para los mismos propósitos para los que fue creada.

Sus instalaciones representaron durante un siglo una vía de salida y penetración de gran parte de la economía de la mitad norte de la provincia de Córdoba. Por tanto, su importancia es de un indudable peso en la Historia de aquel ámbito geográfico y en la particular de muchos seres humanos cuya forma de vida se ha tratado de desentrañar ayudándonos de la documentación histórica y los restos materiales dejados por las generaciones que nos precedieron.

El futuro de la línea, a pesar de que se produjese una casi imposible reapertura, no sería muy brillante, ya que su actividad se limitaría únicamente a continuar con los servicios de transporte militar y de carbón para alimentar la central térmica. De todas formas, su porvenir nunca fue halagüeño ni siquiera en su mejor momento, lo que no ha impedido que, como cualquier otro ferrocarril de otras latitudes, haya servido para convertirse para una gran mayoría de personas que vivieron a uno y otro lado de sus vías, en un elemento civilizador de primer orden y en un poético evocador de un tiempo ya pasado.

30.0.0. EL PARQUE MOTOR DE LA LÍNEA DE CÓRDOBA A BELMEZ

30.1.0. El estudio de las locomotoras de vapor de la línea

En primer lugar, se ha de decir que como en otros aspectos de esta tesis, en lo concerniente a las locomotoras que circularon por el trazado ferroviario entre Córdoba y Belmez tampoco existe mucha variedad documental, por lo cual, los autores que se han ocupado del material motor, y en los que nos hemos basado, se reducen casi a los investigadores Gustavo Reeder, Lawrence G. Marshall, Manuel González Márquez y a algunos otros, aunque de entre todos ellos destaca Fernando Fernández Sanz, que estudió toda la tracción vapor de Andaluces (Fernández, 2010).

Por otra parte, se ha de reseñar que los escasos trabajos de investigación de la tracción vapor de esta línea se han basado siempre en los datos aportados por la documentación que se encuentra depositada en los archivos públicos, que, normalmente, solo alude a las locomotoras adquiridas por la Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Espiel y Belmez, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y RENFE. A esto habría que añadir la documentación oral que aportaron los viejos ferroviarios que sirvieron en las dos últimas empresas.

Por lo cual, el material que siempre figuró en la relación global se limitó a citar unas series específicas de locomotoras que se repiten de unos estudios a otros. Sin embargo, en el tiempo en que los ferroviarios de Andaluces y de RENFE no vivían, no pudieron conocer qué material motor circuló por el trazado, porque, es obvio que durante las cinco o seis primeras décadas de funcionamiento de la línea debieron prestar servicio otras muchas locomotoras a las que ni los conocedores ni los estudiosos del ferrocarril se han referido nunca por motivos evidentes.

El libro de *Hojas de Cargas de Andaluces* (Anónimo, 1927: 10-11) fue editado por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para su uso interno. Quien suscribe, le ha dado este título a un manual del que tan solo conoce una página relativa a la línea de Córdoba a Belmez que le dio en 1979 Juan Afán Alcaraz. No ha sido posible encontrar dicha publicación en ninguna biblioteca pública o archivo histórico, por lo que de manera convencional lo citaremos como *Hojas de Cargas de Andaluces*. De esta manera también lo denomina el estudioso Fernández Sanz (Fernández, 2010: 161).

En su contenido figuraban los trayectos ferroviarios que le eran propios, la serie de máquinas que podían circular por los mismos, las cargas en toneladas correspondientes a las velocidades medias que se indican, la resistencia de los enganches y las rampas máximas que debían acometer los convoyes.

El especialista Fernández Sanz comentó sobre el mismo que “*la importancia que tenía la rampa de Cerro Muriano se pone de manifiesto también cuando sabemos que la Compañía de Andaluces editó en 1927 una hoja dedicada exclusivamente a las cargas máximas y tipo de locomotoras que podían circular por dichas rampas*” (Fernández, 2010: 78). En las dos páginas correspondiente a la línea de Córdoba a Belmez, en el trayecto de Cercadilla a La Balanzona y en el de esta parada al P. K. 17,120, en la columna en la que se relacionan las series de locomotoras aptas para realizar los servicios en esta se reseñan otras muchas más de las que siempre se han conocido como adscritas a este trazado.

Estas corresponden a unas catorce series distintas. Como es de suponer, las compañeras de su mismo modelo prestaron también sus servicios en otras líneas de la

red, salvo la serie de las “seiscientas”, que fueron destinadas por completo a esta porque se encargaron con unas características específicas que la hacían idónea para un perfil tan complicado como este.

Puede aducirse que en esta relación que figura en el citado libro de *Hojas de Cargas de Andaluces* estuvieron aquellas máquinas que fueron consideradas óptimas por la compañía para realizar los servicios, lo que no presupone que todas llegasen a prestar servicio en su trazado. Sin embargo, a través de las crónicas aportadas por la prensa local cordobesa principalmente, relativas a los múltiples accidentes que hubo a lo largo de las primeras décadas del siglo XX, los reporteros indicaron en la inmensa mayoría de los casos el número de matrícula exacto de la locomotora implicada en el accidente, con lo cual, se ha tenido constancia de que prácticamente todas las citadas pertenecieron a alguna de las series incluidas en el listado del manual.

Muchas de las que no hubo testimonio de su presencia en la prensa se ha conocido que sí estuvieron adscritas a la línea mediante la documentación oral aportada por viejos maquinistas ya fallecidos que las condujeron o las vieron circular por las vías.

Así mismo, quien suscribe vivió durante su infancia y adolescencia en la Estación de Obejo, el poblado generado junto a la parada de ese nombre y también ha aportado su propia experiencia personal.

Además, existen algunas fotos en las que basarse para completar el catálogo del material motor que sirvió en la línea.

Curiosamente, la enumeración de dichas locomotoras dada por la documentación oral, la depositada en los archivos públicos, la impresa en los periódicos de la época y la fotográfica coincide casi exactamente con todas las series que figuran en el libro de *Hojas de Cargas de Andaluces*.

Por ello, en este trabajo de catalogación de la tracción vapor que circuló por la línea se han añadido otras series nunca antes admitidas como pertenecientes a este trazado puesto que así lo ha puesto de manifiesto la documentación de la época.

Precisamente, este es otro aporte novedoso que añade esta tesis al estudio del ferrocarril español.

30.2.0. Características generales del parque motor

Quizás sea una cuestión de criterios, pero es muy frecuente que al hablar del ferrocarril se aplique la metonimia de designar “la parte por el todo”, es decir, simplificar este fenómeno tan complejo como es el ferrocarril aludiendo involuntariamente a uno de sus elementos. En concreto lo que siempre acude a nuestra memoria cuando lo evocamos: sus locomotoras.

Tal vez por ser el componente de fuerza, lo es también de poder y, por ello, en toda línea férrea, sus máquinas son una de sus peculiaridades más definitorias, lo que caracteriza su estructura, lo que habla más abiertamente sobre lo que es todavía y lo que fue en cada momento de su historia. Y es que una explotación ferroviaria es lo que es su material de tracción, ya que las características de este responden a las necesidades planteadas por aquella.

Por ello, entre las locomotoras que estuvieron en servicio en el trayecto entre Córdoba y Belmez, ninguna superó los veintiún metros de longitud, ni el peso por eje superó los quince mil kilos, ni el diámetro de sus ruedas fue demasiado grande, si

exceptuamos una sola, por razones evidentes relativas a las condiciones de un trazado ciertamente complicado debido a los radios de curva mínimos y a las pendientes pronunciadas.

Por todo ello, las máquinas usadas aquí nunca fueron grandes mastodontes mecánicos porque la vía no lo hubiese permitido y tampoco lo toleró el tramo metálico tendido sobre el arroyo Pedroches. A pesar de los límites impuestos por la física, entre las representaciones del vapor circularon por este trazado ferroviario una aceptable variedad de rodajes, como por ejemplo 030, 040, 140, 240, 241, 062, 160 y 180.

Las locomotoras de vapor que tiraron de los trenes en los escasos años de explotación de la Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Espiel y Belmez fueron pocas. Con la absorción de la línea por parte de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces llegaron otras máquinas adquiridas en exclusiva para el trazado o que se destinaron aquí tras servir en otros puntos de la red. Cuando tras unos sesenta años de funcionamiento esta empresa se integró en RENFE, también se destinaron a la línea otras locomotoras, no solo porque las que hubo hasta ese momento estaban en mal estado debido al uso, sino porque era necesario reponer un material que podía elegirse entre algún que otro millar de locomotoras, que fue lo que heredó la compañía nacional cuando se constituyó en 1941.

Entre las diésel, hubo unos modelos más homogéneos con respecto al resto de lo que hubo en la red nacional, pero en el campo del vapor no hubo muchas similitudes entre las series. Tan solo las unificó a todas ellas el hecho de que pertenecieron al depósito de Cercadilla desde aquellos primeros días en que se gestaba este ferrocarril, pero, por razones obvias esto no es algo que pueda marcarse como una seña identitaria destacable.

Entre ambos tipos de tracción dejaron a veces en la línea todo un muestrario insólito de locomotoras, no solo en el panorama ferroviario nacional, sino incluso en el de ámbito mundial. Sin embargo, bien es cierto que la explotación contó con el mejor material que pudiera tener la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y RENFE, siempre que cumpliese los requisitos de adaptación a un trazado muy complejo (Ortega, 2002: 63-75).

A continuación, se hablará de todas ellas, pero de una manera ordenada según las directrices diacrónicas de esta parte de la tesis. Es decir, primero se verán las de la etapa primigenia, más adelante se tratarán las de Andaluces y posteriormente las de RENFE.

30.3.0. Las locomotoras de la Compañía de Córdoba a Espiel y Belmez

30.3.1. Proemio

Según tenía prescrito mediante el Decreto de 15 de febrero de 1870, la Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Espiel y Belmez debió presentar un proyecto para que fuese autorizado el material motor que debía arrastrar los trenes cuando comenzase la explotación en la totalidad de la línea (AHF, 1872: A - 0019 - 007).

La carga más onerosa de los trenes se iba a producir cuando viajasen repletos de carbón, la mercancía principal que iba a discurrir por la línea. Por ello, las máquinas

que debían comprarse debían tener unas características con arreglo a ese esfuerzo. Por el contrario, el viaje de vuelta iba a ser de vacío.

En la memoria del proyecto, fechado el 9 de noviembre de 1872, se indica que *“las máquinas de ocho ruedas de la línea de Ciudad Real a Badajoz, por ejemplo, no admitirían como carga superior más de 200 toneladas de peso bruto en las rampas de 18 milímetros”*. Así en la zona de bajada a Córdoba de 30 milésimas no podrían cumplir con *“las condiciones exigidas por el tráfico”*, por lo cual, un tren de ese peso, debía ser cortado en dos para poder acometer el descenso. Luego, en el ascenso, las locomotoras citadas reducirían notablemente su potencia.

Sin embargo, se indicó que en líneas de similares características se adoptaba la opción de la doble tracción, pero, en esta no se esperaba que el número de trenes fuese tan alto como para que la compra de máquinas de refuerzo fuese rentable, por lo cual, *“este sistema sería muy oneroso”*.

En los diez años en los que funcionó la línea bajo el auspicio de la Compañía del Ferro-carril de Córdoba á Espiel y Belmez, la empresa hizo acopio de unas cuantas máquinas que le sirvieron para mover los trenes de su incipiente actividad. Debido a su exiguo movimiento no hubo nada más que tres modelos diferentes que apenas llegaron a sumar entre los tres un número total de quince locomotoras.

El modelo más antiguo estuvo sirviendo en exclusiva en el primer tramo abierto a la explotación y en cuanto se completó la línea también circuló por el resto de lo construido.

Luego, en los años iniciales, vinieron otras dos series a ayudar en los trabajos de tracción. Una fue un raro conjunto de máquinas que casi no se vieron en ningún otro lugar del mundo, al igual que la otra, que fue prácticamente un prototipo, como se verá en su descripción individualizada.

Sin embargo, los planes de no utilizar máquinas de reserva para proporcionar a los trenes una doble tracción fueron erróneos, ya que desde siempre la circulación por la línea estuvo sujeta a este sometimiento.

30.3.2. Locomotoras de vapor serie 113-122: las Cail y Schneider-Creusot

En los años finales de la década de los sesenta del siglo XIX, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España acababa de adquirir para el paso de las rampas de la Sierra de Guadarrama unas máquinas de rodaje 040 que fueron numeradas como 2501-2537. Eran un modelo prácticamente igual a las 701-715 que circulaban en las líneas de la francesa Compagnie du Midi y formaban parte de la primera hornada de rodajes de este tipo que se emplearon en Europa.

Su aceptable resultado fue lo que determinó a los ingenieros y a sus propietarios el uso de 040 para el arrastre de los mercancías por los suaves perfiles de los diferentes itinerarios de las líneas que integraban el Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, por lo que la serie 101-136 fue la segunda de rodaje 040 que circuló por el país (Fernández et al., 1995).

Del total de treinta y seis, las primeras veintiséis fueron suministradas por Parent & Schaken. Cail fue el constructor de las dieciséis primeras y Schneider-Creusot el de las diez restantes, que se entregaron, respectivamente, entre 1863 y 1864.

Una planificación inadecuada con respecto al volumen de explotación previsto en las líneas, dejó a esta compañía con un excedente de máquinas de esta serie que quedaron inactivas.

Por otro lado, en la línea de Córdoba a Belmez se deseaba abrir el tramo terminado entre Belmez y La Alhondiguilla mientras se trabajaba aún en las explanaciones desde este punto en dirección a la capital, construyéndose los puentes y se horadaban las montañas que impedían el paso al camino de hierro, una zona aún sin terminar cuyos gradientes llegaban a alcanzar un treinta y tres por mil.

Pero, en lo ya terminado hacían falta locomotoras para iniciar la explotación, pero no se habían realizado los encargos oportunos en esos primeros meses de gestación. Y es que las características del trazado del ferrocarril de Almorchón a Belmez, de pendientes máximas de dieciséis milésimas era similar al que conducía desde esta estación hasta La Alhondiguilla, por ello las locomotoras del ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz eran muy aceptables como material móvil (Marshall, 1987: 142), por ello, la compañía pensó en alquilar al Ciudad Real a Badajoz las locomotoras que no usaba.

Aunque no se conocen los números de origen de las alquiladas, puede que el hecho de que Andaluces las numerase como 213-222 indica que eran las antiguas 113-122 del Córdoba a Belmez, que, a su vez, respetó la numeración de la compañía de origen (Fernández: 2010, 80) cuyos números de fábrica fueron 1282, 1283, 1284, 1285, 1374, 1375, 1376, 1377, 1378, 1379 y 2803. Desde la 113 a la 116 se construyeron en 1864 y desde la 117 a 122 en 1865.

En estas locomotoras, la posición del domo no estaba junto a la chimenea, sino separada por la tapa del regulador, de estilo Crampton, del que surgían los enormes tubos exteriores de admisión del vapor que le son tan característicos. Su funcionamiento lo permitían dos cilindros exteriores, de simple expansión y vapor saturado.

Las ruedas motrices tenían un diámetro de 1.320 milímetros, el timbre de la caldera tenía una presión de 8 kilogramos por centímetros cuadrado, la distancia entre topes fue de 14.977 milímetros, el peso en servicio fue de 64,97 toneladas, la potencia era de 608 caballos de vapor y el esfuerzo de tracción de 6.545 kilogramos (AA. VV., 1947: ficha 040-2201/040-2208).

Según informa el investigador Fernández Sanz, un maquinista de Málaga le indicó que los conductores que las manejaron las llamaron "las doradas" por tener su caldera un revestimiento de latón bruñido, costumbre que se inició en Francia (Fernández, 2010: 80).

Finalmente, en 1872, fueron compradas por la empresa arrendataria a la propietaria (Fernández, 2010: 80), pero estas no fueron las únicas que vendería el Ciudad Real a Badajoz, ya que en aquel mismo año el Ferrocarril de Zaragoza, Pamplona y Barcelona compró otras cuatro más. Cuando MZA absorbió a aquella, se les dejó la antigua correlación de serie sin tener en cuenta las vendidas al Córdoba-Belmez.

Cuando el 5 de septiembre de 1873 la línea de Córdoba a Belmez quedó completada, parece que la primera máquina que recorrió por vez primera todo el trayecto fue la Caíl número 135, llamada *Penarroya* [sic], con lo que, al final, las primeras locomotoras que rodaron por la totalidad de línea fueron estas.

Según aparece en una orden interna promulgada el 1 de mayo de 1887 en la que se recogía la "situación del material móvil", la línea de Belmez a Córdoba

tuvo en su catálogo la “*locomotora de ocho ruedas acopladas*”, es decir, las Cail del Ciudad Real a Badajoz.

Años después, la 216 y la 219 fueron transformadas en tipos 140 por Andaluces. Al final, las ocho normales acabaron pasando a RENFE (AA. VV., 1947: ficha 040-2201/040-2208) y también las modificadas (AA. VV., 1947: ficha 140-2021/140-2022).

Fueron desguazadas entre 1966 y 1967 (Fernández, 2010: 81)

30.3.3. Locomotoras de vapor serie 101-104: las Sturrock

Al plantearse la apertura de la línea, la Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Espiel y Belmez encargó unas máquinas bastante insólitas para la época e incluso para la historia del Ferrocarril, ya que unas locomotoras con seis ejes motrices, tres colocados en la locomotora y otros tres en el tender, todas del mismo diámetro, no fueron muy numerosas en los ferrocarriles del mundo y desde luego no se emplearon nunca en ninguna otra línea del país.

Por ello, el tipo de locomotora que se adoptó era el de tender-motor, es decir, que era una máquina convencional, pero, en el tender se había dispuesto una segunda caldera. Mientras el esfuerzo de la máquina fuese el adecuado, se usaría solo la potencia de esta, pero si fuera necesaria más aún, se pondría en funcionamiento el dispositivo de tracción situado en el tender, con lo cual, las bielas que poseían en sus ruedas también funcionarían aportando fuerza como si fuese una máquina adicional. Como es natural, también tenía una chimenea para poder liberar el vapor.

En realidad, se trataba de una locomotora articulada de dos grupos motores independientes que se habían desarrollado muchos años antes. En 1843, lo empleó Verpiyeux en el ferrocarril de Saint-Etienne a Lyon con la máquina denominada “*La Jumelle*” (Fernández: 79). Posiblemente, tenían ese curioso régimen locomotriz como una adaptación del sistema Engerth, muy común en líneas europeas muy sinuosas y de grandes pendientes. Este sí que dio resultado donde se impuso, pero el desarrollado por el inglés Archibald Sturrock, ingeniero jefe de tracción del Great Northern Railway, en el que la máquina y el tender formaban un solo motor, no lo dio tanto.

Las locomotoras inglesas, construidas por Neilson, tenían un depósito de vapor situado en la parte alta, junto a la chimenea y el domo. Desde aquí partían dos tomas de vapor, una para los cilindros y otra para los del tender, algo más pequeños que los normales para compensar la pérdida de la fuerza del vapor en el recorrido (AHF, 1872: A - 0019 - 007).

Cuando fuese necesario, el tender comenzaría a funcionar como otra máquina, de manera que el gasto de energía no fue desproporcionado como si se hubiese tratado de dos máquinas.

Cada regulador se accionaba de manera independiente, pero el montaje especial de las palancas de accionamiento y cierre de los dos mecanismos indistintos impedía que se hiciese una maniobra antagónica. Es decir, que no era posible que cada uno de los dos medios locomotrices funcionasen, por ejemplo, uno hacia adelante y el otro hacia atrás al mismo tiempo.

Disponían de dos cilindros exteriores que funcionaban con vapor de simple expansión y vapor saturado, el diámetro de las ruedas motrices fue de 1.125 milímetros, el timbre de la caldera tenía una presión de 8,5 kilogramos por centímetros cuadrado, su

peso en servicio era de 66,64 toneladas y su esfuerzo de tracción fue de 4.714 kilogramos. Sus números de fábrica fueron 1690, 1723, 1724 y 1725 (Fernández: 79) y los que les dio el Córdoba a Belmez fueron del 101 al 104.

Aunque la máquina era similar a otras del Córdoba a Málaga o del Madrid a Zaragoza y a Alicante, estaba modificada para aumentar la superficie de caldera y se había reducido el diámetro de ruedas, que tan solo medían un metro para poder marchar a velocidad reducida sin disminuir la producción de vapor. Estas indicaciones favorables hicieron que Obras Públicas y la División de Ferrocarriles de Sevilla aprobasen el proyecto el 10 de abril de 1873, con prescripciones, para su fabricación. Los cálculos aseguraban que mientras estas locomotoras-ténder podían arrastrar un tren con una carga útil de 110 toneladas, las máquinas de la línea de Belmez a Almorchón solo permitían una carga de 66 toneladas.

Curiosamente, el 3 de junio de 1873 se presentó una nueva propuesta a la División de Ferrocarriles por parte de la empresa ferroviaria sobre la adopción de las máquinas para emplear en el Córdoba a Belmez con el título de "*Material de tracción-Proyecto definitivo*" cuando este tema ya se había resuelto. Pero no. No era otra novedad con referencia a las locomotoras ténder-motor ya aprobadas, sino sobre las otras descritas que había sido alquiladas al Ciudad Real a Badajoz. Veamos el porqué.

Pese a la diferencia tan notoria en cuanto a sus capacidades de arrastre respectivas, según el informe, el sistema de tracción adicional en el ténder no era deseable por tres razones:

La primera era que, si bien no se trataba de algo nuevo, este mecanismo tractor necesitaba todavía "*ser consagrado por una gran experiencia*". Por ello, la compañía "*solo ha hecho construir aún cuatro de estas máquinas, dos de las cuales son de ténder-motor, aplazando la construcción de las otras cinco para la época en que, completos (los) experimentos, hayan podido demostrar el ser ó nó necesarias algunas modificaciones en el sistema*" (AHF, 1872: A - 0019 - 007).

La segunda indicaba que a falta de aprobación, pese a que para esa fecha la línea estaba ya terminada, no se habían podido llevar a cabo los experimentos necesarios con las cuatro primeras locomotoras pedidas de un total de nueve para ver si se reclamaban definitivamente las cinco locomotoras que faltaban por construir.

La tercera se quejaba de que las huelgas obreras constantes en las fábricas europeas hacían muy complicada la entrega de material móvil y de tracción, por ello, iba a ser complicado surtirse de este material.

Con estas disculpas que expuso la compañía para no completar el pedido, se dio luz verde a la opción de adquirir las máquinas 040 del Ciudad Real a Badajoz que ya se estaban utilizando desde 1870 y que el Córdoba a Belmez había considerado y desechado adquirir meses atrás para volver otra vez a retomar la idea.

La compañía optó por estas porque sus ejes motrices se desplazaban para poder así acoplarse a las curvas de radios de 200 metros. La idea era emplear estas máquinas entre Belmez y Cerro Muriano, reservando las ténder-motor para la parte que restaba hasta Córdoba. Por ello, la compañía pidió que se le permitiese cambiar las cinco locomotoras no adquiridas aún por otras tantas 040 del Ciudad Real a Badajoz, lo que se aprobó con prescripciones el 11 de agosto de 1873, cuando apenas si faltaban tres semanas para la apertura al tráfico de la línea.

Por ello, la casa Neilson únicamente construyó cuatro locomotoras "*de las cuales, dos únicamente son de ténder motor con arreglo al modelo aprobado y aunque la*

empresa tiene solicitado el sustituir estas máquinas por otras de tender ordinario, esta División no tiene conocimiento de resolución alguna sobre el particular” (AHF, 1873: A - 0206 - 021). De estas, se desconoce qué números fueron las dos que tenían la doble tracción en el tender y en la máquina y las dos que no.

Según una orden interna difundida el 1 de mayo de 1887 en la que se recogía la *“situación del material móvil”*, la línea de Belmez a Córdoba tenía adscrito a su servicio varias *“locomotoras de seis ruedas acopladas”* y *“cilindro exterior nº 201-204”*. O sea, que se refería a las propias de la línea construidas por Sturrock, cuyo tender también era motriz.

El resultado de su servicio no fue bueno debido a que el conducto articulado del vapor malgastaba fuerza debido a las fisuras mientras que el tender perdía adherencia en cuanto se iba gastando el agua y el carbón y pesaba menos, entre otras dificultades, por lo cual, en pocas décadas, coincidiendo posiblemente con la llegada de las locomotoras Du Bousquets, Andaluces transformó en 030 convencionales las dos locomotoras tender-motor, con lo que fueron despojadas de la peculiaridad que las hizo únicas en el espectro de la tracción de vapor española. Efectivamente, como indica Fernández Sanz, Andaluces las *“cambió de número, le puso tenderes normales de dos ejes [...] transformación que igualó a las cuatro de la serie, lo que permitió a Andaluces numerarlas también conjuntamente del 201 al 204”* (Fernández: 80).

Debido a su desgaste y mal resultado técnico, fueron desapareciendo poco a poco y en 1936 se propuso la última que quedaba para el desguace, pero no se conoce el año exacto en que se destruyó. Lo que es cierto es que ninguna de ellas llegó a RENFE (Fernández: 80).

30.3.4. Locomotora de vapor serie 400: “La Filoxera”

Hasta 1879, año de la crisis para la pequeña compañía, no se tuvo necesidad de nuevas aportaciones de locomotoras para la explotación. Posiblemente, los buenos resultados de las 040 originales del ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz decidieron a los gestores del Córdoba a Belmez a adquirir otras de este tipo de rodaje, pero, tan solo se le encargó la construcción de una unidad a Neilson, el fabricante de las cuatro Sturrock que ya poseía esta empresa.

Era una locomotora-tender 040-ST, cuyas siglas resumen las palabras inglesas *“saddler”* y *“tank”*, que significan *“tanque de albarda”* referido al tipo de depósito de agua cuya forma era semejante al aparejo de una caballería. Estaba provista de dos cilindros interiores de simple expansión y vapor saturado y tanque de agua del sistema indicado. La mezcla de estas características la hicieron única en el mundo. Solo se sabe de otras iguales que pertenecieron al Great Indian Peninsula Railway donde se emplearon con gran eficacia en las rampas extraordinarias de la línea.

Originalmente, el tanque de agua se extendía desde la chimenea hasta la caldera, pero para repartir bien el peso de manera igualitaria entre los cuatro ejes se modificó el depósito haciendo que llegase hasta la cabina (Fernández: 2010, 82). El diámetro de las ruedas motrices fue de 1.219 milímetros, el timbre de la caldera tenía una presión de 9 kilogramos por centímetros cuadrado, su peso en servicio era de 40,2 toneladas y su esfuerzo de tracción fue de 6.120 kilogramos.

Su número de fábrica fue 2383 y al parecer en el Córdoba a Belmez llevó el 101, pero como ese ya lo tenía una de las cuatro Sturrock no se conoce si realmente siguió

ostentándolo o se le dio otro distinto. De cualquier forma, Andaluces le dio el número 400 cuando la recibió (Fernández: 2010, 82).

Tal vez el hecho de adquirir una sola se deba a que primero debía ser probada en las duras rampas de la línea para remolcar trenes de mercancías a fin de realizar luego un posible pedido que nunca se llegó a hacer. Quizás, el bajo esfuerzo de tracción decidió a la empresa, que en aquellos momentos estaba pasando a manos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces a no pensar en nuevas adquisiciones de otras semejantes.

Según un prospecto promulgado el 1 de mayo de 1887 en el que se recogía la "*situación del material móvil*", la línea de Belmez a Córdoba tenía adscrito a su servicio varias locomotoras, entre ellas, la de "*cilindros exteriores n° 301*", o sea, la conocida como "La Filoxera", el sobrenombre mediante el que la conocieron los ferroviarios por compararla con aquel insecto tan dañino cuya plaga acabó con las cepas de los viñedos españoles, lo que indica que no fue muy apreciada por los que debían conducirla (Afán, años noventa del siglo XX).

Finalmente, se la trasladó a Málaga para emplearla haciendo maniobras en el puerto de la ciudad hasta que se desguazó en 1941 o en 1942, dado que aún se encontraba inscrita en el inventario de Andaluces del primer año citado, pero no en el segundo. Aunque en esos momentos ya había desaparecido Andaluces al ser absorbida por RENFE se hizo el listado anual de locomotoras a nombre de la extinta compañía ferroviaria (Fernández: 2010, 83).

Pese a su indudable interés para conservarla, en ese tiempo en que se gestaba la red nacional no existía una sensibilidad tendente a la conservación de ejemplares únicos y, una vez más, se perdió un patrimonio irremplazable del que ni siquiera ha quedado una simple fotografía de esta locomotora para que se pudiese conocer cual fue su aspecto.

30.4.0. Las locomotoras de Andaluces en la línea de Córdoba a Belmez

30.4.1. Proemio

La característica principal de las locomotoras empleadas en la línea radicó en que fueron las más potentes del parque motor de Andaluces, pero dentro de las limitaciones impuestas por la complicada orografía del ferrocarril de Córdoba a Belmez, lo que quiere decir que las hubo con más fuerza dentro de la empresa, pero con rodajes de diámetros más grandes que eran impropios para un trazado de sierra con curvas muy cerradas y rampas tan pronunciadas.

Sin embargo, dentro de la limitación, hubo hasta catorce series distintas que fueron destinadas a surtir la tracción vapor. Casi todas provinieron de líneas construidas anteriormente a la conformación de Andaluces y que fueron absorbidos por esta, pero dos series fueron encargadas directamente por la empresa concesionaria para ser usada en esta explotación en exclusiva. Una de ellas acabó siendo destinada a otras líneas, pero la otra no salió nunca de su recorrido.

30.4.2. La política de transformaciones de Andaluces

Antes de iniciar la descripción del material motor de la empresa se va a tratar un tema que fue muy característico dentro de la política de explotación de la red de

Andaluces referida a la tracción vapor, en concreto, en el tipo que existió en la etapa de las dos primeras décadas del siglo XX y que consistió en la transformación de la parte mecánica de una serie de locomotoras para aumentar su potencia. Veamos en qué radicó esta actividad desplegada por Andaluces que supuso casi una exclusiva dentro del panorama ferroviario de los ferrocarriles españoles.

Resultó que la economía española se sumergió en los años citados en una crisis social, política y económica aún más aguda de lo que venía soportando cuando el Desastre del 98 hizo acto de presencia en la vida española. Por ello, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces debió de afrontar una situación difícil que le abstuvo de realizar grandes inversiones para hacer acopio del material motor que necesitaba, con lo que el existente fue quedando anticuado y con deficiencias para acometer una explotación óptima de sus líneas.

Cuando se iniciaba la Gran Guerra, se produjo un revulsivo favorable en todo lo económico y los ferrocarriles, como el resto de la industria, conocieron una etapa de esplendor. Sin embargo, con los avatares de la contienda mundial, las fábricas europeas de locomotoras no pudieron atender nuevos pedidos, ya que su producción estaba comprometida con la política económica seguida en los países contendientes, que lo condicionaron todo a la necesaria industria de guerra.

Entonces, ante la dificultad de poder adquirir material de los países en conflicto debido a la tendencia de que todas sus grandes industrias trabajaban para apoyar el curso de la guerra, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces se trazó el objetivo de aumentar la capacidad de arrastre de algunas de sus locomotoras con una serie de modificaciones que debían resultar baratas y muy rápidas para retraer lo mínimo del servicio a esas máquinas. Por ello, decidió transformar algunas series en los talleres que la empresa tenía en Málaga, algunas de las cuales hasta se les añadieron ejes delanteros, con lo que cambió el tipo al que pertenecían. Todas estas innovaciones se hicieron entre los años 1910 y 1927.

En primer lugar, se actuó sobre las 030 matriculadas como 178-189 y las 251-270, dos series iguales que había construido Cockerill y la Société Alsacienne en los años 1886 y 1891. Su renovación incluía una adaptación al rodaje 130. Muchos años después, aún se las veía remolcando mercancías y hasta algún humilde tren de pasajeros entre Córdoba y Almorchón, Algeciras y Ronda, Almería y Gádor y Córdoba y Marchena, y en casi todo el ámbito que un día ocupara la red de Andaluces.

De igual forma, la serie 101-120, de rodaje 120, sufrió los cambios de potencia o de rodaje dadas a las locomotoras que Andaluces creyó oportuno transformar. De esta, solo la 112, 114, 115 y 117 entraron en los talleres, pero, ninguna de ellas estuvo destinada a la línea que nos ocupa.

A otro grupo, conocido como las 153-167, también se las sometió a un levísimo lavado de imagen, pero solo a la 158, 160 y 161, no alterándose su rodaje 030 originario.

Al contrario, las modificaciones operadas sobre la 216, 219, 223 y 227, procedentes de las dos series iguales del Ciudad Real a Badajoz y el Córdoba a Belmez, de las que ya se ha hablado, se extienden a una mayor capacidad de arrastre, a un menor consumo de combustible y a una ampliación de su rodaje 040 para convertirlas en unas *consolidation*. Fueron destinadas a llevar mercancías entre las estaciones de Puente Genil y Espeluy.

De todas ellas, tan solo las de rodaje 130 y 140 estuvieron asignadas al depósito de Puente Genil desde donde hacían servicios puntuales de mercancías por la línea que nos ocupa hasta su destino en Espeluy. En sus años postreros, fueron dadas de baja a inicios de los sesenta y desguazadas sistemáticamente siguiendo el destino inexorable de su especie.

Para una mayor información sobre el tema de las transformaciones de las máquinas de Andaluces, ver los estudios realizados por Fernando Fernández Sanz en su obra *Locomotoras de Andaluces* (Fernández, 114-121).

30.4.3. Locomotoras de vapor serie 153-167

Como se ha visto ya en el apartado correspondiente, el ferrocarril de Córdoba a Málaga tuvo tres modelos diferentes de locomotoras, dos de ellos de rodaje 120 y el tercero de rodaje 030, el más numeroso entre el parque de locomotoras españolas, pero también estas máquinas *“fueron el elemento principal del antiguo Andaluces, para maniobras y tracción en recogida de mercancías”* (Marshall, 1987: 96).

Las de este tipo fueron numeradas originalmente como 53 a 67, por lo tanto hubo quince unidades. Las cuatro primeras fueron construidas en 1864 por la casa Cuillet; la 57 y 58 en 1864 por la empresa Haine Saint Pierre; la 59, 60, 61 y 62 en 1865 por Saint Leonard; y la 63, 64, 65 66 y 67 en 1865 por Creusot (Fernández, 2010: 46). En Andaluces recibieron los números 153 a 167.

A diferencia de otras series, a esta se la sometió a una transformación levísima, ya que sus unidades siguieron siendo unas 030 como en su origen, pero sí que se modificaron la 160 y 161.

Las número 157, 159 y 164 las desguazó RENFE en 1942, es decir, en cuanto se formó la empresa, por lo que las diez que quedaban se incluyeron en una sola serie (AA. VV., 1947: ficha 030-2401/030-2409). Las dos transformadas se matricularon aparte de esta (AA. VV., 1947: ficha 030-2463 y AA. VV., 1947: ficha 030-2504). Si no tuvieron números correlativos, como hubiese sido lo adecuado, fue porque el diferente esfuerzo de tracción que adquirieron con la transformación hizo que la empresa ferroviaria nacional las considerase como máquinas distintas (Fernández, 2010: 47).

Dado que todas ellas eran locomotoras muy antiguas, se fueron desguazando poco a poco, de tal manera que en el año 1960 quedaba tan solo una, que fue dada de baja ese mismo año (Fernández, 2010: 48).

Precisamente, esta serie estuvo circulando durante muchos años por la línea que nos ocupa. La 160 se citó en la prensa que estaba circulando por la línea cuando se produjo el accidente del 21 de julio de 1900.

Así mismo, el 8 de diciembre de 1900, las máquinas número 162 y la número 174 sufrieron el gravísimo accidente ocurrido en los llanos de Campo Alto cuando iban hacia Obejo en doble tracción y chocaron con el tren de balasto que iba hacia El Vacar.

30.4.4. Locomotoras de vapor serie 168-177

Cuando se constituyó Andaluces, la serie 153-167, de rodaje 030, pasó a formar parte de su parque de tracción porque, como se ha dicho, provenía de la antigua línea de Córdoba a Málaga. El resultado de estas locomotoras en el arrastre de los trenes de

mercancías fue bueno y, por ello, cuando la empresa necesitó comprar nuevo material, estas fueron las primeras locomotoras adquiridas.

Las diez nuevas máquinas se numeraron como 168-177. La número 168 y 169 fueron construidas en 1877 por Hartmann; la 170, 171, 172 y 173 en 1881 por esa misma empresa; y la 174, 175, 176 y 177 en 1883, las dos primeras también por la citada y las dos últimas por la Société Russe de Métallurgique et des Constructions Mécaniques á San Petersbourg. Este par de unidades se destinaron a Córdoba, desde donde hacía sus servicios ostentando su placa vaciada en hierro con el texto de datos relativos a ellas escrito con caracteres cirílicos (Marshall, 1987:37). El especialista Fernando Fernández Sanz opinó que *“el motivo de la adquisición de estas máquinas rusas es una incógnita”*, dado que son las únicas de esta procedencia que hubo en los ferrocarriles españoles (Fernández, 2010: 98).

Los maquinistas *“de RENFE consideran los primeros ejemplares de esta clase como las mejores máquinas de vapor”* (Marshall, 1987:96).

RENFE las encuadró junto con las número 68-77 y 191-194 y 378-382 dentro de una misma serie (AA. VV., 1947: ficha 030-2505/030-2518) debido a su similitud. Fueron destinadas al depósito de Cercadilla y por ello estuvieron siempre realizando servicios en la línea de Córdoba a Málaga, posiblemente en la de Écija y en la de Belmez (Fernández, 2010: 99).

Además del dato aportado por el investigador Fernando Fernández, su servicio en la línea ha sido constatado también por José Antonio Torquemada, que indicó así mismo que las locomotoras 174-177 estuvieron destinadas a la línea y a las minas de Santa Elisa y Cabeza de Vaca en los años ochenta del siglo XIX (2016: 18).

Según una orden interna del 1 de mayo de 1887 sobre la *“situación del material móvil”*, la línea de Belmez a Córdoba tenía adscrito a su servicio varias *“locomotoras de seis ruedas acopladas”* y *“cilindro exterior nº 174-177”*, es decir, que eran las cuatro pertenecientes al Ferrocarril de Córdoba a Málaga.

Finalmente, su inclusión también se halla en la relación de series de locomotoras que aparecen en el libro de *Hojas de Cargas de Andaluces*.

30.4.5. Locomotoras de vapor serie 191-194

Cuando Andaluces inauguró la línea de Alicante a Murcia encargó a Hartmann doce locomotoras que numeró en dos series distintas: 91-98 y 191-194. Fueron las segundas y terceras series adquiridas por la empresa. Su recepción se produjo en 1883 y 1884 para que diesen servicio en trenes mixtos, dado que su diámetro de ruedas las capacitaba tanto para mercancías como para viajeros. Al haber poco tráfico para tantas locomotoras, la dirección de la empresa trasladó en seguida hasta el depósito de Cercadilla la serie 191-194, ya que debido a su parecido con las series 68-77, 168-177 y 378 y 382 podía dar el mismo resultado que estas (Fernández, 2010: 100).

La utilización de la serie en la línea que nos ocupa no lo presupone solo el hecho de que se insertaran sus unidades entre la dotación de esta reserva de máquinas de Córdoba, sino que figura entre la relación de locomotoras que podían circular por la misma y que figura en el libro de *Hojas de Cargas de Andaluces* ya citado.

Pasaron a RENFE (AA. VV., 1947: ficha 030-2505/030-2508) donde se incluyeron en una misma serie junto a las números 68-77 y 168-177, como ya se ha dicho, y tras unos años de servicio fueron desguazadas en 1956 (Fernández, 2010: 101).

30.4.6. Locomotoras de vapor serie 178-189

Las doce locomotoras de esta serie se construyeron por Cockerill en el año 1886, poco después de que fuese inaugurada la línea de Marchena a Valchillón.

Como se ha dicho, las locomotoras de rodaje 030 fueron las más numerosas de todo el parque motor de la red española, incluido el de Andaluces. Resultó que el diámetro de ruedas de las pertenecientes a esta empresa era de 1.500 milímetros, una medida relativamente grande para este rodaje, pero gracias a ello era posible que remolcasen no solo mercancías, sino también trenes de viajeros. Esto no era muy habitual debido a que a velocidades altas su marcha se volvía muy inestable debido a los voladizos delanteros y traseros, por lo cual, Andaluces transformó una serie de locomotoras del tipo 030 en 130 añadiéndole un bisel en la zona frontal (Arenillas, 2002: 45).

Las transformaciones practicadas por Andaluces a las locomotoras que creyó oportuno de su parque motor comenzaron por estas 178-189 de las que se habla y sobre las 251-270, dos series iguales que habían construido Cockerill y Société Alsacienne sobre un rodaje 030.

Justo Arenillas decía que con estas modificaciones *“se mejoró sensiblemente la estabilidad de marcha para poder remolcar los trenes de viajeros, y además permitió instalar una caldera más larga con mayor capacidad de producción de vapor, lo cual es importante para poder subir trenes en las rampas”*. Además, se les montó un hogar más adecuado para quemar los carbones de mala calidad provenientes de las minas de Belmez, lo que obligó a que se dispusiese la caldera en una posición más alta, con lo cual las locomotoras adquirieron un aspecto muy poco aerodinámico y antiest tico (2002: 45).

Los ferroviarios de entonces, que como los de ahora conocían todo el material motor y rodante mediante convencionalismos y no por sus números de series, llamaron a estas locomotoras *“las cocli”*, o en plural como *“las coclises”*, debido a la castellanización forzada de la palabra *“Cockerill”* un término extranjero difícil de retener para quien no estaba familiarizado con los idiomas (Reyes, años noventa del siglo XX).

Esta serie pasó a RENFE y estuvo *“en servicio activo en el sistema de los antiguos Andaluces y hacen muchos servicios de tracción en trenes secundarios de pasajeros”* (AA. VV., 1947: ficha 130-2034/130-2045). Las cockerill se destinaron a bastantes líneas de la red de Andaluces como la de Almorchón, Marchena, Algeciras y Jaén a Puente Genil, aunque también estuvieron en Almería y Gádor (Marshall, 1987:96) y por ello también estuvieron adscritas al depósito de Cercadilla (Fernández, 2010: 102).

Además, por referencias verbales de Juan Af n, se sabe que las 178-189 estuvieron en la línea que nos ocupa (Afán, años noventa del siglo XX), además de figurar su número de serie en la relación de locomotoras que podían circular por la misma en la página correspondiente al trazado insertada en el libro de uso interno *Hojas de Cargas de Andaluces*.

Fueron desguazadas a lo largo del tiempo y las últimas sucumbieron en los años sesenta del siglo XX. Una de ellas fue destrozada en el set de rodaje que se montó en el desierto de Tabernas, en la provincia de Almería, cuando se rodó la escena del descarrilamiento de uno de los trenes en la película *Lawrence de Arabia*.

30.4.7. Locomotoras de vapor serie 223-230: Las Saint Leonard

Cuando se puso en funcionamiento la línea de Puente Genil a Linares requirió de una dotación de locomotoras adecuadas a la tipología de su trazado: curvas cerradas y abundantes y rampas de hasta 15 milésimas de gradiente, lo que hizo que se debiesen de elegir unas 030 y unas 040 para las circulaciones, respectivamente, de los trenes de mercancías y de viajeros.

Por ejemplo, las 040 no fueron un modelo muy usado por Andaluces, pese a ser, junto con las 030, las máquinas más numerosas de los ferrocarriles españoles. “*Los perfiles fáciles de Andaluces no exigían normalmente el uso de locomotoras 040, siendo suficientes las 030, por lo que todas las locomotoras adquiridas desde su fundación en 1877 hasta comienzos del siglo XX fueron 030*” (Arenillas, 2002: 45), salvo una serie corta.

Las 040 que formaron parte de su parque motor provinieron prácticamente todas de la Compañía de los Ferrocarriles del Sur España y del Córdoba a Belmez, líneas de perfiles muy accidentados. A esta última perteneció la serie 213-222 ya descrita de las Cail y Sneider-Creusot. Andaluces debió tenerlas muy en cuenta cuando encargó a la Société de Saint Leonard ocho más idénticas a estas, por lo cual, los constructores siguieron los planos de las citadas, que comprase la compañía del Córdoba a Belmez a la del Ciudad Real a Badajoz en 1872.

Se recibieron en 1890 y 1891, añadiéndole una marquesina de protección para la cabina, elemento que también se les puso a las antiguas para así proteger a los operadores de las inclemencias del tiempo y, de paso, unificar el aspecto de ambas series. Fueron numeradas como 223-230.

Dos de las ocho fueron transformadas cuando Andaluces comenzó la etapa de adaptaciones, en concreto la 223 y 227. Además, se modificaron también la 216 y la 219, procedentes de la serie casi idéntica original del Ciudad Real a Badajoz. La transformación consistió en proporcionarles una ampliación de su rodaje 040 original hasta convertirla en una 140 *consolidation*. Se efectuó tal cambio para darle una mayor capacidad de arrastre y prepararla para que tuviese un menor consumo de combustible. Las cuatro llegaron a RENFE (AA. VV., 1947: ficha 140-2021/2024).

Las seis restantes de la serie también pasaron a RENFE (AA. VV., 1947: ficha 040-2211/2216). En sus años postreros estaban asignadas al depósito de Puente Genil desde donde hacían servicios de mercancías hasta Espeluy y Jaén por “La Línea del Aceite”. Fueron dadas de baja al inicio de los sesenta y desguazadas durante la segunda mitad de la citada década, como se hizo sistemáticamente con todo el material motor de tracción vapor.

La adscripción a la línea ha sido refrendada por su inclusión en el listado de series que aparecen en el libro de *Hojas de Cargas de Andaluces*.

30.4.8. Locomotoras de vapor serie 251-270

La serie 251-270, que construyó la Société Alsacienne en 1891, fueron unas máquinas idénticas a la serie 178-189, construidas por Cockerill, que habían sido añadidas al parque motor de la compañía cinco años antes de esa fecha.

El investigador Justo Arenillas dijo con respecto a las antiguas compañías ferroviarias que “*tenían por costumbre comprar el mismo modelo de locomotora a diferentes constructores, incluso de países distintos, lo que posiblemente estuviera motivado por el mejor precio ofertado por el segundo fabricante*” (2002: 45). Por esa misma métrica, si una empresa tan solo adquiría unas cuantas locomotoras de un tipo determinado, lo más usual era que no incrementase su parque con nuevas unidades de modelos semejantes.

Debido a la similitud mencionada de ambas serie, cuando se mandaron transformar las primeras en los talleres de Málaga, también se les colocó a estas un bisel delantero para adaptarle un nuevo eje libre (Fernández, 2010: 103).

Debido a su buen estado, pasaron a RENFE todas las integrantes de la serie (AA. VV., 1947: ficha 130-2051/130-2070).

Su presencia en la línea ha sido acreditada por su inclusión en el libro de *Hojas de Cargas de Andaluces*. Además, en el año 1898, estaban en servicio en Córdoba dado que la 259 y la 254 tuvieron un accidente en Cercadilla el 14 y el 16 de noviembre de 1898.

30.4.9. Locomotoras de vapor serie 68-77

Justo Arenillas Melendo, el analista de la tracción vapor, comentó que, en total, la empresa adquirió cuarenta y cinco locomotoras belgas en 1901. “*Con las compras a Cockerill y Société Alsacienne consiguió tener una serie de 32 locomotoras de tipo 030, que ya era una cantidad notable para un ferrocarril de las dimensiones y tráfico de esta Compañía*” (2002: 45).

Las que nos ocupan ahora eran casi idénticas a las de la serie 378-382, que, a su vez, eran prácticamente iguales a las 168-177 y a las 191-194. Debido a esta evidente similitud, RENFE las numeró dentro de una sola serie (AA. VV., 1947: ficha 030-2542 a la 030-2556).

Se repartieron por varios depósitos de la red de Andaluces, como Algeciras, Cádiz, Utrera y el de Cercadilla (Fernández, 2010: 104), por lo cual hicieron servicios en la línea de Córdoba a Marchena llevando trenes de pasajeros y mixtos y en la de Belmez, como indica su aparición en la relación de series de locomotoras que aparecen en el libro de *Hojas de Cargas de Andaluces*.

Poco a poco se fueron desguazando hasta llegar al año 1967, en el que desaparecieron todas (Fernández, 2010: 105).

30.4.10. Locomotoras de vapor serie 378-382

La serie 378-382 perteneció al tipo de rodaje 030 y se construyeron en 1901. Eran muy similares a las serie 66-77, 168-177 y 191-194 (Marshall, 1987:96), por lo que no se va a entrar en su análisis.

Sus unidades también estuvieron en la línea. Los documentos que lo prueban se reducen a la noticia de la prensa referente a que la locomotora 381 arrolló a una caballería en las inmediaciones del P. K. 15,512 el día 29 de julio de 1916 (Anónimo,

30/07/2016: *Diario de Córdoba* Núm. 20.445) y además que se incluyó en la relación de series de locomotoras que aparecen en el libro de *Hojas de Cargas de Andaluces*.

30.4.11. Locomotoras de vapor serie 301-310: Las compound

En el año 1902, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces compró diez locomotoras compound de rodaje 230 a la empresa Société Alsasienne que debían emplearse en el remolcado de trenes de viajeros, para lo cual, sus cuatro cilindros iban a ser muy convenientes para darle la rapidez necesaria para alcanzar las velocidades adecuadas. Pero, para que pudiesen circular por los trazados de la red de Andaluces a las que iban a ser destinadas, antes se debían de renovar algunos puentes debido al mayor peso de estas, por lo cual, se cambiaron los que se creyó oportuno entre Puente Genil y Córdoba, de la línea de Málaga, y entre Cercadilla y La Alhondiguilla.

El refuerzo que se practicó en 1903 al puente de Pedroches y a los pontones de la carretera de Almadén y del camino de Extremadura, situados respectivamente en los P. K. 4,590, 8,044 y 42,245, habían posibilitado que pudiesen cruzarlos *“las máquinas compound n  301   310 que esta Compa a tiene montadas en Málaga hace tiempo”*. Por lo cual, el 23 de octubre de 1903 se solicitó a la 4  División que las diez locomotoras pudiesen viajar aisladas, y no remolcadas, desde esa capital hasta Córdoba con el fin de que *“el aumento de peso debido al agua de la caldera no llegó á 5 toneladas y por lo tanto el efecto sobre los puentes del conjunto de una de estas máquinas y de la que la remolcar  será mucho mayor que el de una compound aislada circulando por sus propios medios”* (AHF, 1903: A - 0217 - 008).

El trayecto lo realizarían a pequeña velocidad, dependiendo de las características del trazado. Desde Málaga a El Chorro irían a 20 kilómetros por hora; desde aquí a Gobantes a 10 kilómetros por hora; desde aquí a Fernán N n ez a 20 kilómetros por hora; desde aquí a Valchillón a 10 kilómetros por hora; y desde aquí a Cercadilla a 20 kilómetros por hora. Por parte de la 4  División no hubo inconveniente para que circularan por la línea de Málaga para poder llegar hasta Córdoba a las velocidades marcadas por la compa a propietaria.

El 4 de noviembre de 1903, se autorizó la circulación de estas máquinas por la línea de Belmez, toda vez que se habían reforzado adecuadamente los puentes que podían sufrir con su peso, salvo que había que hacer unas pruebas antes, pero supervisadas por un ingeniero que debía ratificarlo, si era satisfactorio.

Como quiera que las máquinas viajaron hasta Córdoba en los días siguientes a la citada fecha, Andaluces realizó las pruebas prescritas por la superioridad el 27 de noviembre, por lo cual, viajó el ingeniero hasta Córdoba el día anterior en el expreso de Sevilla y el 28 emitió su informe favorable a la circulación, dado *“que los coeficientes de trabajo y las flechas medidas son inferiores   las previstas en el proyecto aprobado”*.

El buen resultado de estas unidades hizo que muchos años después se volviesen a encargar otras veinte más. Pese a la diferencia de tiempo que había pasado entre la llegada de estas y la de sus hermanas primigenias, se construyeron iguales, salvo en detalles nimios como el hecho de haberle dado a las más recientes una mayor amplitud a la chimenea y al voladizo de la cabina a fin de proteger mejor de las inclemencias del tiempo a los conductores, dado que era muy corta en las de origen (Fernández: 2010, 112).

Se abonaron con el dinero de la Caja Ferroviaria, como parte de la ayuda que el gobierno de la dictadura de Primo de Rivera ofreció a las compañías a fin de paliar el grave problema que padecía el ferrocarril español. Ello obligaba, excepto en lo que no fuera posible, a que se construyera el material en fábricas españolas, por lo cual, en 1926, se le encargaron a Babcock & Wilcox las que se matricularon entre el número 311 y el 315, para seguir con la cadencia numérica iniciada con las primeras. De las 316 a 330 fueron construidas por Euskalduna en 1928. Al final, se añadieron al pedido tres más, que construyeron entre 1927 y 1929 estas dos empresas citadas, a razón de dos unidades la primera y una la segunda (Fernández: 2010, 112).

Pasaron a RENFE (AA. VV., 1947: ficha 230-4111/230-4143), donde siguieron prestando servicio hasta que se desguazaron entre los años 1964 a 1967.

30.4.12. Locomotoras de vapor serie 601-610: Las Du Bousquets

Durante los primeros años del siglo XX las locomotoras de sistema articulado se encontraban entre los adelantos técnicos de primer orden. Varios ferrocarriles de vía ancha como el Central de Aragón o el Lorca, Baza y Águilas habían adquirido, respectivamente, locomotoras Mallet y Kitson-Meyer, y algunos de vía estrecha, las utilizaban con buenos resultados (Arenillas, 2002: 46).

A la hora de plantearse la modificación más mínima en sus sistemas de explotación, la sustitución de locomotoras era el principal escollo a salvar. *“Andaluces tenía un difícil problema de explotación con la línea de Córdoba a Belmez a causa de sus fuertes rampas de 30 milésimas que exigían la doble tracción que resultaba muy costosa”* (Arenillas, 2002: 45). La doble tracción era un método de explotación antieconómico que podía ser resuelto con una locomotora que, teóricamente, recogía en una sola el mecanismo de dos distintas, como ocurría con las articuladas. Los sistemas Mallet o Kitson-Meyer podían ser dos serios candidatos a una solución plausible, entre otras cosas, porque el elevado número de ejes motores repartía uniformemente el peso de la máquina y porque dos carretones podían ceñirse a los cerrados radios de las curvas de la línea sin problema.

Unos diez años después de la llegada de las compound se hizo necesaria la adquisición de un nuevo material para el trazado, ya que la incipiente industrialización y desarrollo del país, así lo requería. Por ello, la dependencia que desde siempre había tenido la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces de los medios técnicos franceses, hizo que al final se decidiese la adquisición de un nuevo adelanto que, como en las Kitson-Meyer, la máquina descansaba sobre un par de carretones en los que *“el bogie trasero es fijo, mientras que el delantero es orientable”* (Arenillas, 2002: 46).

Al estar situados uno frente al otro en el centro de la máquina, separados únicamente por dos ejes libres, la locomotora se convertía en una 031 debido a un eje, en una 130 debido al otro y en una tanque, ya que era una locomotora-ténder, un tipo utilizado en Francia, China y España en exclusiva y aquí solo estuvieron en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, otra de las peculiaridades completamente singulares del Córdoba-Belmez en cuanto a su parque motor.

Tal sistema fue ideado por Gastón Du Bousquets, ingeniero jefe de material y tracción de la Compagnie du Nord, empresa que había adoptado máquinas de este tipo, así como la Compagnie du l'Est y la del Ceinture de París, allá por 1905 (Arenillas, 2002: 45).

La construcción de las diez locomotoras-ténder de doble sistema de bielas y cilindros fue encomendada a la Usine Metalurgique de Hainault en 1912. Estas compound disponían de cuatro cilindros exteriores que funcionaban con vapor saturado, el diámetro de las ruedas motrices fue de 1.350 milímetros, algo menor que el de sus hermanas francesas (Fernández: 2010, 113); el timbre de la caldera tenía una presión de 16 kilogramos por centímetros cuadrado; su peso en servicio era de 94 toneladas; su potencia era de 1.130 caballos de vapor y su esfuerzo de tracción fue de 17.394 kilogramos (AA. VV., 1947: ficha 062-0401/0406).

Los casi trece metros cúbicos de agua que cargaban en sus tanques ubicados en la marquesina sus iguales francesas no pudieron ser colocados en estas, ya que las restricciones de peso por el problema de la vía impidieron proveerlas de depósitos con capacidad suficiente como para abastecer el alto consumo de este líquido tan determinante para una locomotora de vapor.

A estas solo se les pudo dar aforo para 2,79 metros cúbicos, pero, el consumo de agua era tan cuantioso que debió ser transportada en un vagón cisterna de dos ejes, cuyo contenido llegaba hasta los once metros cúbicos, con lo cual máquina y remolque debieron circular ya para siempre de manera indisoluble (Fernández: 2010, 113).

Como quiera que las locomotoras fueron encuadradas por Andaluces en la serie 601-610, los números de serie de estos aljibes rodantes correspondieron a los de sus compañeras: Pfv 601-610. Fueron construidos también en 1912 por la sociedad belga Baumé et Marpent. Gracias a ellos, los problemas de abastecimiento de agua en muchos puntos de la línea pudieron ser resueltos de manera satisfactoria en un entorno en el que no sobraba.

Con estos ténderes tan poco convencionales, otra salvedad que distingue a esta línea de las demás, se las vio marchando muy gallardas durante buena parte de las primeras décadas del siglo XX.

Sin duda que estas locomotora debieron ser el orgullo de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, ya que eran capaces de desplegar un esfuerzo de tracción de diecisiete mil kilogramos, el máximo alcanzado por cualquier otra máquina fabricada hasta el momento.

Durante sus primeros años de vida activa dieron el resultado apetecido. Luego, comenzaron las reparaciones. Las roturas de bielas no eran infrecuentes, así como otros fallos de tipo mecánico. Si ocurría esto, al ser de doble expansión, se tenían muchos recursos para poder circular con los movimientos de baja y alta presión únicamente, pero, luego, como en otras máquinas de rodajes semejantes, se volvieron de mantenimiento muy complejo.

Gastaban una cantidad de carbón impropia para una locomotora de su clase, aunque no toda la culpa debía ser de la máquina. La bajísima calidad del carbón también contribuía a su deplorable marcha (Afán, años noventa del siglo XX). Se supone que por todas estas deficiencias, fueron las únicas locomotoras articuladas que tuvo la compañía.

Fueron asignadas al depósito de Cercadilla. Su vida activa la realizaron en la línea de Córdoba a Belmez, por lo que nunca salieron a otros trazados ni se efectuase el menor traslado a ningún otro punto de la red de Andaluces o RENFE. Con ello, puede decirse que fueron unas locomotoras propias de la línea que nos ocupa (Fernández: 2010, 113).

El tramo de Córdoba a Belmez era recorrido en doce, dieciséis y hasta en veinte horas, lo que suponía una tremenda dedicación y pérdida de tiempo para sus conductores y personal de los trenes de los que tiraban (Afán, años noventa del siglo XX), así que debido a su elevado coste de conservación y a la potencia que resultaba insuficiente, cuatro de ellas fueron desguazadas por RENFE en 1942, incluso antes de ser numeradas por la nueva empresa nacional.

Solo fueron matriculadas desde la 604 a la 609 (AA. VV., 1947: ficha 062-0401/0406), pero su vida activa no fue demasiado larga, ya que un año después se desguazó otra, en 1946, otra más y las tres que quedaban fueron eliminadas en 1947 (Fernández: 2010, 114).

En cambio, los diez vagones cisterna no solo se integraron en la macroempresa nacional con los números Rfv 101-110-ST sino que durante décadas fueron usados para la distribución de agua en las pequeñas estaciones y apeaderos o casas de vías y obras. A mediados de la década de los setenta aún permanecían casi todos con su apariencia primigenia y hasta en el otoño de 1989 se encontraba en perfecto uso el Rfv 102 ST, correspondiente al Pfv 602 original, en la vieja estación de Córdoba-Cercadilla poco antes de que fuese desmantelada, pero con algunas modificaciones relativas a las cajas de grasas y supresión de topes y balconcillos de los extremos.

Precisamente, allí fue fotografiado por quien suscribe. Otro de estos vagones, también muy modificado, fue fotografiado por Antonio Montilla Lucena en 1982 en la estación de Guadix.

Después de comprobar los resultados de las Du Bousquets, la empresa andaluza y la estatal ya no volvieron a interesarse por esta línea de forma particular, así que todas las máquinas de las que se hizo acopio a partir de ese momento fueron adquiridas con criterios muy generales. Por ello, las nuevas dotaciones para esta línea se hicieron utilizando unidades que ya habían dado buenos resultados en otros trazados de origen.

30.4.13. Locomotoras de vapor serie 451-455

El éxito que tuvo la transformación efectuada a las locomotoras 040 par convertirlas en 140 fue lo que determinó a Andaluces a comprar en el año 1919 la serie 451-455. Esta preferencia por este tipo de rodaje fue tan rotunda en esta compañía que del total de nueve series de máquinas que circularon por las vías españolas, cuatro pertenecieron a esta empresa ferroviaria (Marshall, 1987: 157).

Las unidades fueron construidas por la North British Locomotive Company, es decir, que por una vez se cambió la inercia de comprar locomotoras a fábricas alemanas, belgas o francesas y se pidieron a Gran Bretaña, aunque no sería la única vez.

Cuando se integraron en RENFE (AA. VV., 1947: ficha 140-2016/140-2020), estuvieron adscritas al depósito de Guadix, desde donde se enviaron a su dieselización debido a su buen resultado en los últimos años de su vida útil, tras lo cual, se llevaron al desguace en los años 1966 y 1967 (Fernández, 2010: 185).

Su presencia en la línea se constata por el listado de las *Hojas de Cargas de Andaluces*.

30.4.14. Locomotoras de vapor serie 461-475: Las Consolidation

El resultado de las cinco locomotoras de rodaje 140 matriculadas como la serie 451-455, fue lo que determinó a que Andaluces adquiriese en 1921 la serie 461-475, sin embargo, no se le compraron a la misma constructora, sino a Baldwin, por lo que su aspecto fue distinto, pero similar a las demás locomotoras norteamericanas con las que compartió diseño y modos constructivos, incluidos los bojes de tipo Diamond del ténder.

Fueron destinadas a los depósitos de Guadix y de Granada (Fernández: 2010, 186), desde donde se retrajeron algunas a la línea de Córdoba a Belmez en los años finales de la década de los años veinte del siglo XX. Su magnífica disposición mecánica les hizo que permaneciesen en servicio hasta los momentos en los que el vapor se encaminaba hacia su supresión definitiva, donde le dieron la terna a "las cuatrocientas".

El arrastre de mercancías fue su encomienda y sin duda que su rodaje 140 y sus dimensiones reducidas les hicieron ser unas máquinas de excelente comportamiento en esta y en las líneas en que estuvieron.

Pasaron a RENFE en su totalidad (AA. VV., 1947: ficha 140-2001/140-2015) y se desguazaron entre los años 1965 y 1967 (Fernández: 2010, 186).

La máquina número 469 fue la que tuvo el accidente ocurrido el 8 de enero de 1922 a la salida sur del túnel número 1, en el que murieron los dos responsables de la conducción y en el que el hijo del maquinista, de trece años, perdió las dos piernas (Anónimo, 09/01/1922: *El Defensor de Córdoba* Núm. 7272).

Al parecer, estas locomotoras salían de Córdoba diariamente para remolcar únicamente los trenes correo, lo que da fe de la confianza que la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces tenía puesta en estas (Anónimo, 11/01/1922: *La Voz* Núm. 736).

30.4.15. Locomotoras de vapor serie 401-450: Las "Cuatrocientas"

Las mismas deficiencias de explotación que tenía la línea, que fue lo que decidió a Andaluces a la compra de las Du Bousquets, predispuso a los dirigentes de la compañía a la adquisición de otras máquinas de tecnología adecuada al aumento de velocidades y capacidad de arrastre necesarios. El crecimiento económico producido en España en la segunda década del siglo XX debido al hecho de haber permanecido al margen de la Gran Guerra, trajo como consecuencia que hubiese un aumento equivalente de nuevos servicios en el ferrocarril.

Siguiendo al prestigioso analista Justo Arenillas Melendo, el rodaje 240 acababa de ser incorporado por Norte y MZA, por lo que se encargó a la Société Franco-Belge de la Croyere y Raimés, radicadas respectivamente en Bélgica y Francia, que proyectase la construcción de un modelo que sirviera para el arrastre de trenes de viajeros, pero que, a diferencia de las tónicas seguidas en Europa, su diámetro de ruedas no fuera demasiado grande, ya que las rampas de la orografía hispana no lo permitirían. Incluso, el peso por eje no podía superar los 13.000 kilogramos, que era lo máximo que permitía la vía para no dañarla. Además, debía arrastrar convoyes de trescientas treinta toneladas en rampas de cinco milésimas de desnivel a sesenta kilómetros por hora, o doscientas cincuenta toneladas en quince milésimas a cincuenta kilómetros por hora, o ciento ochenta y tres toneladas en treinta milésimas a veinticinco kilómetros por hora (2002: 44-47).

El impedimento de los tramos metálicos, muy numerosos en toda la red sureña, aconsejó el estiramiento de las distancias entre ejes con objeto de reducir el peso por

metro lineal el máximo posible. Por otro lado, la bajada de la altura de la caldera, al contrario de lo que ocurría con el resto de las locomotoras de este tipo que exprimían hasta el límite el gálibo, dieron a estas un aspecto algo bajo y alargado, una fisonomía singular, pero que no dejaba de ser airosa.

Dispondrían de cuatro cilindros exteriores que funcionarían con vapor de simple expansión y vapor recalentado, el diámetro de las ruedas motrices fue de 1.620 milímetros, el timbre de la caldera tenía una presión de 13 kilogramos por centímetros cuadrado, su peso en servicio era de 101,57 toneladas, su potencia era de 1.375 caballos de vapor y su esfuerzo de tracción fue de 9.966 kilogramos (AA. VV., 1947: ficha 240-2001-2050).

El largo del tender, y por ello su mayor peso, obligó a la colocación de un tercer eje que se dispuso casi en el centro de forma asimétrica con respecto a los otros dos. Así, en los pequeños radios de curva, se producía un desplazamiento lateral de este que posibilitaba su inscripción en las curvas, a lo que también ayudaba su suspensión semiindependiente.

Una vez hechas estas puntualizaciones, en el año 1914 se concretó un pedido a la fábrica de La Croyere de quince unidades, pero *“a causa de la Primera Guerra Mundial, las 15 locomotoras belgas, a las que les correspondió la numeración de Andaluces 401/415 no fueron entregadas hasta 1920”* (Arenillas, 2002: 47).

Con el retraso en la fabricación de estas, la necesidad de máquinas se hizo tan perentoria en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces que nada más recibidas se *“convocó un concurso para 35 locomotoras adicionales a cargo del anticipo que por aquella época estaba concediendo el Gobierno a las compañías ferroviarias para que pudieran proveerse de material. El concurso fue adjudicado a tres fabricantes alemanes, Borsig (15 locomotoras 416/430), Schwartzkopff (431/440) y Hannoversche (441/450)”*, ya que el precio de 4,10 pesetas por kilogramo fue el más barato que pudo conseguirse. Se encargaron en 1920 y se recibieron rápidamente en 1922. Los tenderes de estas nuevas se pidieron con dos bojes, ya que su peso y longitud se aumentaron ligeramente.

Las cincuenta máquinas supusieron la serie más numerosa que tuvo esta compañía, por lo que prestaron servicio, casi sin excepción, a todas las líneas de su competencia. Las quince primeras de la primera remesa fueron llamadas por los ferroviarios *“la serie baja”* y las treinta y cinco de la última entrega, fue denominada como *“la serie alta”*, para diferenciarlas de sus hermanas debido a la disimilitud del tender (Afán, años noventa del siglo XX).

Las de la primera serie fueron destinadas a la línea de Bobadilla a Granada y a la que unía esta capital andaluza con Moreda y Almería, ya que tenían un tender de tres ejes y por ello su menor longitud las capacitaba para el paso de los puentes y para acometer el pequeño radio de las curvas (Fernández: 2010, 181).

El segundo bloque se repartió por los depósitos de Málaga y de Córdoba-Cercadilla, donde hubo una docena de unidades destinadas a atender el tráfico de mercancías y viajeros de la línea de la Sierra por la que remolcaban trenes de dobles tracciones por cabeza y cola y hasta impresionantes triples tracciones.

En las rampas de La Balanzona podían con trenes de doscientas toneladas a una velocidad de treinta kilómetros por hora y con ese mismo peso remolcaban convoyes de cuatrocientas toneladas en las rampas de dieciséis milésimas de El Vacar-Villaharta a Alhondiguilla-Villaviciosa (Anónimo, 1927).

Una vez destinadas a la línea, no la abandonaron nunca y en ella estuvieron casi hasta el cierre de la etapa del vapor, ya bien entrados los años sesenta del pasado siglo.

Los ferroviarios de Andaluces las conocieron como “las cuatrocientas”, denominadas así debido a su número de matriculación. Esta designación se perpetuó a lo largo del tiempo y aunque esta empresa desapareció absorbida por RENFE, también los operarios de la de ámbito estatal las siguieron llamando así.

Pasaron en su totalidad a esta empresa (AA. VV., 1947: ficha 240-2001-2050). Su desguace comenzó en 1964. Las supervivientes se destinaron al depósito de Puente Genil en 1967. Debido a su magnífico resultado se pensó en fuelizar algunas, pero finalmente se destruyeron todas las que quedaban en el año 1968 (Fernández: 2010, 181).

30.4.16. Locomotoras de vapor serie 476-495

El Estatuto Ferroviario, promulgado durante la dictadura de Primo de Rivera, hizo que las compañías férreas se acogieran al Plan de Ayuda para el que había sido creado. Con el dinero cedido, Andaluces adquirió mediante este sistema la serie 476-495, de rodaje 140, como venía siendo habitual en sus preferencias de compra en aquellos momentos (Fernández: 2010, 210).

Estas sí que eran casi idénticas a las Baldwin de la serie 461-475, pero, una disposición del Gobierno para ayudar a la industria nacional hizo que se solicitase la construcción en 1927 a Babcock & Wilcox de las locomotoras números 476 a la 487 y a Euskalduna desde la 488 a la 495.

Pasaron a RENFE (AA. VV., 1947: ficha 140-2001/140-2015) donde prestaron servicio en la línea de Almería y en la de Guadix a Granada (Marshall, 1987: 161).

También en el caso de esta serie se constata su presencia en la línea no solo porque figura entre las inscritas en el listado del libro de las *Hojas de Cargas de Andaluces*, sino porque se fotografió su bella estampa en Cerro Muriano en los primeros años treinta del siglo XX.

30.5.0. Las locomotoras de vapor de RENFE del Córdoba a Belmez

30.5.1. Proemio

Como se ha visto, en el origen de la línea, las series de máquinas que se utilizaron fueron las que adquirió la Compañía del Ferro-carril de Córdoba a Espiel y Belmez y cuando esta pasó a formar parte de la amplia red de Andaluces, las elegidas para remolcar los trenes de su intenso tráfico fueron algunas de las distintas series de su vasto parque motor, salvo en algún caso concreto que se redujeron a series encargadas ex profeso para el trazado que nos ocupa, como se ha explicado ya.

Entonces, cuando los múltiples problemas de la empresa acabaron poniéndola en manos de RENFE fue cuando comenzó a circular por sus vías un material ajeno a las empresas citadas en primer y en segundo lugar, de tipología muy diversa como se verá, pero que cohabitó con algunas series ya descritas, por lo que será esta la principal característica de la nueva etapa: la pluralidad debida a un catálogo de algún que otro millar de máquinas que procedía de las compañías absorbidas por RENFE, con lo que la

tracción vapor de la línea de Córdoba a Belmez, en conjunto, hizo de este trazado uno de los más pintorescos de toda la red nacional.

30.5.2. Locomotoras de vapor serie 41-44: Las Mallets

El buen servicio de las Du Bousquets en su mejor época hizo que cuando RENFE retiró estas de la línea que nos ocupa, sus responsables pensasen en sustituirlas por otras articuladas y, para ello, se destinó a esta unas locomotoras de similares características. Las designadas fueron unas Mallets de rodaje 160, o también 130+030, construidas por la empresa alemana Borsig en 1902 para el Central de Aragón.

Al igual que esta, la línea aragonesa tenía una serie de grandes desniveles que era necesario encarar con máquinas muy potentes. Sus directivos decidieron probar, por vez primera en vía ancha, una máquina articulada cuya potencia no había sido nunca superada. El reto era el remolcado de trenes de trescientas setenta y cinco toneladas por el empinado Puerto de Escandón.

Borsig aconsejó que una locomotora-ténder de dos grupos 030 de sistema Mallet sería lo adecuado, situándose sus cilindros de baja presión en el carro articulado delantero y los de alta presión en el grupo situado en el bastidor y al fin, se concretó el pedido de cuatro locomotoras que fueron numeradas del 41 al 44.

En el ténder cargaban cinco toneladas de carbón y llegaban a admitir hasta veinte metros cúbicos de agua (Maestro et al., 2000: 119). El resultado fue que la vía no soportó el peso desproporcionado de la máquina, lo que provocó una serie de enfrentamientos entre la fábrica y la compañía en los que se acusaban mutuamente del error, por lo que se decidió recurrir a su aligeramiento.

Para ello, se le añadió un pony de ruedas exploradoras en la zona delantera, pero, como no fue suficiente, se situaron los depósitos del agua y del carbón en un ténder remolcado, con lo que se consiguió distribuir el peso en servicio hasta niveles tolerables.

Disponía de cuatro cilindros exteriores que funcionaban con vapor saturado, el diámetro de las ruedas motrices fue de 1.100 milímetros, el timbre de la caldera tenía una presión de 12 kilogramos por centímetros cuadrado, su peso en servicio era de 127,5 toneladas, su potencia era de 1.376 caballos de vapor y su esfuerzo de tracción fue de 16.365 kilogramos (AA. VV., 1947: ficha 160-4001/4004).

Otras Mallets fueron usadas frecuentemente en el Central de Aragón al ver el resultado de estas primeras. Aunque eran lentas, como es de imaginar debido al ínfimo radio de ruedas, consiguieron ser muy buenas en el esfuerzo de tracción.

Cuando RENFE se hizo cargo de los ferrocarriles del país se destinaron al depósito de Valencia. Desde allí, se trasladaron al de Córdoba-Cercadilla tan solo dos, las número 42 y 44, cuando se retiraron las Du Bousquets en 1947, como se ha dicho (Fernández: 2010, 113).

Las dos unidades fueron bautizadas por los ferroviarios como las "*gato espantado*" en su definitivo alojamiento debido al sonido que producía el vapor al pasar por una de sus válvulas de salida, que era semejante al bufido de este animal doméstico (Reyes, años noventa del siglo XX).

Pese a que venían a sustituir a las viejas locomotoras francesas para paliar un problema, las Mallets llegaron tan deterioradas que no solo no mejoraron en nada la situación creada, sino que la empeoraron más aún, por lo que su vejez no fue brillante.

En el recorrido de tan solo diecinueve kilómetros entre Córdoba y Cerro Muriano solían emplearse a veces entre catorce y dieciocho horas para ir y volver, ya que se debía tener mucha vía expedita para no retrasar a los otros convoyes que subían o bajaban y cuya marcha era más acelerada que la de las desvinciadas aragonesas (Afán, años noventa del siglo XX). Debido a ello, no se utilizaron casi en la línea de la Sierra, por lo que en 1952 fueron apartadas en Bobadilla y quedaron a la espera de su desguace.

Sin duda que ninguno de los últimos operarios que las manejaron las echó de menos.

30.5.3. Locomotoras de vapor serie 50-52: Las Kitson-Meyer

Los problemas que ocasionaba la tracción en rampas fuertes obligaron a que se convocase un concurso en 1851 para elegir a la locomotora más adecuada para la línea alpina de Semmering, en Austria, que, como se ha dicho ya, es un trazado de montaña de una dificultad muy acusada y es el único complejo ferroviario del mundo que fue declarado por la UNESCO como Patrimonio Cultural de la Humanidad el 2 de diciembre de 1998 (es.eurail.com/europe-by-train/scenic-trains/semmering-line).

En aquel momento, ninguno de los cuatro prototipos que fueron a concurso dio el resultado mínimo exigible, por lo que el problema se resolvió recurriendo de nuevo al uso de las máquinas convencionales.

Günther, un ingeniero austriaco, presentó un vehículo con unas innovaciones técnicas que la casa británica Kitson creyó oportuno utilizar cuando ciertos ferrocarriles chilenos de vía estrecha encargaron a esta empresa unas máquinas potentes para dar salida al nitrato.

Las Du Bousquets, Meyer, Garrat, Mallet, Fairlie, Kitson, etc., eran locomotoras articuladas a secas. Las diferencias entre unas y otras radicaban en la disposición de los cilindros, en la colocación de dos grupos dobles de ruedas, el acoplamiento de estos en la estructura de la máquina y hasta si estos ejes eran fijos o se situaban sobre carretones para permitir el acople a las curvas del trazado.

Otra de sus muchas bondades era que al disponer de esa cantidad de ejes, el peso se repartía más regularmente y atacaba menos a la vía y así, el paso por los puentes no se hacía peligroso (Gómez et al., 1994: 151).

Kitson modificó el sistema Meyer y lo adaptó en tres locomotoras que el ferrocarril de Lorca, Baza y Águilas le había encargado para arrastrar trenes de mineral en las pendientes del puerto de Águilas y Almendricos.

Al ser de simple expansión, debían tener dos chimeneas, ya que había dos grupos motores, por lo que la trasera dejaba escapar humo y por la trasera, instalada casi en la cabina, salía el vapor de agua.

En la compañía de destino, allá por 1908, se les adjudicaron los números 50, 51 y 52 a estas “gordas de dos chimeneas”, como oportunamente se las llamó entre el personal ferroviario (Gómez et al., 1994: 153).

Aparte de mineral, solían remolcar trenes de mercancías desde Baza a Águilas, en cuyo cometido el maquinista debía ser auxiliado por dos fogoneros. El calor desprendido por la salida trasera de vapor era tremendo, con lo que los calurosos veranos de la mitad sur hispana en una de aquellas máquinas debieron ser insoportables.

Antes de la guerra se les hizo una reparación en la que se suplementó el depósito de carbón para darle una mayor cabida y se modificaron los areneros, pero sus días parecían estar contados. Cuando en 1947 se retiraron las Du Bousquets de la línea de Belmez, se las destinó a Córdoba, con lo que compartieron trabajo con las Borsig del Central de Aragón (AA. VV., 1947: ficha 180-0401/180-0403).

En la época en la que llegaron a Cercadilla, habían ocurrido hacía muy poco los luctuosos sucesos de Hiroshima y Nagasaki. Sin embargo, no hay que olvidar que por entonces esta forma de energía era investigada para bien de la Ciencia y por ello todo lo relativo a la descomposición del átomo era sinónimo de avance en una España atrasada. Por ello, “las gordas de dos chimeneas”, poseedoras de una tecnología tan poco usual, fueron llamadas en Córdoba “las atómicas”, a pesar de que había otras máquinas españolas que llevaron también ese pomposo nombre (Afán, Años noventa del siglo XX) y (Gómez et al., 1994: 153).

La estabilidad de marcha que le conferían sus nueve ejes y la potencia que desplegaban, hizo que pudieran subir con facilidad las rampas del treinta y tres por mil tirando de trenes de ciento ochenta toneladas, aunque a una velocidad de quince kilómetros por hora, ya que su ínfimo diámetro de ruedas no le permitían más. En las bajadas arrastraban más de setecientas toneladas en composiciones de unos cuarenta vagones (Afán, Años noventa del siglo XX).

Aunque fueron muy apropiadas para las pendientes del recorrido, debido al pequeño diámetro de ruedas y a que sus cuatro cilindros de alta presión y sus ocho ejes acoplados más uno libre le proporcionaban una buena distribución del peso, el desgaste por un uso excesivo y prolongado en rampas fuertes hicieron que fuesen dadas de baja paulatinamente y desguazadas en 1953 para bien de los operarios que las manejaban (Gómez et al., 1994: 153).

30.5.4. Locomotoras de vapor serie 547-561: Las “Quinientas”

Al producirse la leve mejora económica que siguió a la crisis de 1898, se registró un movimiento más elevado de las mercancías por ferrocarril, con lo cual, necesitada de material motor, MZA aceptó una propuesta de la Maquinista, Terrestre y Marítima en la que le ofertaban unas locomotoras de cuatro ejes acoplados. Desde 1889, si exceptuamos las compradas en 1895 a esta misma fábrica, esta compañía no había adquirido locomotora alguna durante la última década del siglo y las que tenía, procedían todas de los lotes entregados en la absorción de las distintas corporaciones ferroviarias (Fernández, 1986: 37).

El diseño provenía de un modelo construido por Cockerill que tenía las ruedas macizas y por ello se ofreció esta locomotora precisamente, dado que se deseaban que se construyese en España por entero y en 1901 la industria pesada no podía fabricar una rueda de radios específica para máquinas (Fernández, 1986: 38).

Fueron numeradas 547-561 y por ello la gente del ferrocarril las llamó “las quinientas”, incluso en su etapa de servicio en RENFE (AA. VV., 1947: ficha 040-2271/2285).

Su capacidad de arrastre, para una locomotora de su envergadura, no fue muy grande. Noventa toneladas no eran demasiadas, pero la empresa estatal decidió que se las podía emplear en las dobles tracciones por cola para ayudar a las cuatrocientas de

Andaluces en la subida a Cerro Muriano quemando el carbón extraído en las cuencas mineras de la sierra cordobesa cuya calidad había descendido en gran medida. Y no solo esto... También llevaron, Sierra arriba y Sierra abajo, trenes de mercancías, colectores y servicios de menor empaque, como las maniobras en diversas estaciones. Precisamente, haciendo esto le llegó la jubilación.

La 040-2273, la última de ellas, terminó su vida activa en la vieja rotonda de San Jerónimo de Sevilla. El 8 de noviembre de 1989 fue incluida entre los fondos del Museo Ferroviario, junto a la 141-2001 y a la 240-2081, pero esta entidad jamás la reclamó y, poco a poco, se llenó de herrumbre.

Con los años, el Ayuntamiento de Pozoblanco la pidió y el 24 de mayo de 1993 fue trasladada hasta allí para, una vez mal restaurada, exponerla en una rotonda de la vía pública de esta localidad cordobesa. Curiosamente, su tender, parte indisoluble de cualquier máquina de vapor, no fue incorporado a esta. Por ello, su abandono en Sevilla lo dejó listo para que el soplete lo destruyese una vez perdida definitivamente su razón de ser. Según Serafín Pedraza, responsable de Cultura del pueblo citado, la locomotora se dispuso sin el tender porque había poco sitio en su emplazamiento (Pedraza, años noventa del siglo XX).

Por lo tanto, de todas las locomotoras que circularon por esta línea, fue la única que se preservó, aunque fuera de manera incompleta.

30.5.5. Locomotoras de vapor serie 4101-4104: Las *consolidation*

En 1926, la empresa minera The Alquife Mines encargó a la constructora Babcock & Wilcox, de Bilbao, cuatro locomotoras 140, denominadas *consolidation*, muy parecidas a las que ya recibiera Andaluces en 1921 de la empresa Baldwin, que fueron numeradas del 1 al 4. La intención de la compañía era que remolcasen los trenes de mineral entre Alquife y La Calahorra. Sin embargo, poco después, el 21 de enero de 1927, se vendieron a la Compañía del Sur de España, junto a cien vagones, que abonó la Caja Ferroviaria, donde Andaluces las numeró como 4101-4104 (Gómez et al., 1994: 265-266).

Pasaron a RENFE (AA. VV., 1947: ficha 140-2025/140-2028) y en sus últimos momentos se destinaron al depósito de vapor de Córdoba, por lo que exhibieron su fina estampa mientras corrían diminutas, pero airosas, en busca del alivio de las llanuras entre la Estación de Obejo y El Vacar-Villaharta, allá por los primeros sesenta hasta que a mitad de esa década el cielo dejó de llenarse de sus blancas vaharadas de vapor.

La evidencia de que estuvieron en la línea la confirma el hecho de que se cita en la obra de Gómez Martínez y Coves Navarro *Trenes, cables y minas de Almería* que fueron adscritas al citado depósito y por lo tanto debieron hacer servicios por los trazados adyacentes. Además, quien suscribe las estuvo viendo pasar por la estación de Obejo durante los años finales de la tracción vapor alternándose con las cuatrocientas. Por otra parte, también existen fotos en las que aparecen estacionadas en la estación de Córdoba.

30.5.6. Locomotoras de vapor serie 851-864: Las Mikado-tender

Otra de las características insólitas que tuvo el material motor destinado a esta explotación, fue el empleo de las únicas locomotoras-ténder de tipo mikado que existieron en España. Fueron construidas para el Ferrocarril de Salamanca por la Maquinista Terrestre y Marítima en 1925, pero no llegó a prestar servicio allí ya que el necesario reforzamiento de la vía y de los puentes para que ocurriera esto no se produjo, por lo que hubo que cederlas al ferrocarril de Madrid, Cáceres y Portugal, donde llevaron el número 651-656.

Cuando se constituyó la Compañía del Oeste aunando varias otras, entre las que se encontraba la propietaria de las citadas 141T, se constató el excelente resultado de estas y se decidió la adquisición de otras ocho más junto a las que formaron una única serie que se numeró 851-864.

El Baza a Guadix tuvo otras dos más matriculadas como 201-202, pero sus resultados decidieron a adquirir otras dos más. Se recibieron en 1932, y pasaron a Andaluces en su etapa postrera. Tanto estas como las de Oeste, llegaron a RENFE en su totalidad (AA. VV., 1947: ficha 141-0211/0224) y en 1967, al final de su vida activa, once de ellas siguieron dando un buen resultado en el arrastre de trenes de carbón entre Peñarroya y la central térmica de Puente Nuevo.

Hay que hacer notar que al estar limitado su recorrido entre estos dos puntos intermedios de la línea que nos ocupa, su paso por ella fue tan parcial que en el tramo que va de Córdoba a Alhondiguilla-Villaviciosa, no se las vio jamás y así, con tanta discreción, pero tan honrosamente, cerraron la etapa del vapor en este ferrocarril tan emblemático de la mitad norte de la provincia cordobesa.

30.6.0 Las locomotoras diesel de RENFE del Córdoba a Belmez

30.6.1. Proemio

En un trabajo sobre Arqueología Industrial no tendría cabida un estudio sobre el tipo de tracción diesel porque aún existen vehículos de estos en funcionamiento. Entonces, no es necesario recurrir a las fuentes gráficas y escritas de archivos y museos, orales o de vestigios materiales para encontrar datos para llegar a su conocimiento, por lo que la metodología de esta disciplina es completamente ineficaz, ya que lo que se intenta analizar aún existe físicamente y está en uso.

Sin embargo, por un afán completista, se ha creído oportuno citar, al menos de una manera somera, todo el material motor de esta clase que se estuvo utilizando en la línea para poder determinar qué clase de tráfico hubo en sus últimos tiempos de servicio y así completar esa visión llegando en el análisis hasta la actualidad.

Pese a que la creación de la tracción diesel se remonta a 1911 — por lo que se retrasó en veinte años con respecto a la eléctrica —, hasta los años treinta no comenzó a prodigarse en toda Europa y en España “*con ensayos de automotores diesel y pequeñas locomotoras de maniobras. Al constituirse la RENFE el parque totalizaba 81 unidades; de ellas, 32 eran automotores de gasolina, uno de vapor (Sentinel); 51 automotores diesel y tres locomotoras de maniobras*” (Fernández, 1965: 17).

En los años siguientes, solo se llegaron a adquirir otros dieciséis automotores más, con lo cual, al inicio de la década de los cincuenta del pasado siglo este tipo de tracción no se había utilizado casi en nuestro país. En 1952, se pusieron en circulación las locomotoras de las series 10.300 y 10.500 y en 1954 circuló el popular ferrobús.

La enorme propagación de esta forma de arrastre no se puso en práctica hasta el año 1955 y siguientes cuando se reciben las ALCO 1600, de origen norteamericano, debido a que se compraron con la ayuda recibida de este país.

Como quiera que la infraestructura creada en torno al vapor aún tenía su vigencia hasta esta época, de manera coincidente, tampoco en una Europa sumida en la posguerra se había hecho demasiado por cambiar la inercia de la utilización del vapor, una forma de tracción que desde hacía más de un siglo venía imperando. Inexorablemente, la retirada de este tipo de arrastre conduciría a su sustitución por el diesel en las líneas que aún no estaban electrificadas y en las que no debían estarlo jamás por las condiciones de las instalaciones y el bajo nivel de explotación.

30.6.2. Las locomotoras diesel 10.800

La llegada de las locomotoras diesel eléctricas serie 10.801-10.825 procedentes del depósito de Santa Justa, de Sevilla, presagió la desaparición progresiva de las “cuatrocientas”, las *consolidation* y, finalmente, las mikado-ténder de vapor en el año 1967. Las cinco primeras de la serie fueron construidas por General Electric, por lo que fueron traídas directamente desde los Estados Unidos. Desde la 10.806 a la 10.825 las hizo Babcock & Wilcox en España entre los años 1965 a 1967 (Maestro et al., 2000: 154).

Con su empleo durante algunos años en la línea a partir, posiblemente, de 1966 o 1967, “las ye-yés”, como fueron apodadas por los ferroviarios porque se pusieron en servicio cuando la beatlemania hacía estragos entre la juventud de los sesenta, mejoraron bastante la explotación de la línea, ya que arrastraban trenes de hasta ciento ochenta toneladas frente a las ciento veinticinco de la más potente locomotora de vapor o las seiscientos veinte con las que podían las 1.300.

Como llevaban instalado en el motor un calderín para la calefacción, podían remolcar tanto mercancías como trenes de pasajeros, por lo que estuvieron tirando del correo y el ómnibus de la mañana y la tarde. Además, debido a que su peso por eje fue de tan solo dieciséis toneladas, pudieron circular por todas las vías secundarias (Anónimo, 1970: 37), incluida esta, pese al obstáculo que suponía la limitación de peso por eje de dieciséis toneladas y de 5 toneladas por metro lineal del puente de Pedroches.

30.6.3. Las locomotoras diesel 1300

El remolcado de convoyes, tanto de viajeros como de mercancías, se estuvo realizando con una alternancia de ambos sistemas de tracción, el vapor y diesel cuando las 1300 adscritas todas ellas al depósito de Granada, ubicado en la 3ª Zona de RENFE, por ello, debido a su procedencia, fueron llamadas las “granadinas” entre los ferroviarios.

Estas locomotoras hicieron bien patente su presencia durante años en toda Andalucía, y en particular en la ruta férrea de Córdoba a Belmez, donde trabajaron junto a las 10.800. Como estas, también fueron elegidas para prestar su servicio en la línea debido a que su peso era inferior al exigido para poder circular por el puente de Pedroches.

Pertencieron a la serie de RENFE 1.301-1.350, por lo que la integraron cincuenta unidades, que en la numeración UIC llevaron las matrículas 313 001-313 050. Desde la 1341 a la 1350 fueron construidas por Alco en los Estados Unidos. Costaron cada una doce millones de pesetas. Fueron destinadas a la línea de Linares a Almería, para cuyo difícilísimo trazado fueron encargadas en el año 1964, como parte del Plan Decenal de Modernización de RENFE, y puestas en servicio el 16 de julio de 1965 (Acon, 1984: 3).

Desde la 1.301 a la 1.340 costaron diez millones de pesetas cada una. Fueron construidas entre 1965 y 1967 por la empresa Euskalduna, de Villaverde (Madrid). Algunas de estas fueron las destinadas al trayecto que se estudia.

La transmisión eléctrica la efectuaban seis motores de tracción. Tenían una longitud entre topes de 16.237 milímetros, un diámetro de ruedas de 1.016 milímetros, un peso en servicio de 83,92 toneladas, una potencia de 1.370 caballos de vapor y un esfuerzo de tracción de 19.325 kilogramos, con lo que podían desarrollar una velocidad máxima de 120 kilómetros por hora (Anónimo, 1967: 23).

Sus prestaciones eran variadas. Una de ellas consistía en que estaba equipada con mando múltiple, un sistema de conducción que permitía unir hasta cuatro locomotoras de esta misma serie y comandarlas desde la cabina de la primera, algo que se llevó a cabo en la línea de Almería, pero, no en la que nos ocupa debido a la falta de mercancías numerosas que transportar y a la imposibilidad de cruzar por el tramo metálico del arroyo de Pedroches (Acon, 1984: 4).

Tenía la cabina de conducción descentrada, en la que había dos pupitres de mando para usar el más favorable según el sentido de la conducción, sin embargo, *“los maquinistas la preferían con el capó corto por delante para así llevar la tobera de escape a sus espaldas y que los humos no se metieran en la cabina, principalmente en los túneles”* (Maestro et al., 2000: 151).

Debido al estado de la red en tantas superestructuras poco adaptadas a pesos excesivos, las catorce toneladas por eje de estas locomotoras las hicieron aparentes para destinarlas al servicio de un trazado definitivo que se deseaba hacer rentable dentro de lo posible, por lo que debido a su eficacia, se hicieron las dueñas y señoras de la línea de Almorchón hasta bien entrados los noventa del siglo pasado.

30.6.4. Las locomotoras diesel 2100

Los postulados del Plan Decenal de Modernización de RENFE fueron la directriz principal que animó a la empresa estatal desde 1964 a 1973. Uno de ellos fue acabar definitivamente con la tracción vapor, pero, para lograrlo había que sustituir las locomotoras de esta clase por otras de tracción diesel para que fuesen ambivalentes y pudiesen circular tanto por los trazados electrificados como por los convencionales (Maestro et al., 2000: 177).

Entonces, la empresa decidió construir ochenta locomotoras que se numeraron como 2101-2180 y que se recibieron entre 1965 y 1971. Las ocho primeras las fabricó Alco en los Estados Unidos y el resto las tomó a su cargo Euskalduna, que las dio a la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles y a la Sociedad Española de Construcción Naval (Maestro et al., 2000: 178).

Como las demás locomotoras diesel que se construyeron a partir de aquellos años, tuvieron dos cabinas de conducción. Su frente recto proporcionaba una visibilidad

completa al maquinista al carecer del morro típico de otros modelos anteriores (Maestro et al., 2000: 179).

Posteriormente, en 1971, su numeración se cambió a 321.001/321.080 cuando la normativa U.I.C. unificó las matrículas de todas las locomotoras europeas.

Como quiera que sus bases estuvieron en los depósitos de Orense, Madrid-Atocha y Servilla-Santa Justa (Maestro et al., 2000: 180), también hicieron servicios por casi toda Andalucía y, como no, también circularon por la línea que nos ocupa, donde las vio quien suscribe en los años noventa del siglo XX, alternándose con las 1300, mientras arrastraban los trenes de vapor de Peñarroya hasta la central térmica de Puente Nuevo.

30.6.5. Las locomotoras diesel 333

Los autores de *El gran libro de las locomotoras españolas* dijeron con respecto a las máquinas 333 que habían “respondido a las exigencias de Renfe y al final del siglo XX constituyen la serie más importante de las locomotoras diesel de línea, remolcando los trenes de mayor calidad en líneas no electrificadas” (Maestro et al., 2000: 189).

Las noventa y tres unidades que conformaron la serie 333.001-093 fueron construidas por MACOSA entre los años 1974 y 1976, aunque la licencia de fabricación y las partes eléctricas de su motor correspondieron a la norteamericana General Motors, aunque la Maquinista Terrestre y Marítima también intervino en la construcción.

Las polivalentes y potentes 333 también remolcaron el mineral desde Peñarroya hasta la central térmica de Puente Nuevo e incluso ayudaron a las 1300 al movimiento de material y personal militar que se dirigía hacia la estación de Obejo, o partía de esta, en dobles y triples tracciones.

30.6.6. Las locomotoras diesel 319.3

Las locomotoras de la serie 1900 también formaron parte de la idea que alentó RENFE con su Plan Decenal de Modernización de acabar con la tracción vapor sustituyendo esta por la diesel, como ya se ha comentado.

En 1965, se encargaron diez unidades a los Estados Unidos, que se numeraron como 1961-1970 y que se destinaron a la zona de Levante (Maestro et al., 2000: 181). Eran semejantes a otras locomotoras de cabina descentrada y pasillo perimetral, como las 1300 o las 10800, pero de mayor longitud que estas.

Posteriormente, entre 1965 y 1972, MACOSA construyó las subseries 1901-1960, 1971-1999 y 19901-19904. Más tarde, en 1984, esta misma empresa, empleando material reciclado, reconstruyó veinte usando algunas unidades de las más antiguas a las que dio una nueva carrocería que tuvo dos cabinas opuestas de conducción. Debido a su génesis, los ferroviarios las llamaron “las retales”. A catorce de estas se les impuso en 1990 otra carrocería nueva cuando sirvieron en el acarreo de material para las obras de la primera línea del AVE construida entre Madrid y Sevilla (Maestro et al., 2000: 182-183).

La numeración UIC las convirtió en 319, por lo que cuando se fueron haciendo subseries se las numeró como 319.2, 319.3 y 319.4. Precisamente, unidades de estas 319.3, y alguno de la siguiente, fueron las que sirvieron en los años finales de los

noventa del siglo XX, y durante los siguientes, en la línea de Córdoba a Almorchón, donde, a pesar del estado deplorable de la vía fue posible verlas deambular a lo largo de la margen izquierda del río Guadiato.

30.6.7. Las locomotoras diesel 333.300

Las locomotoras 333 volvieron a la línea en los primeros años del siglo XXI, pero con la nueva carrocería que se les impusiera en la fábrica valenciana Vossloh. De estas, hubo dos subseries: la 333.300 y 333.400, pero solo las de la primera estuvieron haciendo servicio entre Puertollano y Alhondiguilla-Villaviciosa.

Según el investigador Ramos Vicente, *“existen tres servicios desde La Nava de Puertollano hasta Alhondiguilla: el tren nº 85104, el 85100 y el 85102; por el contrario, hay otros tres servicios entre Alhondiguilla y Puertollano: el nº 85101, el nº 85103 y el nº 85107. Además de estos servicios, hay que añadir dos trenes de amoníaco que efectúan la misma relación que los carboneros”* (Ramos, 2016: 191).

30.7.0. Conclusión

Como se ha visto, el pasado de la tracción de la línea de Córdoba a Belmez, y su prolongación hasta Almorchón, se ha caracterizado por su variedad y profusión de modelos y series. La principal particularidad ha sido la evidente potencia de sus locomotoras, pero limitada por las características de un trazado muy difícil.

Así mismo, su futuro deberá seguir las mismas coordenadas que han delimitado su historia en este sentido, pero por un tiempo incierto regido por la disponibilidad de carbón en la zona... Precisamente, la llama que siempre alimentó la razón de ser de esa línea, por lo cual, la explotación seguirá adelante en tanto esta fuente de energía sea su principal reclamo. Cuando se acabe o no sea rentable, sobrevendrá su inmisericorde desaparición.

30.8.0 Los automotores diesel de RENFE del Córdoba a Belmez

30.8.1. Proemio

Posiblemente, el escaso lapso de tiempo que medió entre la desaparición de la tracción vapor en la línea en la segunda mitad de los años sesenta del pasado siglo y el cierre producido en 1974, fue lo que impidió que los automotores que circularon por sus vías se redujesen a uno solo en cuanto a los servicios de viajeros regulares y a unos cuantos esporádicos. Efectivamente, cuando los correos y ómnibus tirados por locomotoras de vapor se fueron eliminando, las tracciones de automotores sustituyeron a las ancestrales de coches convencionales de viajeros. Por lo cual, este tipo de elementos ferroviarios no se hizo muy patente en las pendientes de la línea.

30.8.2. El Ferrobús

El ferrobús fue un vehículo de procedencia alemana que llegó en 1956 a la zona levantina de nuestra red (Aranguren, 1992: 178), pero fue entre 1962 y 1970 cuando se adquirieron una serie de composiciones que se distribuyeron por todas las líneas del

territorio próximas a ciudades importantes, porque este automotor fue destinado a los servicios de cercanías y a los de media distancia.

Como su tipo de tracción fue diesel, fue también muy adecuado para vías no electrificadas, muy frecuentes en una red nacional en la que aún estaban en uso casi todas las creadas a lo largo del siglo XIX y la primera mitad del XX.

Sus unidades estuvieron constituidas por un vehículo a motor, un remolque intermedio o dos y otro remolque con cabina en la cola para permitir el viaje de vuelta sin tener que dar el complicado giro en las placas giratorias de principio y final del recorrido.

En trazados donde hubiese mucha población, este tipo de composición podía ampliarse al doble y ser conducidas ambas desde una sola cabina delantera mediante lo que se conoció como mando único, de lo que se ha hablado ya cuando se han estudiado las locomotoras 1300 y las 333. Además, su fraccionamiento permitía formar no solo trenes de cuatro vehículos; de tres, en los que podían subir 303 personas; de dos cabezas, la tractora y el remolque con cabina de conducción, en las que podían sentarse 217 viajeros; así como de una sola unidad motora, en la que viajaban hasta 108 usuarios (Arana, 1969: 11-12).

Los interiores eran exentos, es decir que carecían de los habituales departamentos, por lo cual, Javier Aranguren dijo que el ferrobús *“era más una versión ferroviaria del autobús que un auténtico vehículo ferroviario”* (Aranguren, 1992: 177).

Fueron fabricados por Waggonfabrik Uerdingen, Material Móvil y Construcciones, Construcción Auxiliar de Ferrocarriles, Astilleros de Cádiz, Sociedad Española de Construcción Naval, MACOSA y Euskalduna. Circulaban a una velocidad de 90 kilómetros por hora y podían hacer una media de unos doscientos kilómetros diarios.

Fueron numerados como 301, que correspondió al prototipo alemán que sirvió para probar dichos vehículos; 302 al 361; y 401 al 569. Con el tiempo llevaron numeración UIC, en cuyo sistema de clasificación se los conoció por la serie 591 (AA. VV., 1995: Tomo II, 128).

Cuando los viejos coches de madera y los de la serie 7000 desaparecieron de la línea en el tránsito entre la década de los sesenta a la de los setenta del siglo XX, los servicios de viajeros entre Córdoba y Almorchón los realizaron dos composiciones del ferrobús de las catorce que estuvieron asignadas a esta división zonal de RENFE, una en cada sentido.

De todas maneras, unos trenes que dieron un magnífico servicio en todas las líneas de la red, en esta tuvieron una corta vida porque los problemas mecánicos ocasionados por el esfuerzo que debían de realizar en las fuertes rampas, hizo que fuesen retirados a los pocos años de entrar en servicio.

30.9.0. Material de circulación ocasional

30.9.1. Un catálogo fugaz y variopinto

Lógicamente, en una línea de ferrocarril de tan dilatada historia, debieron de surcar sus vías otros muchos vehículos a motor de tracción vapor y diesel además de los citados, aunque fuese de manera ocasional.

En los años cincuenta y sesenta del siglo XX, quien suscribe pasó largos veranos y muchos fines de semana en la estación de Obejo. En algún momento, vio circular alguna máquina de vapor aislada que se dirigía hacia el norte. El paso del material que estaba asignado a la línea se convertía en algo trivial y anodino a fuerza de verlo transitar, pero la aparición de un vehículo desconocido era todo un acontecimiento y solía fijarse en la memoria.

Por ello, aunque el recuerdo no pueda determinar qué material pudo ser, al menos sí que es posible constatar que hubo algún trasiego de unidades de arrastre que fueron extrañas a la explotación. Eran los tiempos en los que comenzó a desaparecer la tracción vapor, por lo que no es raro que las locomotoras usasen la línea como último y discreto camino para ir a morir al desguace de la estación de Parla, en Madrid, (Villagarcía, 01/01/1967: *Vía Libre* Núm. 37), donde se fueron concentrando muchas de las miles de locomotoras de ancho español que RENFE aglutinó y que el soplete redujo a la nada en la segunda mitad de los sesenta del siglo XX.

También se habló, y lo aseguraron fuentes orales diversas a lo largo del tiempo, que el Talgo, el orgullo de nuestra red ferroviaria, pasó en una ocasión por la línea que nos ocupa debido a un accidente ocurrido en Despeñaperros que impidió la circulación del citado tren por su itinerario habitual, por lo que para poder pasar desde la Meseta Central a Andalucía tuvo que desviarse desde Manzanares a Ciudad Real y desde Almorchón a Córdoba (Carmona, años noventa del siglo XX).

Así mismo, hubo un tren de circulación esporádica, pero de paso anual por las instalaciones, que se destinó a esparcir los líquidos herbicidas con los que se intentaba frenar el avance de la hierba y la maleza sobre las vías. Lógicamente, esta composición pasaba cada año por cualquier otra que estuviese en uso. Para conocer el tipo de trabajo que realizaba la dotación de personal del mismo, ver los artículos de Manuel Galán Eruste (1995: *Maquetrén* Núms. 38-39). Por su condición de ser un paralizador del crecimiento de la hierba, los ferroviarios llamaron a este tren "Atila".

Su presencia en la línea lo prueba una fotografía tomada en Los Pradillos en el mes de abril de 1978 en la que se advierte cómo se procedía a nebulizar el producto químico.

Mediante otra fotografía de Alberto García Álvarez tomada en Mirabueno, se pudo constatar que el automotor 590-162-4 pasó por este puesto de seguridad en el año 1984.

Estos automotores fueron construidos en 1933 por la empresa Material Móvil y Construcciones, radicada en Zaragoza, para la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, donde llevaron el número W.M.D. 51-57. Se movió con un motor Maybach de 150 CV, lo que le hizo correr a 80 kilómetros por hora (Aranguren, 1992: 109). La serie se compuso de siete vehículos de dos ejes, del solo uno tuvo tracción, que acogieron a catorce plazas de clase preferente y treinta y dos de tercera del total de cuarenta y seis.

Cuando pasó a RENFE, la serie se matriculó como 9160-9166, pero sus unidades fueron separadas del servicio enseguida y se las reconvirtió en coches break para cederla a los jefes de zona para que viajasen en ellas en itinerarios de inspección. Entonces, se redujeron sus asientos a dieciocho y se los dotó de un salón y unos dormitorios para acoger al personal (Aranguren, 1992: 110).

Todos fueron dados de baja del parque móvil en 1963. Sin embargo, los vehículos número 9162 y 9165 sobrevivieron al destino del resto de la serie, ya que al primero se le destinó al Museo Nacional Ferroviario de Madrid-Delicias y al segundo al de Vilanova y la Geltrú. El 9162, se sometió en 1955 a una reforma en los talleres de Cerro Negro para que fuese usado por el director de la 2ª Zona en sus recorridos de inspección. Se le adaptó un motor Pegaso y se distribuyó insertando una cocina, dos departamentos de descanso y uno para trabajar.

Su interés como vehículo ferroviario le hizo que en el año 1983 fuese catalogado entre los bienes patrimoniales del Museo Ferroviario de Madrid, sin embargo, no dejó de pertenecer a la inspección de la citada zona, con lo que siguió recorriendo sus líneas cerradas hasta 1985, un año después de ser tomada la imagen que prueba su paso por el trazado de Córdoba a Belmez.

30.9.2. Las dresinas

Las dresinas fueron vehículos autopropulsados que se usaron por los trabajadores de Vías y Obras para realizar sus recorridos de trabajo o bien por los jefes de sección o de línea para hacer sus viajes de inspección. Normalmente, eran vehículos de construcción artesanal realizados en los talleres de las compañías ferroviarias por los propios empleados. Realmente, eran auténticos automóviles con ruedas de vehículos ferroviarios provistas de pestañas para permanecer encarriladas.

Una de estas dresinas fue fotografiada por Rafael Fernández Melero en la estación de Obejo en los primeros años cincuenta del siglo XX. La presencia de una especie de depósito en la parte trasera indica que su propulsión pudo ser realizada mediante gasógeno, pero la interposición de una persona que posa delante impidió comprobar si tuvo este tipo de propulsión al menos en una parte de su historia.

Hubo otra dresina que perteneció al depósito de Córdoba cuya matrícula fue S-37. Durante muchos años estuvo haciendo viajes por las líneas de la zona, por lo cual, pasaba por la que se investiga, dado que quien suscribe la vio discurrir por sus vías algunas veces.

Además de esta, hubo otra dresina más que también circuló por la línea y de la que se va a referir su historia.

El investigador Josep Calvera contaba en su obra *Automotores Diesel Serie 9000* que oyó decir a los viejos ferroviarios que en 1937 una patrullera nacional interceptó un barco que se dirigía a zona republicana y lo llevó hasta el puerto de Vigo. Transportaba doce chasis de autocar equipados con motores Chevrolet y Ford. Allí, fueron adquiridos por Enrique Lois, el ingeniero jefe de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces-Oeste (Calvera, 1992: 53-56) y los envió a la empresa González Hermanos.

Sobre esa estructura, se puso una carrocería cuyo aspecto correspondía exactamente con el de un autocar de línea, al que ni siquiera le faltaba la baca provista de escalera para que el operario destinado a ello subiese hasta el techo para bajar los bultos y equipajes de los veintisiete viajeros que se acomodaban en su interior. Era tan parecido a este tipo de vehículos que incluso se propulsaba mediante un motor de gasolina construido por Ford, lo que indudablemente induce a pensar que en su origen debió ser un autobús al que se le acoplaron unas ruedas con pestaña a unos ejes adaptados al ancho español para que sirviesen en el ferrocarril.

Una vez acabados de montar en los talleres de la Compañía del Oeste, se destinaron seis a esta empresa y los otros seis a Andaluces. En ambas se les numeró como W. G. M. 1 a 6 (Anónimo, 1981: 56-57). En tiempos de RENFE, las seis unidades de esta última se matricularon con los números 9008/9013 y estuvieron adscritas a la estación de Sevilla-San Bernardo. En 1953, el motor de cuatro de ellas se había adaptado a gasoil, quedando solo la 9010 y 9012 como habían sido creadas.

Por su aspecto rechoncho, los ferroviarios las llamaron “cochinitas”. Y no solo eso... Cuando en los años sesenta del pasado siglo la empresa alcoyana Miró-Roig los unió de dos en dos, dotándolos de un fuelle que interconectaba un vehículo y otro para permitir el paso entre ambos, de manera jocosa, los ferroviarios llamaron “talguillos” a estas unidades indeformables.

En el proceso de acondicionarlos de esta manera se mezclaron los correspondientes a Oeste con los de Andaluces, ya que eran idénticos, y así se les mantuvo en activo hasta iniciada la década de los setenta (Aranguren, 1992: 145-155). Fueron dados de baja en 1976, pero uno de ellos sobrevivió porque fue vendido a la empresa Ignacio Soria, S. A., dedicada a servicios de mantenimiento de la catenaria.

Por la línea que nos ocupa se vio esporádicamente alguna plateada “cochinita” que aún no había sido acoplada con otra de sus gemelas durante los primeros años sesenta en cuyo interior iba, seguramente, algún inspector de la 3ª Zona en su viaje de observación.

30.10.0. Conclusión

Además de lo reseñado, también debió haber otros vehículos a motor de cualquiera de los dos tipos de tracción cuya presencia no se han podido determinar debido a que no quedó constancia oral, o documental de su paso por la línea, aunque hubiese sido de una manera esporádica o habitual.

31.0.0. EL PARQUE MÓVIL DE LA LÍNEA DE CÓRDOBA A BELMEZ

31.1.0. Proemio

Este capítulo intenta ser un catálogo del material móvil que circuló por la línea, por lo cual, se hace mención o se estudia lo ocasional o reiterado de su presencia en esta de cualquier vehículo remolcado del que se ha tenido noticias de que hubiese pasado por sus vías.

La constatación de que una determinada serie de vagones estudiada hubiese formado parte de los trenes que circularon por el trazado se encuentra en las fotografías que se conservan o en algunos documentos escritos de carácter periodístico o documental propio de las empresas que gestaron la línea. En este caso, la certeza es absoluta en cuanto a que el material descrito estuvo allí.

Por otra parte, una gran cantidad del que se cita se ha plasmado aquí debido a la memoria de quien suscribe, dado que, como se ha comentado en alguna ocasión, viví en la Estación de Obejo en los años cincuenta y sesenta del siglo XX en una casa ubicada a unos setenta metros de distancia de la vía. Jugaba en ese espacio intermedio, por lo que el material que pasaba por la vía lo vi a diario durante años y años en cada uno de los diez o quince trenes que pasaban cada día, por lo cual puedo dar fe de que el material citado estuvo discurriendo por sus vías sin lugar a dudas. Lógicamente, también debió haber otro menos numeroso o tal vez menos frecuente del que no recuerdo ni su aspecto ni la serie a la que perteneció, con lo cual, no se ha podido catalogar por razones obvias.

Como es natural, el material remolcado que me ha sido posible identificar es el que hubo durante la etapa de RENFE. Sin embargo, al tratarse de una línea secundaria, los vehículos que se destinaron a la misma no fueron los más modernos que tuvo la empresa nacional, sino los pertenecientes a las series más numerosas y más antiguos, por lo cual, la relación que se hace alude a modelos de vagones y coches de décadas anteriores. Debido a ello, es posible conocer también qué material estuvo adscrito a sus vías en la época que antecedió al momento que alcanza mi memoria.

31.2.0. El parque móvil de la Compañía de Córdoba a Belmez

A causa de la premura con la que se abrió la línea al tráfico, el material móvil del que se aprovisionó la empresa constructora para ejercer su actividad no fue cuantioso y los modelos conseguidos no fueron conocidos, pese a que en otros aspectos la información sobre la línea es muy profusa.

Ya se ha hablado del material motor que tenía la Compañía del Ferro-carril de Córdoba á Espiel y Belmez en los días intermedios del mes de agosto de 1873. El resto de su parque se completaba con cuarenta y cinco vagones de mercancías de bordes. Además, disponía de otros cincuenta y cinco más de esta misma tipología, pero seguramente con una altura distinta en cuanto a las dimensiones de la caja con respecto a la de los anteriores. Para acabar de completar el material móvil, se adquirieron también cuatro furgones que se montaron por la propia empresa en los días intermedios del mes de agosto de ese año.

Esta información se ha extraído de legajos que abordan aspectos distintos a este y de fuentes indirectas, pero dimanadas de la propia Compañía del Córdoba á Espiel y Belmez (AHF, 1873: A - 0206 - 021). Sin embargo, por otra parte, el investigador José

Antonio Torquemada proporcionó a quien suscribe unos datos mediante un email enviado el 5 de noviembre de 2016 que aparecían en un libro llamado *Colección de órdenes de servicio, circulares, instrucciones y cartas-circulares*, que fue editado por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces de 1924 para su uso interno en el que se recogían una serie de disposiciones relativas a sus líneas (AA. VV. 1924).

Según una orden interna promulgada el 1 de mayo de 1887 en la que se recogía la "situación del material móvil", la línea de Belmez a Córdoba tenía en cuanto a coches la serie matriculada como ABC 901-904, que carecían de freno, y la ABC^F 905-908, que sí lo tenía. Los vehículos de ambas eran unos coches mixtos de primera, segunda y tercera clase. En el caso de la primera, no se han podido localizar los planos insertados en el libro *Estado General del Material Móvil en Enero de 1928* y en el de la segunda sí, con lo que se ha podido saber que estos coches de pasajeros fueron pedidos por el Córdoba Belmez a la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, aunque se desconoce si la captación fue en régimen de alquiler o de compra.

Además, la empresa tuvo el coche break serie C^F 509 de tercera clase y los coches serie C^F 901-906 también de tercera clase, que contaron todos con freno. El primero, no se ha podido localizar en el catálogo citado, pero los restantes sí aparecen.

Abundando más en lo concerniente al análisis de este tipo de vehículos que tuvo la línea, nos referiremos al estudio *Los coches de viajeros de vía ancha (I) Los coches de dos ejes*, que realizara el investigador Manuel González Márquez. En el mismo, publicó un cuadro en el que se reflejaban los datos de una estimación de coches de departamentos independientes que existieron en España en el siglo XIX, ya que en el siguiente no se adquirieron más de esta tipología, aunque se siguieron usando hasta los años cincuenta. La disertación fue el resultado de una elaboración propia cuyas fuentes se encontraban en las memorias de Obras Públicas, en los inventarios de material de las antiguas compañías ferroviarias españolas y en los anuarios de De la Torre.

González Márquez apuntó en el citado texto que en las cantidades estimadas de vehículos de esta clase, el ferrocarril de Córdoba a Belmez tuvo once coches de segunda clase y otros once de tercera, mientras que de primera o coches break o salón no anotó ninguno (1996: 24-26), con lo cual no coincide con los datos expresados en el libro *Colección de órdenes de servicio, circulares, instrucciones y cartas-circulares*. Consultado directamente por teléfono, este autor no pudo dar cuenta a quien suscribe con respecto a la constatación de la información que había expuesto en su trabajo.

En cuanto a los vagones cerrados, hubo ocho que pertenecieron a la serie G^F y que llevaban freno, pero no se indicó el número de su matrícula en la fuente, con lo cual, tampoco han podido ser reconocidos entre los insertados en el catálogo del parque motor y móvil del año 1928.

Los vagones abiertos pertenecieron a dos series. Por un lado, hubo ochenta de bordes de un metro, que se encuadraron en la serie H^F 926-1005, y otros noventa y nueve bordes de 0,35 metros, que se numeraron en la serie H^F 901-931 y 933-1000. Todos llevaron freno. Pese a los datos precisos que aportó el investigador Torquemada tampoco en este caso fue posible identificar alguna de las dos series en el citado libro.

Pero, el hecho de no hallar esa correspondencia entre los vehículos mencionados en la *Colección de órdenes de servicio, circulares, instrucciones y cartas-circulares* y los

aparecidos en el libro *Estado General del Material Móvil en Enero de 1928* se debe, posiblemente, a que muchos de ellos habían desaparecido ya tras cincuenta años de servicio porque habían sido vendidos, desguazados o bien se habían cambiado de numeración debido a las modificaciones periódicas realizadas por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en la catalogación de su material móvil.

En suma y como se ha dicho, los elementos remolcados que circularon en el principio de la puesta en marcha de la línea son muy difíciles de determinar, ya que apenas si se disponen de fuentes orales o fotográficas para contrastar algo de su conformación a lo largo del tiempo.

31.3.0. Los vagones de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

31.3.1. Las primeras décadas de la empresa

Casi con toda probabilidad, los vagones que tuvo la línea en un primer momento debieron de quedarse en ella al completo cuando se apropió de la misma la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Como quiera que el material remolcado que había en esta debía seguir utilizándose para los servicios para los que había sido puesto en circulación, tuvo que permanecer durante años en sus vías hasta que se fue deteriorando y quedó inservible.

Sin embargo, debido a la profusión de material que tuvo la empresa, una vez que se necesitó en la línea, se destinó a esta el material de que disponía para sustituir al envejecido, por lo tanto, la variabilidad del catálogo de vehículos que circularon por sus vías debió estar condicionado por la disponibilidad de vagones y coches que integraban el parque de la empresa. Por ello, conociendo la casi totalidad de los vehículos que tuvo la compañía a través de la publicación interna *Estado General del Material Móvil en Enero de 1928* se pueden dar unas ideas basadas en generalidades referidas a otros trazados que también debieron circular muchos de los vagones que aparecen en la misma, pero, lógicamente, a falta de una fuente menos general, no se puede saber cuántas de esta series pasaron por la misma, por lo que lo expresado a continuación necesitaría de una constatación de carácter documental más precisa, como por ejemplo la que se encuentra en la prensa de la época, aunque sus datos sean muy exigüos

Por ejemplo, los relativos al accidente ocurrido en 1908 en el P. K. 7,000 en los que se afirma que el vagón cerrado de la serie numerada como G 96-120 se vio implicado en el suceso. El vehículo ha sido identificado en el libro.

Mediante una foto tomada en el túnel número 1 el día 24 de enero de 1920, tras la tragedia más importante que se vivió en la línea, se aprecia un vagón de primera clase serie At 10-20 que quedó en buen estado, dentro de la gravedad del accidente.

Así mismo, aparece en esa imagen un furgón de cola que pudiera identificarse como perteneciente a la serie Dfaf y Df 31-60, un modelo que también se numeró como Df 251-258 y Dfaf 2051-2080 y que fue idéntico en cuanto a su estructura y diseño. Estos vehículos disponían de una garita que sobresalía por encima de la altura del techo, un departamento para el correo, otro más grande para los equipajes y mercancías, una perrera y dos retretes enfrentados a los que se accedía por sendas puertas ubicadas en cada uno de los laterales.

También se habló en los periódicos de esa etapa histórica de una rotura producida en uno de los dos ejes que tuvo el vagón K 794 el día 6 de agosto de 1921 en Cercadilla. Se desconoce a qué serie perteneció.

Así mismo, el 18 de diciembre de 1923, el vagón H 2628 sufrió una rotura de un gancho de tracción y de una cadena de auxilio, por lo cual, el tren número 212, del que iba formando parte, se detuvo en el P. K. 32,600 y estuvo parado por espacio de treinta y cinco minutos. También se desconoce a que serie perteneció este modelo.

Igualmente, según una imagen de 1931 en la que aparece un tren correo estacionado en la vía I de Cercadilla, el furgón que se muestra perteneció a la serie Dfaf y Df 31-60, que como se ha dicho, también se numeró como Df 251-258 y Dfaf 2051-2080.

En la misma foto de 1931, aparece parte de un coche que, presumiblemente, es un segunda clase que pudiera pertenecer a la serie B-512-529 o bien el B-703-705, que eran idénticos.

También aparece otro vagón cerrado que no ha podido ser identificado.

31.3.2. Los vagones unificados

Cuando la dictadura de Primo de Rivera se hizo cargo de los destinos del país, el problema que tenían los ferrocarriles fue uno de los grandes inconvenientes a los que se tuvo que enfrentar los integrantes del directorio militar.

Una de las soluciones más idóneas fue la de construir al amparo del Estatuto Ferroviario de 1924, en las propias fábricas de material pesado del país, una serie de modelos diferentes de vagones de mercancías que respondiesen a unas medidas determinadas de 7,70 metros de distancia entre topes y un empate entre ejes de 3,20 metros. Por ello, si los chasis eran todos iguales, las piezas de repuesto serían las mismas para todos y, con ello, su arreglo sería muy fácil al no tener que depender de repuestos traídos de allende las fronteras, como había ocurrido siempre (González, 01/08/1995: *Maquetrén* Núm. 38).

Así, a partir de la década de los veinte del siglo XX, los ferrocarriles españoles dispusieron de vagones unificados que homogeneizaron el aspecto del material de muchas empresas privadas. Lógicamente, todos estos tipos tuvieron sus versiones normales y con garita para alojamiento del guardafrenos. Muchos llevaron freno de galga para anclarlos a la vía cuando estaban estacionados.

Andaluces adquirió algunos cerrados, como las subseries G 5501 a 5575 y Gf 5576 a 5650, que fueron construidas en 1929 por la compañía Auxiliar de Ferrocarriles, y otras cuatro más que recibió tras la absorción de la compañía del Sur de España, conformando un grupo de cuatrocientos cincuenta vagones.

Igualmente, esta empresa obtuvo en el citado año doce vagones jaulas unificados, fabricados por la Sociedad Española de Construcción Naval, que numeró como Jffy 1001 a 1012, y al año siguiente, adquirió trece más que elaboró Velasco, Pando y Cía., que fueron numerados Jfv 1013 al 1025.

Pero, entre los vagones unificados que se llegaron a poner en circulación los hubo de diversos tipos, como los vagones cerrados, los fudres, los de bordes bajos, los bordes medios, los vagones jaula y los de transporte de líquidos, pero se estudiarán

someramente en el siguiente apartado relativo a RENFE, que fue quien los destinó con mayor profusión y diversidad a las vías de la línea.

31.4.0. Los vagones de RENFE

31.4.1. Los años pretéritos de la empresa

Cuando se constituyó RENFE en el año 1941, la empresa recibió un material extremadamente variopinto que además estaba matriculado por sus propietarios originales con arreglo a sus propios criterios. Entonces, hubo que reagrupar tanto vehículo motor y móvil como acabó en sus manos de una manera coherente. Para ello, se combinaron una serie de letras y dígitos que dieron coherencia a todo ello. En el inventario general del material motor y móvil de las líneas anexionadas en 1º de Enero de 1942 fue donde RENFE dejó publicado el nuevo vademecum con el que habría de conocerse su cuantioso parque.

Entre el material más numeroso que pudo verse en la línea en la etapa de esta compañía nacional se encontró el correspondiente a los distintos tipos de vagones unificados.

Entre estos, los vagones marcados con la letra M fueron de bordes bajos. Las series Mfhv 350.452-350.601 y M2 352.202-352.511 tuvieron su caja normal o bien con garita o balconcillo. Precisamente, el vehículo Mfv 52194, según la numeración antigua, fue uno de los implicados en el descarrilo de Los Pradillos del 1 de mayo de 1964. Incluso, se siguieron fabricando otros denominados M3 en versión normal y garita o balconcillo.

Los vagones de bordes medios X2, correspondientes a la serie 185.001 al 193.128, fueron los vehículos de mercancías más numerosos que tuvo RENFE. También hubo versiones de garita y balconcillo.

Otro tipo de vehículos unificados fueron los vagones jaula, destinados al transporte de cerdos, ovejas, cabras y otros animales de tamaño pequeño y mediano. Los jaulas llevaron la letra G en su serie y también hubo versiones normales y de garita.

Los cerrados se conocieron en la nueva etapa como los J1. Como se ha dicho, los hubo en dos versiones: normal y con garita, pero al pasar el tiempo, esta se sustituyó por el balconcillo desde donde se apretaban los frenos. Más tarde, cuando la empresa comenzó a salir de la crisis en la que había estado durante la posguerra, fabricó los vagones cerrados J2 y J3 en la que también hubo versiones con garita, alta y baja, y con balconcillo.

31.4.2. Otros vagones y otros usos ferroviarios

Además de estos unificados, también se vieron otros cerrados de diversos tipos. Entre los más numerosos se encontraron los pertenecientes a las series de MZA y de Norte más numerosas, cuyas versiones normal y con garita se alternaron en las composiciones de los trenes de mercancías.

Los X1, de chasis y caja metálica, cuyas series fueron 385.001 al 385.600, 385.601 al 385.800 y 385.801 al 390.000, se construyeron entre los años 1958 y 1965 por encargo de RENFE. La altura de su caja fue de 1,25 metros de altura y tuvieron una

longitud entre topes de 9,95 metros. Su uso se dedicó al transporte de cargas a granel, chatarra, carbón, madera, etc. Circularon por toda la red hasta los inicios de la década de los ochenta (AA. VV., 1977: 28-29).

A partir de 1953, y durante treinta años, se estuvieron construyendo por parte de De Dietrich y otros seis fabricantes distintos más un modelo de vagón que los ferroviarios apodaron como “gemelas” porque debían circular conectadas de dos en dos, dado que compartían elementos de funcionamiento que eran comunes para que pudiesen circular. Fueron muy numerosos, hasta el punto de que se llegaron a completar 792 parejas. Ello produjo que hubiese algunas diferencias en cuanto a las medidas de unos y otros. Las series se numeraron como 170.001 a 170.984, 171.001 a 171.200 y 171.201 a 171.600. En un principio estuvieron pintadas de gris y cuando recibieron la numeración UIC se las pintó con el color rojo óxido con el que RENFE distinguió a sus vehículos remolcados.

En la estación de Córdoba hubo a lo largo de los años una serie de vagones cisterna correspondientes a aljibes que se destinaron a proporcionar agua a las casas de la vía y estaciones de las líneas que confluían en la capital, entre ellas la de Córdoba a Almorchón, por lo que algunos de ellos estuvieron circulando por las vías de la línea. Entre estos figuraron las aguadas R 304830 S.T.; la R 304965; la Rfv 951 S.T., que fueron los antiguos 601-610 de Andaluces, los aljibes de las locomotoras Du Bousquets; la Rv 975 S.M., una aguada que servía al recorrido Córdoba a Montemayor; la Rfv 947 S.T.; la Rfv 304839 S.T.; la Rv 304939; la Rfv 980 S.T.; y la Rv 965 S.T.

Además de los vagones dedicados a aguadas, hubo otros vehículos que se destinaron al transporte de líquidos. Sobre todo, circularon por la línea muchos vagones de la empresa nacional CAMPSA.

Entre el material poco conocido en la línea se encontraban los vagones jaula que tuvo la empresa Transfesa para transportar ganado ovino, caprino y porcino, según confirma una imagen que se realizó en La Balanzona en los primeros años sesenta. Las dos primeras unidades llegaron de Alemania el 23 de enero de 1943, pero se hicieron hasta 140 unidades que se numeraron como Norte TFEfv 1-140, pero se cambiaron a la matrícula PFFfv 8001-8140. Esta serie tuvo algunas unidades que incluyeron en su carrocería un cuarto para que pudiese viajar el pastor del rebaño que se había embarcado.

Los veinte vagones de la serie T2 172.001 al 172.020 fueron comprados por RENFE en el año 1969 para destinarlos en exclusiva al transporte de carbón que se hacía entre las minas de Peñarroya y la central térmica de Puente Nuevo. Es decir, que estos vagones fueron propios de esta línea y de ninguna otra más. Normalmente, los servicios los hacían en trenes de diez unidades cada uno.

Entre los furgones que se pudieron ver por la línea se encontraban los pertenecientes a la serie Dfv 1551-1600, proveniente de la empresa Norte, que RENFE numeró como DV-61.551-61.600 y cuya caja de madera se pintó de verde oscuro. Con estos, se dotaron las composiciones de los correos durante los años sesenta del siglo XX.

Otros furgones que acompañaron los trenes de pasajeros de la línea durante los años intermedios de los sesenta del siglo XX fueron los fabricados por Orueta, La Material, E. Grasset y Mariano del Corral para la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España en los años 1914 y entre 1922 y 1924 y que se numeró como Dfv-1001-1050, Dfv 1150-1250 y Dfv 1051-1150 (González, 01/10/1996: *Maquetrán*

Monográfico Especial). Los vehículos tuvieron el departamento para mercancías y dos perreras. La techumbre resultó poco convencional, ya que se compuso de un tejado a dos aguas.

31.4.3. Los coches de viajeros

Entre 1914 y 1928, la compañía MZA construyó cuatrocientos coches de viajeros que destinó a sus múltiples líneas para componer los correos y ómnibus de viajeros. Los chasis eran metálicos y la caja de madera. Se accedía por los extremos, en los que disponía de sendos pescantes, llamados popularmente “balconcillos”. Como otros vehículos ferroviarios, se los conoció con su sobrenombre. En este caso, se les denominó “costas” debido a que sirvieron también en la zona de Cataluña, en cuyo territorio circularon por las líneas del litoral (Cardona, 1985: *Carril* Núm. 13).

Los coches que conformaron las distintas series fueron el primera-segunda BWffv 4, del que solo hubo una unidad que fabricó La Material. Los 141 coches restantes fueron los de segunda clase ABWffv 23-73 y ABWffv 87-176, fabricados por La Material, American Car, SECN y CNE; los 28 coches de segunda-tercera BCWffv 9-36, construidos por La Material; y los 236 coches de tercera clase CWffv 70-159, CWffv 202-246 CWffv 257-266 CWffv 302-346 y CWffv 377-422, fabricados por La Material, American Car, Dyle y SECN.

En la línea que nos ocupa, en los años iniciales de los sesenta del siglo XX, hubo un costa de tercera de techo normal que formó parte de la composición del correo. Sin embargo, en otras fotografías también tomadas en los años intermedios de esa década circuló otro tercera en su versión con linternón.

Junto a este último, también se dispuso un coche que la agudeza popular bautizó como “verderón” por hacer un símil metafórico entre el color con que se pintó la serie y el humilde pajarillo que se suele enjaular para que sirva de mascota o se use como reclamo para la caza. También se fabricaron a partir de 1914 y hasta 1934 por la compañía MZA. Sus matrículas fueron AWffv 3-94, construidos por CAF, La Brugeoise, Nicaise & Delcuve y Carde y Escoriaza; ACWffv 1-44, hechos por Carde y Escoriaza y CAF; y CWffv 44-376, realizados en Dyle et Bacalan, CAF y Carde y Escoriaza. También el chasis fue metálico y la carrocería de madera, sin embargo, se revistió de chapa por completo. Su numeración en RENFE correspondió a 44 coches primera-tercera AAC-301-344 y a 246 terceras CC-330-576.

En las mismas imágenes de la época aparece un coche primera-tercera matriculado en la serie AACXffv-1-10, que RENFE encuadró dentro de la serie AAC-101-110 y que fue construido por la empresa Sociedad Española de Construcción Naval para la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

Existe una foto de Jordi Ibáñez que muestra al coche BB-113 estacionado en una de las vías de cercanías de la estación de Córdoba. En el costado del lado del pasillo se ve el cartel de destino Córdoba-Almorchón. Esto ocurrió en los años sesenta, al menos en 1968, que fue cuando se tomó la imagen. Los coches de la serie AAXffv 11-25 se construyeron en el año 1925 por La Brugeoise y Nicaise & Delcuve para la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Fueron los primeros coches de viajeros de primera clase que tuvieron bojes.

Al tener que continuar viaje hacia Madrid desde estaciones de la empresa citada añadidos a trenes de MZA, los elementos de interconexión entre coches como los fuelles, el freno de vacío automático, la calefacción, etc., debieron ser del tipo que tenían los vehículos de pasajeros de esta otra compañía. Eran de pasillo lateral, que daba paso a siete departamentos independientes, en los que había 52 asientos repartidos entre ellos.

La caja era de madera de roble, pero también se empleó en el interior el pino, la teca o la caoba. Los techos y zonas altas de las paredes eran de lincrusta blanca. Las tapicerías eran de color gris, el suelo estaba alfombrado. Los costados, dada la diferencia de uso de un lado y otros de su interior, fueron diferente en cuanto a la distribución de los vanos.

RENFE los matriculó como BB-111-125, lo que indica que los bajó de clase de primera a segunda y así estuvieron sirviendo en el correo de la Sierra. Aunque en otras líneas continuaron prestando su servicio hasta que se desguazaron en los años setenta (Cardona, 01/09/2000: *Vía Libre* Núm. 434) en la que nos ocupa no estuvieron mucho tiempo sirviendo dentro de la composición de este tren y fueron sustituidos por los "sietemiles".

Entre los ferroviarios, acostumbrados a motejar el material móvil y motor para conocer rápidamente el material sin tener que aprender de memoria los números de serie de las matrículas, estos sietemiles también fueron denominados "góndolas" debido a que la caja era más baja por el centro que en los extremos, lo que podía recordar la forma de la quilla de estos vehículos acuáticos venecianos.

Las cien unidades que integraron la serie fueron construidas entre 1959 y 1960 por MM y C, MACOSA, Euskalduna, Los Certales y SECN como segunda-tercera y tercera clase con arreglo al siguiente esquema: CC 7001-7050; BCC 7051-7090 y CC 7091-7100.

Tenían una tara de 23,8 toneladas; el empate entre ejes era de diez metros; la longitud de la caja era de 15,88 metros, 16,2 metros entre topes y la anchura era de 3 metros. Disponían de freno de vacío. Su interior se estructuraba en tres departamentos, que estaban separados por las dos plataformas que permitían el acceso o el desalojo, y un servicio. El número de asientos era de cincuenta y cuatro butacas fijas.

Estos fueron los únicos coches de dos ejes de pasajeros adquiridos por RENFE. Debido a que se destinaron a servicios de cercanías de una manera generalizada, en la línea que nos ocupa, sustituyeron a los anticuados coches de caja de madera, tal vez entre 1966 y 1968.

Posteriormente, las cien unidades fueron transformadas en coches de segunda.

Se les dio de baja en 1983 y entre este año y el siguiente fueron desmontados en el Centro de Desguace de Aranda de Duero. De los quince coches que en junio de 1984 esperaban el momento de la desaparición en Langa de Duero se salvaron dos unidades que fueron destinadas al Regimiento de Zapadores Ferroviarios sito en Campamento; el 7056 que fue llevado a la Junta del Puerto de Pasajes; el 7077 se preservó para el Museo Nacional Ferroviario y el quinto pasó a propiedad del Ayuntamiento de Salamanca.

Una vez constituida RENFE tras la guerra civil, el parque de coches de trenes de viajeros era muy heterogéneo y necesitaba una reparación profunda o bien una remoción de los efectivos. Lógicamente, casi todos los vehículos eran de bastidor y carrocería de madera o bien de chasis metálico y exterior de madera. Solo algunos de aquellos coches

eran completamente de metal, pero, en general, la disposición para conformar trenes de viajeros era de una precariedad manifiesta.

Para paliar el problema debido a que la Segunda Guerra mundial no hubiese permitido hacer acopio de material de fabricantes extranjeros, la empresa nacional decidió a construir por sí misma los modelos que necesitaba. La empresa zaragozana Carde y Escoriaza propuso un modelo en 1945 cuyas características hicieron posible que entre las tres clases existentes no hubiese diferencias demasiado notables para evitar que los costes de fabricación de unos coches y otros no se diferenciases demasiado.

Los primeros fabricados fueron los setenta coches CC 5001-5070 de tercera clase, que se construyeron entre 1946 y 1950. Al mismo tiempo, entre 1946 y 1947, se acometió la puesta en circulación de los CCD 5001-5010. Luego, entre 1946 y 1947, les llegó el turno a los primeras-segundas AAB 5001-5030 y a los primeras AA 5001-5101, de los cuales se modificaron posteriormente en primeras-cafetería, conocidos como AAR.

A partir de 1947 y hasta 1950 se construyeron los segundas BB 5001-5066 y los primeras-terceras AAC 5001-5017. Poco después, entre 1951 y 1953, se hicieron los AAWL 5001-5026, que llevaron cuatro departamentos de asientos y también cuatro de camas.

Los últimos coches de esta serie construidos fueron los de la serie BB 5068-5092, que lo hicieron entre 1962-1963.

La librea que se les dio fue de un verde oscuro que separó la zona de ventanas de la carrocería de la inferior mediante una raya amarilla gruesa y otra debajo más estrecha. Posteriormente, ya en los años sesenta del siglo XX, se pintaron todas las unidades de color verde un tanto más claro que el color que habían tenido originalmente.

Las ventanas se bajaban casi completamente, pero en los años sesenta del siglo XX se modificaron y solo bajaban hasta la mitad de la abertura total.

La serie 6000 tuvo doscientas unidades, que se construyeron entre los años 1950 y 1955. Su aspecto fue prácticamente idéntico al de la anterior, pero la fabricación corrió a cargo de Saint Denis, De Dietrich, CIMT y La Charentaise, en Francia, pero también en España por CAF, MACOSA y Carde y Escoriaza (García, 01/06/1996: *Vía Libre* Núm. 388).

Popularmente, los coches de ambas series fueron conocidos como “cincomiles”.

31.5.0. Los años posteriores al cierre de la línea

Con respecto al material rodante que circuló en aquellos primeros años sin servicio regular en el trazado, se tiene el testimonio de Eduard Ramírez Sanz, que pasó el periodo de recluta en el campamento de Obejo en julio, agosto y septiembre de 1977. Mediante un email, dijo que tenía un recuerdo de *“bajar del expreso de Málaga y tener que subir al tren que nos llevó a Cerro Muriano, la composición de cuatro o cinco coches de la serie 5000 remolcados por dos 1300 en cabeza”*, lo que indica que el traslado de tropas hasta los campamentos militares se hacía en los coches que habían conformado la composición de los últimos correos.

Con respecto al viaje indicó que *“lo que en aquel momento me pareció extraño fue que al iniciar la marcha fuimos retrocediendo hasta liberar la aguja que permitía el acceso a la línea de Belmez”*. Efectivamente, tras la guerra civil, la línea de Almorchón tenía su salida de las vías de cercanías de la estación de Córdoba, por lo que el tren salía

en dirección a Cercadilla, donde se le enganchaba la máquina de cola y se iniciaba la subida, pero cambiando de dirección de manera diametral.

“Una vez allí, la dura subida y los impresionantes estrelladeros me mostraron una dura línea similar en rampa a la de Ripoll a Puigcerda, ambas con un perfil del 33 por mil”, comentó también mi informante. “Una cosa que me llamo poderosamente la atención [fue] la cantidad de humo negro que salía de los tubos de escape de las 1300”.

Mientras mi informante Ramírez Sanz realizaba los ejercicios militares, *“una o dos veces al día”, pasaba un “mercancías formado por un pequeño número de vagones. No me es posible precisar su número pero calculo que [serían] unos seis u ocho vagones y siempre en doble tracción de una 1300 por cola. Es decir, una en cabeza y otra en cola”* (Ramírez, 08/04/2017).

Sin embargo, se sabe mediante documentación textual que parte de los vehículos empleado en la etapa posterior al cierre de la línea se redujo al tipo de transporte de mercancías concretas que se estuvo efectuando, por lo cual, para el envío de carbón hasta la central térmica de Puente Nuevo se usaron tolvas de la serie T 172.001-172.020, como se ha citado, mientras que si se trataba de envíos a mayor distancia se utilizaron los numerosos vagones unificados X1 385.000 o bien los XX 285.001-286.000. Pero, para mover cereal se destinaron las tolvas TT5 y T 1; para la barita se dispusieron los M2; para otros usos se emplearon los J 300.000, J 400.000 y J 600.000; y para el transporte de tropas y material militar se manejaron los vagones de bordes o plataformas M2 350.000, MM1 y MMQ (Dobeson, 1984: 31).

Los vagones plataformas MMQ rodaban sobre dos bojes. Estaban provistos de ocho teleros en cada costado, al menos los de las versiones largas, ya que hubo unas que midieron 19,93, 19,89 y 19,90 metros y otros 14,22 y 14,24 metros. Durante los años ochenta y noventa estuvieron transportando vehículos militares que se descargaban en Obejo y en Cerro Muriano. Además, sirvieron en los primeros años del siglo XXI para llevar las herramientas y la maquinaria que sustituyó el carrilaje entre Almorchón y Alhondiguilla-Villaviciosa.

Otros vagones fueron los plataformas M1 ORE 450.001-450.500, que midieron 13,86 metros y que en los laterales tuvieron testeros abatibles. También los hubo con balconcillo.

Así mismo, circularon vagones plataforma MC1 con ocho teleros y vagones cerrados J2 ORE-2 serie 400.001 al 403.899.

Entre las composiciones de trenes militares se vieron algunos coches de la serie 8000, pero hasta en cuatro versiones diferentes con respecto a su librea: la naranja y marrón, denominada “estrella”; la blanca con una banda azul; la blanca con banda azul y rayas blancas dentro de esta; y hasta uno completamente blanco que se supone fue el resultado de un uso forzado mientras se procedía a su pintado.

Estos “ochomiles” descritos se vieron en un par de trenes estacionados en Obejo en los años noventa cuando ya estaba cortada la línea en su zona baja, por lo que ambos convoyes debieron entrar por Almorchón. Si no, la longitud de estos largos vehículos de pasajeros hubiesen dado serios problemas en las curvas cerradas de La Balanzona.

Aunque ya la línea estaba cerrada al tráfico convencional y las estaciones cerradas, durante los años noventa del siglo XX se vio estacionado en la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa el vagón M con balconcillo que tuvo sobre sí un depósito de agua. Se desconoce para qué se estuvo usando.

Así mismo, el vagón cisterna RR 310.042, perteneciente a la serie 310.001-310.220 y 310.501-310602, fue otro de los vehículos que estuvieron estacionados en la Alhondiguilla-Villaviciosa. Lo mismo que ocurre con el anterior, tampoco este vagón se sabe para qué estuvo estacionado durante tanto tiempo en sus vías.

La serie X-3 fue una derivación de los vagones matriculados como X1. Décadas después, entre los años 1987 y 1988, se necesitó un tipo de vehículo de bordes máximos para el transporte de madera, con lo cual, a partir del ya utilizado se suplementaron sus bordes hasta alcanzar el vehículo una altura total de 3,23 metros. La numeración que llevó la serie fue 380.000 a 380.999 y perteneció al tipo Ekklos. La tara fue de 11 toneladas y cargó hasta un máximo de 21 toneladas. Se vieron en El Vacar-Villaharta en los años noventa del siglo XX a la espera de cargar los troncos cortados en las repoblaciones de los años sesenta de Villaviciosa. Algunos dispusieron de balconcillo.

También circularon otros semejantes a los X-3 que se denominaron X-4.

Posiblemente, los vagones más emblemáticos de toda la línea en su etapa posterior al cierre oficial fueron las tolvas TT4, que durante décadas llevaron el carbón hasta Alhondiguilla-Villaviciosa. Pertenecieron a la serie TT 210.001-210.610, por lo que fueron muy numerosos en casi toda la red nacional.

En cuanto a los furgones que llevaron los convoyes de las distintas circulaciones, se vieron unidades correspondientes a las series DV 339.901-339.950 y 340.001-340.065, que en realidad eran vagones cerrado J3 de chasis metálico y caja de madera pintada de verde. Se construyeron a partir del año 1954 y en su mayoría fueron transformados a partir de vagones J3 ya construidos por E. Grasset y otros fabricantes (González, 01/10/1996: *Maquetrén Monográfico Especial*).

También se vieron a lo largo de los años setenta y ochenta del siglo XX los furgones de la serie DV 340.101-340.250, construidos entre 1960 y 1961 por las compañías Siderúrgica Requena y Forjas de Alcalá. En realidad, fue un vagón cerrado J-3 al que se le añadió una carrocería metálica y se pintó de verde (González, 01/10/1996: *Maquetrén Monográfico Especial*).

31.6.0 Las zorrillas

La línea contó con una serie de zorrillas consistentes en una tablazón de gruesos maderos dispuestos de manera paralela que se instalaban sobre un chasis muy básico también de madera. Esta estructura se situaba sobre un par de ejes mediante los cuales se desplazaba por la vía.

En realidad, era un vehículo ciertamente elemental en el que las brigadas de los trabajadores de Vía y Obras transportaban el herramental y los materiales necesarios para su trabajo. Normalmente, lo empujaban vía adelante hasta alcanzar el punto en el que era necesario su labor y hasta ellos mismos se desplazaban encima cuando la situación de la vía presentaba una pendiente favorable. Solían impulsarse mediante largas pértigas, por lo cual, el desplazamiento era rápido, dentro de un orden.

31.7.0. Conclusión

Como se decía al comienzo de este epígrafe, la falta de información documental sobre el material móvil de la línea es la razón de que un aspecto tan importante dentro

de una explotación ferroviaria haya dado tan poco de sí en el estudio de la que nos ocupa.

Sin embargo, pese a lo impreciso de la documentación oral para elaborar ciencia mediante el método de la Arqueología Industrial, era necesario acometer el trabajo, dada la gran proporción de verosimilitud que permanece en lo expuesto.

TESIS DOCTORAL
UNIVERSIDAD DE CÓRDOBA

**EL FERROCARRIL
DE CÓRDOBA A BELMEZ:
UNA VISIÓN HUMANISTA A
TRAVÉS DE LA GEOGRAFÍA HUMANA
Y LA ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL**

TOMO III

**ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL
Y GEOGRAFÍA HUMANA EN EL
FERROCARRIL DE CÓRDOBA A BELMEZ (I)**

Autor:

José Antonio Ortega Anguiano

Directores:

Profesor Doctor Carlos Márquez Moreno
Área de Arqueología

Profesor Doctor José Naranjo Ramírez
Área de Geografía

Fotografía de portadas y gualdas: Estación de Cercadilla, año 1931
Autor: Torres

32.0.0. ASPECTOS GENERALES

32.1.0. Introducción

Este apartado de la tesis está dedicado a comentar cada una de las fotografías que componen el corpus iconográfico que se ha ido acumulando a lo largo de los años a fin de preservar la memoria de los objetos y edificios de los que se sirvió la línea de ferrocarril de Córdoba a Belmez — la inmensa mayoría de los cuales ya no existen — y las características de los lugares por los que un día discurrió.

Así mismo, también se explican cuáles fueron las particularidades de otras instalaciones ferroviarias ligadas de alguna manera al trazado que nos ocupa, aunque no formaron nunca parte de este. Así, se verá la estación de Córdoba, que perteneció a MZA pero que a partir de la unificación de RENFE en 1941 fue la cabecera del trazado de Belmez, que se convirtió a su vez en la línea de Córdoba a Almorchón cuando se hizo una sola con las dos vías que siempre estuvieron unidas. Con lo cual, también se verán las peculiaridades de las estaciones de Belmez, Peñarroya, El Porvenir de la Industria, La Granjuela, Valsequillo, Zújar de Córdoba y Almorchón, que formaron parte de esta última.

Precisamente, en este estudio de la citada línea no se ha hecho investigación alguna sobre los trayectos intermedios entre estaciones, por lo que las explicaciones y análisis se han limitado a las instalaciones, dado que el interés manifestado con ello se reducía a la comparación de espacios ferroviarios pertenecientes a la de Córdoba a Belmez y a la de Belmez a Almorchón, que fueron semejantes a veces en algunos aspectos puntuales y disímiles en otras.

Numerosas fotografías reproducen elementos cuyo uso resulta ser de difícil entendimiento debido a que su desuso los ha convertido en algo ajeno a la realidad actual. Incluso, muchos de ellos, en su momento de utilización, ya eran raros a los seres humanos de esa época por lo específicos que eran dentro del mundo del ferrocarril.

Aunque el viejo axioma de que “una imagen vale más que mil palabras” es en sí lo suficientemente elocuente, la descripción que se hace aquí de cada una de las imágenes es completamente necesaria desde el punto de vista de la Arqueología Industrial, ya que muchos de los elementos de la infraestructura ferroviaria que aparecen no existen ya y hasta puede que en su momento de uso fueron casi únicos dentro del panorama ferroviario, como se ha comentado. Con respecto a algunos, ni siquiera se ha podido determinar para qué sirvieron, su procedencia o las circunstancias que les dieron forma, aunque afortunadamente solo son unos cuantos.

Lógicamente, muchos otros no han podido ser captados porque no existían ya cuando se acometió la labor de catalogación y ni siquiera hay constancia de ellos en planos o en documentos de archivos de carácter históricos, por lo cual, aunque también deben ser una minoría, no han podido ser salvados del olvido.

La monografía que sigue, pues, es un trabajo de campo de carácter arqueológico industrial, geográfico, antropológico, botánico, arquitectónico, de ingeniería histórica... Es decir, humanista a fin cuentas, como ha sido la intención de esta tesis desde un principio. Es por ello que solo se ha atendido a la labor de información de lo mostrado en las imágenes o a la de descripción de sus contenidos, por lo cual, se ha omitido cualquier referencia a autores determinados o a una documentación bibliográfica concreta porque ya ha sido tratada en las páginas de la parte diacrónica del estudio, por lo cual, mostrar

otra vez las correspondientes notas bibliográficas hubiese supuesto una duplicación innecesaria. Sin embargo, hay alguna información proveniente de autores o de obras determinadas que no figuran en el texto de la tesis. En este caso, se indica a quien pertenece, como es preceptivo. Además, al provenir el contenido del texto de una inspección ocular, las respectivas afirmaciones son subjetivas.

En conclusión, las opiniones expresadas son responsabilidad exclusiva del autor, aunque su veracidad esté avalada por una acumulación de conocimientos motivada por una vida dedicada a conocer el ferrocarril. Aún siendo tan rotundo en esta afirmación, se ha de decir que lo expresado a lo largo de este apartado se ha confeccionado también usando los siguientes documentos:

- Perfil Longitudinal. Línea de Córdoba a Belmez (AHF, 1921: [III F 1768]), publicado en 1921 por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para su uso interno, en el que se muestran las curvas y las rectas habidas en cada uno de los kilómetros; las cotas a las que se encuentra cada punto indicado en el perfil; el kilómetro, la centena, la decena y el centímetro (a veces también se dan hasta los milímetros) donde se ubica un elemento.

Gracias a ello, se ha podido saber en qué punto comenzaban y terminaban las rampas, los niveles y las pendientes; dónde se encontraban los pasos a nivel; a qué lado de la vía estaban los edificios; qué tipo de construcciones eran; dónde habían puntos para repostar agua; el lugar exacto donde estaban los tramos metálicos, los viaductos, los puentes, pontones, alcantarillas, tajeas y caños que pasaban el agua de una lado a otro de la vía; etc.

- Del Mapa Topográfico Nacional se han usado sus hojas y ediciones siguientes:
MTN 923 Córdoba, 1896, 1933, 1938, 1939, 1969 y 1992.
MTN 902 Adamuz, 1897, 1934, 1938, 1946, 2004.
MTN 901 Villaviciosa de Córdoba, 1898, 1934, 1938, 1969 y 2005.
MTN 880 Espiel, 1894, 1920, 1920bis, 1969 y 2005.
MTN 879 Fuenteobejuna, 1895, 1934, 1957.
MTN 879 Peñarroya-Pueblonuevo, 2003.

Con los mismos, se ha podido tener una amplia idea del nombre de los topónimos que no se conocían, de los cauces de agua atravesados por el ferrocarril, del tipo de cultivos que había en los alrededores o de los caminos y vías de comunicación que lo franqueaban. Cotejando las diferentes ediciones, se ha podido reconstruir parte de la historia y del desarrollo de la zona y se ha podido conocer cuáles eran y dónde iban las distintas vías de comunicación que lo interceptaban.

32.2.0. Inventarios de fotos propias y de otros autores

Para entender el cuadro relativo al inventario de fotos que se ha conseguido para poder hacer el estudio sobre la línea de Córdoba a Belmez, se ha de tener en cuenta que:

La primera columna indica el número de carpeta en la que están las fotos correspondientes a la parada o tramo intermedio nombrado en la segunda columna.

La tercera columna expresa el número de fotos que integran la colección, tanto de autoría diversa como propia.

La cuarta columna refiere la cantidad de fotos realizadas por otras personas.

La quinta columna cita la cantidad de fotos realizadas por el autor.

La sexta columna menciona la cantidad de fotos de procedencia analógica realizadas por el autor.

La séptima columna enumera la cantidad de fotos de procedencia digital realizadas por el autor.

Núm.	Estaciones, cargaderos, puestos de seguridad y recorridos intermedios	Total fotos	Otros autores	Fotos propias	Analógicas	Digitales
01	Córdoba	249	248	1	1	0
02	Córdoba-Cercadilla	109	48	61	61	0
03	Córdoba-Cercadilla a El Tonkin	44	41	3	3	0
04	El Tonkin	4	1	3	3	0
05	El Tonkin a Mirabueno	20	8	12	12	0
06	Mirabueno	34	13	21	21	0
07	Mirabueno a Los Pradillos	120	28	92	71	21
08	Los Pradillos	68	18	50	43	7
08	Los Pradillos a La Balanzona	29	6	23	23	0
10	La Balanzona	60	6	54	32	22
11	La Balanzona a La Mocha	104	8	96	70	26
12	La Mocha	4	0	4	0	4
13	La Mocha a Cerro Muriano	29	5	24	10	14
14	Cerro Muriano	66	18	48	47	1
15	Ramal de las minas de Cerro Muriano	17	0	17	1	16
16	Cerro Muriano a Obejo	41	24	17	15	2
17	Obejo	83	14	69	53	16
18	Obejo a El Vacar-Villaharta	70	2	68	65	3
19	El Vacar-Villaharta	79	8	71	57	14
20	El Vacar-Villaharta a La Solana	124	17	107	59	48
21	La Solana	33	1	32	14	18
22	La Solana a El Parralejo	42	4	38	38	0
23	El Parralejo	11	1	10	10	0
24	El Parralejo a Alhondiguilla (Térmica)	31	5	26	26	0
25	Primer tramo desmantelado (Sur)	62	0	62	10	52
26	Alhondiguilla-Villaviciosa (Térmica)	69	11	58	41	17
27	Puente Nuevo	29	6	23	23	0
28	Alhondiguilla-Villaviciosa	64	13	51	22	29
29	Primer tramo desviado	90	11	79	55	24
30	Primer tramo desmantelado (Norte)	32	0	32	26	6
31	Tramo intermedio	9	0	9	6	3
32	Segundo tramo desmantelado	25	0	25	22	3
33	Segundo tramo desviado	17	1	16	13	3
34	P. K. 46.600 a La Estrella	32	1	31	23	8
35	La Estrella	21	0	21	12	12
36	La Estrella a Espiel	20	0	20	11	9
37	Espiel	147	28	119	63	56
38	Ramal de La Luz y de La Llama	24	7	17	0	17

39	Espiel a La Trinidad	72	4	68	68	0
40	La Trinidad	8	2	6	6	0
41	La Trinidad a Villanueva del Rey	45	2	43	43	0
42	Villanueva del Rey	46	20	26	26	0
43	Villanueva del Rey a Cabeza de Vaca	51	6	45	45	0
44	Cabeza de Vaca	70	12	58	58	0
45	Ramal de Cabeza de Vaca a Peñarroya	17	8	9	0	9
46	Cabeza de Vaca a Belmez	17	6	11	5	6
47	Belmez	22	22	0	0	0
48	Peñarroya	74	47	27	0	27
49	El Porvenir de la Industria	9	7	2	0	2
50	La Granjuela	8	1	7	0	7
51	Valsequillo	19	4	15	0	15
52	Zújar de Córdoba	18	1	17	0	17
53	Almorchón	45	24	21	0	21
	Total	2633	768	1865	1310	555

32.3.0. Comentarios sobre el material gráfico

32.3.1. Las fotografías

Las fotografías que componen este bloque de imágenes tienen dos procedencias:

Una parte ha sido realizada por este autor en su totalidad. Este conjunto representa el 70,94% del total. Lo integra un total de 1865 fotografías, de las cuales 1310 fotografías fueron realizadas originalmente con cámaras de fotos analógicas y 555 fotografías con cámaras de fotos digitales, lo que supone un 70,24% y un 29,76% de ese total, respectivamente.

Las que integran la otra porción restante son de autoría diversa y han sido cedidas por conocidos, se han captado en Internet o bien se han escaneado de libros o publicaciones impresas de diversos tipos. Este conjunto representa el 27,42% del total. Lo integra un total de 768 fotografías.

Por lo tanto, sumadas estas a las que no me pertenecen, el corpus global es de unas 2633 imágenes.

La temática de este conjunto fotográfico está centrada en la línea de ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez, pero también se dispone de algunos grupos de temas diversos que aunque se salen de esta especificidad son complementarios de ella. Así, se muestran algunos otros contenidos como el correspondiente al ramal que unía la estación de Cerro Muriano con el complejo minero metalúrgico de la Cordoba Copper Company Ltd.; la línea de vía estrecha que unía las minas de La Luz y de La Llama con la estación de Espiel; y el ramal de Belmez a Peñarroya.

Las imágenes están ordenadas siguiendo el recorrido del trazado. Es decir, que se muestran en primer lugar las tomadas en la estación de Córdoba-Cercadilla, donde estaba el punto kilométrico 0,000, y continúan en sentido ascendente, según estaba dispuesto el kilometraje, hasta el destino final en Belmez en el P. K. 70,500, situado en la entrada de esta estación.

Normalmente, las vistas se han tomado desde el centro de la vía, como si hubiesen sido hechas desde la cabina de una locomotora, salvo las que reproducen edificios, elementos de la infraestructura o detalles varios.

Aunque no se ha seguido una cadencia determinada en la toma de cada imagen cada cierto espacio, puede decirse que debe haber una media de recorrido de unos cien metros entre una foto y la que le sigue, salvo que haya una curva, por lo que se han tomado más a fin de fotografiarlo todo.

En el caso de las estaciones y otras dependencias ferroviarias, se han obtenido con la intención de captar las particularidades de cada edificio, obra de fábrica de la infraestructura o artilugio destinado al funcionamiento, de tal manera que pueda verse en todo el conjunto de su volumen. En cuanto a los inmuebles, al menos, se han tomado una imagen de dos de las caras delantera y de un hastial y otra de la trasera y el otro lateral, con lo que aparece la totalidad de la estructura de este.

Lógicamente, también se fotografió cualquier detalle de un objeto determinado, si se consideró oportuno hacerlo para captar el conjunto de la esencia del mismo.

Las fotografías que reproducen desde la estación de Córdoba-Cercadilla a la de Cerro Muriano y algunas de La Solana se han obtenido positivando los propios clichés analógicos. Se digitalizaron en 2006, pero no se llegó a completar esta labor con las restantes. Años después, cuando se quiso completar el trabajo entre julio y agosto de 2013, el celuloide no estaba en condiciones y, por ello, el resto de lo que quedaba por hacer hubo que obtenerlo directamente de las copias en papel de las fotos analógicas que este autor recopiló en cinco álbumes de formato apaisado.

Muchas imágenes utilizadas han sido capturadas a partir de una película analógica filmada por Francisco García, Antonio Montilla Lucena y Concepción Lucena, cuyos trabajos se mezclaron en un vídeo que se hizo tras fletar un tren especial con motivo de la celebración del Congreso de la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril que viajó entre Córdoba y los puentes de La Alhondiguilla el 29 de Abril de 1990.

Así mismo, se ha usado otro vídeo de Antonio Montilla Lucena captado desde la cabina de una locomotora 1300 que condujo un tren vacío desde la central térmica de Puente Nuevo hasta Peñarroya y otro cargado desde este punto hasta el origen. Su propio autor fechó la realización en un día indeterminado de mayo de 1989, sin embargo se debió equivocar de mes puesto que el campo aparece completamente seco, por lo que es más lógico que las vistas se tomaran en julio o agosto de ese año.

Gracias a estas imágenes cinéticas se ha podido conocer cómo eran una serie de zonas que ya no existían cuando se comenzó a hacer la labor sistemática de fotografiado. Por ejemplo, la parte inicial, la de los primeros tres kilómetros hasta que la vía se alejaba del entramado urbano, había sido levantada cuando se comenzó a recopilar imágenes de la línea. Así mismo, la estación de Villanueva del Rey, que se inspeccionó un día sin proceder a inventariar ni a fotografiar nada, fue arrasada en el intervalo de los meses que se tardó en volver a visitarla.

Cuando en los textos de los pies de fotos se utilizan los términos “izquierda de la vía” o “derecha de la vía”, siempre se sigue el mismo sistema que se usa para indicar ambas posiciones en el caso de los cauces de agua. Es decir, que si el origen de la línea está en la estación de Cercadilla, ese sería su “nacimiento” y si su final está en Belmez,

esa sería su desembocadura. Por lo tanto, lo situado a la izquierda o a la derecha sería todo lo ubicado a uno y otro lado de la vía, según el sentido ascendente de la línea.

Así mismo, cuando se habla de la parte izquierda o derecha de algún elemento de la infraestructura o edificio siempre se tiene en cuenta la posición que tiene el observador con respecto al frente del objeto o a la fachada, por lo cual ambos términos del elemento o edificio serían los relativos a la izquierda y a la derecha del sujeto que lo observa.

A veces, también se alude a algo situado a la izquierda o a la derecha de la imagen, pero en este caso no hay confusión posible.

Por lo explicado anteriormente, puede colegirse que la intención última de la colección es la de tener fotografiada la totalidad de la infraestructura de la línea, tanto en lo relativo a inmuebles u objetos o bien con respecto a las distintas características que la hicieron ser lo que fue. Con ello, se ha podido hacer una catalogación iconográfica de prácticamente todo lo que un día hizo posible que los trenes la recorriesen llevando bienes y personas.

Efectivamente, con las descripciones, lo mostrado en las fotografías y la enumeración de todos los elementos de la infraestructura y las obras de fábrica se ha podido completar un corpus documental que se acerca al total de lo contenido en el inventario incluido en esta tesis. Gracias a ello, algo que tan solo era una mera enumeración de elementos se ha ampliado hasta realizar un comentario pormenorizado de los mismos, aunque se carezca de una sistemática catalogadora al uso, un trabajo que hubiese supuesto confeccionar otra tesis paralela a esta solo con ello.

Nunca se siguió un orden concreto para fotografiar la línea, sino que los lugares a plasmar se fueron eligiendo de una manera aleatoria, por lo que las distintas estaciones del año mostraron sus contrastes de unas fotos a otras.

Las primeras instantáneas se tomaron en 1986. Luego, se retomó la labor en 1995 y se cesó en los años finales de la década de los noventa del pasado siglo. No obstante, en el año 2004 se volvieron a fotografiar algunas partes comprendidas entre Cerro Muriano y el puente del arroyo Pedroches; en los años 2008 y 2009 otras que se encuentran entre las estaciones de Alhondiguilla-Villaviciosa y la de Espiel; y en 2015 puntos diversos comprendidos entre Mirabueno y La Solana.

Debido a la labor de conservación minuciosa que este autor se ha marcado con respecto a este corpus iconográfico, se ha procurado mantener el total de las fotografías tomadas. Por ese motivo, al no existir una selección mínima hay algunas que no están ni siquiera aceptablemente bien en cuanto a la calidad de su imagen, pero el hecho de que una gran parte de lo fotografiado ha desaparecido ya o se ha deteriorado en extremo ha hecho que se preserven todas porque el valor histórico y testimonial las hace imprescindibles, sea cual sea su apariencia estética.

Parte de este problema de falta de calidad, achacable en principio a las bajísimas prestaciones de una de las cámaras fotográficas utilizadas, se debe también a que únicamente se han podido tomar imágenes en otoño, invierno y primavera, ya que las condiciones de la climatología de la zona hacen que debido a las altas temperaturas del verano fuera casi imposible salir al campo. Por ello, en muchos casos las condiciones de luz no han sido las adecuadas ya que hay una gran cantidad que se han hecho en días nublados, a horas tempranas, a la caída de la tarde o bien no ha habido más remedio que

hacerlas a contraluz porque el objeto a reproducir estaba situado en una posición poco favorable con respecto al sol.

Las visitas a cada uno de los yacimientos fueron múltiples, salvo raras excepciones. Debido a esta circunstancia, se pueden observar algunas diferencias entre las calidades de las imágenes realizadas en un mismo lugar en cuanto a la luz que reflejan, la estación del año en la que están hechas y hasta el estado en que se encuentra el yacimiento, dado que es posible que entre una visita y otra pudieran pasar meses y hasta años, con lo que el deterioro progresivo de este puede que fuera grande.

Primeramente, la colección se recogió en cinco álbumes de fotos de formato apaisado confeccionados por mí, tapas incluidas, a partir de cuadernos de dibujo convencionales de 230 x 330 milímetros, en cuyas hojas se pegaron las fotos a razón de unas cuatro por página, por término medio, poniendo un folio entre hoja y hoja para que las fotografías no se tocaran y se produjese un posible deterioro. Posteriormente, se volvieron a hacer nuevos acopios de imágenes digitalizadas, muchas de las cuales ya no se imprimieron en papel, sino que se conservaron tan solo en soporte digital.

32.3.2. Las cámaras fotográficas y de vídeo

Las máquinas que se usaron en las distintas sesiones fueron:

- Una cámara fotográfica Agfa analógica muy básica que dio fotos imperfectas de Los Pradillos, Cerro Muriano, Obejo y de algún otro punto más. Los clichés eran de algo más de 13 x 17 milímetros, con lo que con semejante tamaño no se podía conseguir una calidad ni siquiera aceptable.

- Una Hanimex analógica prestada en un par de ocasiones por José Roldán Caballero, un buen amigo, con la que se hizo el reportaje de la estación de Cercadilla y, con toda probabilidad, el de La Balanzona.

- Una Hanimex analógica de mi propiedad con la que se tomaron fotos aceptables y de buena calidad en algunas ocasiones. Era una cámara muy fiable, pero en los momentos en los que se fotografiaron las estaciones de Obejo y Espiel, los carretes estaban caducados y las fotos no tienen calidad alguna, por lo que ni siquiera con el programa informático de retoque se han podido arreglar.

- Así mismo, se usó una cámara digital de mi propiedad de la marca Nikon, modelo Coolpix 2000 con la que se lograron imágenes de buena calidad.

- También se utilizó una cámara digital de la marca Casio, modelo Exilim, propiedad de Rosa María Ortega Bonilla.

- Finalmente, hay que reseñar que también se utilizó de manera ocasional una máquina Canon, que me cedió Manuel Ángel Barbero, para hacer parte de las fotos alusivas al ramal de las minas de La Luz y de La Llama.

Igualmente, de manera accidental, se utilizó una cámara propiedad de Francisco Priego Serrano, un discípulo de la Facultad de Filosofía y Letras, con el que se hizo un recorrido por la zona de bajada a Córdoba desde Cerro Muriano para realizar un trabajo para una asignatura de Patrimonio.

En cuanto a las cámaras de vídeo empleadas hay que decir que pertenecieron a Francisco García, Antonio Montilla Lucena y Concepción Lucena, pero se desconocen cuáles fueron sus marcas y características.

32.3.3. El retoque fotográfico

Las fotos se retocaron en su totalidad con un programa informático denominado Adobe PhotoShop en dos de sus versiones: la CS 2 y la CS 5. El retoque ha consistido en:

- Rectificar las imágenes que estuviesen inclinadas con la opción “rotar lienzo” que permite nivelarlas correctamente.

- Se ha procurado conservar el máximo de la superficie de cada imagen, por lo que los bordes se han respetado lo más posible.

- Se han eliminado las figuras de algunas personas que aparecían en ellas de manera fortuita. Lo que sí se ha conservado ha sido la imagen de las personas que me acompañaron en mis desplazamientos y que aparecen más o menos de manera completa, pero se han borrado las partes del cuerpo que se plasmaron de forma parcial.

- En ocasiones, se tomaron fotos con intención de unir dos espacios contiguos o más para tener así planos generales, e incluso grandes planos generales, que aportasen más detalle o simplemente una visión estética. Posteriormente, se unieron al ser pegadas en las hojas de los cinco álbumes de fotos cortando con un cúter la parte que se solapaba en una foto y la contigua. Por ello, cuando se han tratado las imágenes de manera digital, lo normal ha sido unir de nuevo esas vistas, pero, esta vez se han realizado con la perfección que aportan los programas informáticos. En este caso, la numeración que se le ha dado a cada foto conformada por dos, tres y hasta cuatro fotos contiene en su designación tantos números correlativos como imágenes se han usado en su conformación.

- Algunas fotos analógicas, que fueron realizadas en el inicio o el final de un cliché de celuloide, quedaron recortadas en sus dimensiones originales debido a que parte de estas fue hecha sobre la zona de unión del carrete donde no se registra la imagen. Con ello, al faltarles un trozo a esas instantáneas su formato quedaba más o menos cuadrado. Entonces, se han vuelto a redimensionar cortando arriba, abajo o en ambos puntos a la vez para darles un tamaño rectangular idéntico al de las demás fotos de esta colección, tras lo cual también se les han aumentado los píxeles por pulgada.

- También se ha procedido a eliminar motas de polvo, algún pelo, señales de todo tipo de suciedad, arañazos o hebras de fibras que se habían adherido al objetivo de la cámara, al cliché o bien a las fotos.

- En alguna ocasión, se ha procedido a eliminar algún elemento de basura, como bolsas y botellas de plástico y otros objetos que se encontraban en los lugares fotografiados a fin de que las imágenes presenten un aspecto lo más agradable posible desde el punto de vista estético.

- Cuando ha sido necesario, se ha procedido a dar más cromatismo con la opción “equilibrio del color” aportando más color azul, más rojo y más amarillo, según conviniese.

- Se han controlado las luces y las sombras con la opción “brillo/contraste”.

- A veces, se ha intensificado el color o bien se ha rebajado su fuerza con la opción “saturación”.

En líneas generales, los retoques han consistido en lo explicado.

32.3.4. La nomenclatura

Para poder tener una idea de los datos técnicos relativos a las imágenes se ha debido dotar a cada foto de la colección de una nomenclatura en la que se dan datos relativos a esta. Se han consignado al lado de cada una, antes del comentario con el que se ponen de manifiesto las particularidades de estas.

Por ejemplo, las fotografías se han referenciado así:

03-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Dichos datos indican:

- El número que antecede al guión es el del grupo de imágenes al que pertenece, que están ubicadas en una carpeta que sigue una sucesión ordinal que comienza en el 01, correspondiente a la estación de Córdoba-Cercadilla, y termina en el 45, que recoge las imágenes del trayecto entre las estaciones de Cabeza de Vaca y Belmez.

El número que sucede al guión es el que ocupa cada foto dentro del grupo al que pertenece. Cada foto está ordenada siguiendo una sucesión ordinal que comienza en el 001 y termina en la última archivada dentro de cada conjunto.

A veces, una foto está numerada con dos, tres y hasta puede que con cuatro números, que siguen también una cadencia ordinal. El dato indica que ha sido compuesta con tantas fotos contiguas de un mismo ámbito como números aparezcan en su referencia. Por ejemplo, la foto 02-015 - 02-016 confirma que originalmente se tomaron dos fotos enfocando a dos espacios adyacentes y luego se unieron con un programa de retoque informático de imágenes.

- Lógicamente, al haber sido procesadas mediante un escáner para pasarlas al formato digital, las imágenes han perdido ya su condición original. Por ello, el dato "Imagen analógica" o "Imagen digital" diferencia si la foto primigenia fue realizada mediante un tipo de cámara u otro.

- El tercer apunte revela quién fue el fabricante de la cámara. En este caso, se muestra el nombre de esta reseñándola así: "Cámara fotográfica Agfa", "Cámara fotográfica Nikon", "Cámara fotográfica Casio Exilim", "Cámara fotográfica Hanimex" o "Cámara fotográfica Hanimex (Roldán)" si se hizo con la máquina perteneciente al citado José Roldán Caballero para diferenciarla así de la de mi propiedad. Cuando se desconoce la marca, se especifica como "Cámara fotográfica desconocida".

- La siguiente anotación informa, en primer término, de la fecha en la que se tomó la foto o bien la época, el mes o el año en que se hizo. Hay que tener en cuenta que esta recogida de imágenes se hizo sin la idea de realizar ningún tipo de investigación, por lo cual, no se tuvo la precaución de ir anotando ese dato. Sí que se barajó la posibilidad de escribir un libro, pero nunca se creyó que se haría con un carácter científico, por lo cual, para poder datar los distintos grupos de imágenes, en múltiples ocasiones ha habido que hacerlo mediante datos deductivos o bien por otros datos indirectos, como por ejemplo la apreciación de la edad aproximada que representan los sujetos que aparecen en las fotos, si es que son niños. Tras ello, se ha datado con la misma fecha las distintas imágenes que se homogenizan con la primera mediante el lugar en el que se tomó o bien por la uniformidad que presentan debido al color que le dio el laboratorio fotográfico cuando se procedió a su revelado.

- Finalmente, se indica quien fue la persona que realizó la foto. Es decir, que se cita el nombre de quién apretó el disparador, independientemente de la propiedad de la cámara. O sea, que una imagen realizada con alguna de mis cámaras, pero que no la hiciese personalmente no figura a mi nombre, aunque pertenezca a mi colección. Al contrario, cualquier imagen tomada con una cámara perteneciente a otra persona y que la tomase yo, se me adjudica su autoría, como es natural.

33.0.0. CARACTERÍSTICAS FORMALES DEL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A BELMEZ Y DE OTRAS INSTALACIONES FERROVIARIAS ANEXAS

33.1.0. Estación de Córdoba-Central

01-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1989 - © Autor desconocido-Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Córdoba tuvo dos estaciones de ferrocarril que se denominaron Córdoba-Central y Córdoba-Cercadilla. Esta es una vista aérea general de la totalidad de la estación antes de proceder a su paulatino desmantelamiento.

La imagen se ha tomado de la revista *Doble Tracción*, número 7, página 4.

01-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1 de Marzo de 1928 - © Marín-Archivo Fundación Telefónica

La información aparecida en Internet indicaba que esta imagen reproducía el paso a nivel que hubo en los Santos Pintados, sin embargo, esas dos viviendas no se conocieron como propias de esta zona. Es posible que no se mantuviesen en pie al efectuar la prolongación de la playa de vías de la estación de Córdoba, dado que su presencia estorbaba para ello. Incluso puede que la foto no corresponda al lugar citado, sin embargo, la línea del horizonte corresponde con toda probabilidad a la parte de la Sierra de Córdoba.

01-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - finales de los 50 - © Autor desconocido-Fundación de los Ferrocarriles Españoles

El pequeño edificio fue la casilla del guardabarrera del paso a nivel de los Santos Pintados.

01-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo de 1989 - © Autor desconocido

Zona aledaña al paso a nivel de los Santos Pintados. A la izquierda pueden verse los bloques de viviendas de los ferroviarios que hubo en la calle Alonso, el Sabio.

La imagen se ha tomado de *El Pregonero*, número 77, página 13.

01-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Noviembre, 1992 - © Autor desconocido-Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Vista aérea de la totalidad de la estación una vez se había iniciado la construcción de la nueva, aunque aún servía una gran parte de las antiguas instalaciones.

La imagen se ha tomado de la revista *Doble Tracción*, número 7, página 4.

01-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 16 de diciembre de 1978 - © Antonio Montilla Lucena

La locomotora Alsthom número 7630, matriculada más tarde como 276-030-4, estacionada en el muelle mercancías de la zona de los Santos Pintados.

01-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 16 de diciembre de 1978 - © Antonio Montilla Lucena

Esta locomotora eléctrica perteneció a una serie pintada de gris, plata y rojo que dejó su color de librea gris verdoso original para hacer juego con los tonos del Talgo III, ya que esta y otras más de su mismo modelo fueron destinadas a remolcar estos trenes en exclusiva.

01-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1973 - © Autor desconocido-Paisajes Españoles

Visión de conjunto de la estación de Córdoba vista desde la zona de mercancías, donde hubo un muelle cubierto para salvaguardar los bienes materiales que iban a ser transportados o entregados a sus destinatarios.

01-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1978 - © Antonio Roldán Camacho

Panorámica de la zona este de la estación tomada desde la parte central de la pasarela del viaducto del Pretorio.

01-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo de 1989 - © Autor desconocido

A la derecha de la imagen, aparecen los largos edificios dedicados a almacenes de la zona de mercancías de la estación.

La imagen se ha tomado de *El Pregonero*, número 77, portada.

01-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Etapa inicial del siglo XX - © Autor desconocido-Archivo Municipal de Córdoba

El invento de la Fotografía surgió al mismo tiempo que la implantación del Ferrocarril, por lo que prácticamente desde ese momento se realizaron todo tipo de imágenes corporativas de este oficio. Puede que los ferroviarios, pese a la diversidad de labores que integraron su quehacer, fuesen unos de los colectivos obreros con más conciencia de su identidad, por ello fueron tan numerosas las instantáneas de estos profesionales.

01-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años veinte del siglo XX - © Autor desconocido-Archivo Histórico Ferroviario

El antiguo viaducto del Pretorio en su etapa de construcción, que se inició en algún año indeterminado de la segunda mitad de la década de los años diez del siglo XX. Su alzamiento se realizó con la idea de permitir el tráfico rodado y de personas entre la zona norte y sur de la ciudad.

La imagen se ha tomado del catálogo de la exposición *El ferrocarril y sus vivencias*.

01-013 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – Años treinta del siglo XX - © Antonio Passaporte-Fototeca del Patrimonio Histórico

El puente en los primeros años de su finalización, ya que fue terminado en el año 1928.

01-014 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – Años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido-Archivo Municipal de Córdoba

Desde ese momento, ya se vio la insuficiencia de la obra, puesto que se había diseñado con una anchura de 4,70 metros, con lo cual no podía tolerar una circulación que iba creciendo a pasos agigantados con el auge del tráfico por carretera.

01-015 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – Años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido-Archivo Municipal de Córdoba

Durante unos treinta años más, estuvo sirviendo tal cual se planteó, pero, en 1951 se optó por proceder a su ensanchado, por lo que dos años más tarde se aprobó en un Consejo de Ministros el levantamiento de otro adosado al original que se adjudicó a la empresa Trueba para que lo construyese.

01-016 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – Años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido-Archivo Municipal de Córdoba

Aparentemente, la anchura del viaducto era suficiente.

01-017 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – Años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido-Archivo Municipal de Córdoba

Sin embargo, como puede apreciarse en la imagen, la obra de agrandado debía hacerse puesto que su amplitud era insuficiente a todas luces para permitir el cruzamiento de dos autobuses.

01-018 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – Años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido-Archivo Municipal de Córdoba

Así, entre 1954 y 1956 se llevó a cabo lo proyectado dando anchura a cada uno de los dos carriles y dejando una isla en el centro que fue sembrada con un seto.

01-019 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – Años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido-Archivo Municipal de Córdoba

Según indica Francisco Solano Márquez en su libro *La Córdoba de Antonio Cruz Conde*, las obras finalizaron en junio de ese año.

01-020 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – Años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido-Archivo Municipal de Córdoba

Una panorámica de los pilares que sostuvieron la obra vista desde la zona suroeste.

01-021 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

La bella factura de la barandilla y los pilares del pretil del primitivo viaducto del Pretorio con el mosaico de azulejos que reproducían el anagrama de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante.

01-022 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – 1989 - © Autor desconocido-Archivo Municipal de Córdoba

Desde el tablero del viaducto podía observarse un amplio espacio que abarcaba una gran cantidad de usos ferroviarios.

01-023 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – 1974 - © Antonio Roldán Camacho

A la izquierda de la imagen pueden apreciarse los bloques de viviendas de los ferroviarios, a cuyos pies se instaló la zona de carga y descarga de mercancías, para lo cual de habilitaron unos muelles donde se levantaron algunos cobertizos para resguardar en lo posible a personas y bienes materiales.

01-024 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – 7 de febrero de 1931 - © Autor desconocido-La Voz

Más adelante, podía verse toda la zona de vías de paso y la de formación de trenes.

01-025 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – Marzo de 1989 - © Autor desconocido

En esta panorámica de la zona oeste de la estación, tomada desde la parte central de la pasarela del viaducto del Pretorio, se pueden ver las vías de paso de los trenes que se dirigían hacia la Meseta Central, hacia Andalucía Oriental, hacia Andalucía Occidental o del Sur. A la derecha se veían las instalaciones de clasificación próximas a la calle Doña Berenguela.

La imagen se ha tomado de *El Pregonero*, número 77, página 9.

01-026 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – Marzo de 1989 - © Archivo Municipal de Córdoba

Otra panorámica tomada desde el mismo lugar, pero con distinto ángulo que la que muestra la imagen anterior.

La imagen se ha tomado de *El Pregonero*, número 77, página 18.

01-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido-Life

Finalmente, el viaducto del Pretorio sería demolido en los años iniciales de la década de los noventa del siglo XX.

01-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1862 - © José García Córdoba-Col. Biblioteca Municipal de Córdoba

Copia a la albúmina de la que pudiera ser sin duda la foto más antigua realizada en Córdoba a un ferrocarril. Se trata de la novísima estación construida por la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla. Posiblemente, se tomó desde la espadaña de la iglesia del Palacio de la Merced.

01-029 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1862 - © José García Córdoba-Col. Biblioteca Municipal de Córdoba

Copia a la albúmina de otra imagen tomada desde el mismo edificio. Al fondo, puede reconocerse fácilmente el escalón mesetario de Sierra Morena.

01-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo de 1989 - © Autor desconocido

Labores de carga y descarga de mercancías en la zona inmediata al viaducto del Pretorio.

La imagen se ha tomado de *El Pregonero*, número 77, página 8.

01-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1989 - © Autor desconocido-Archivo Municipal de Córdoba

Vías principales a través de las cuales circulaban los trenes que iban de paso en un sentido o en otro.

01-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Pacheco

La dresina E-303 de Vía y Obras, construida por el fabricante Barreiros, con sus vagones plataforma para transportar el herramental o el material necesario para hacer los arreglos y los cambios que se precisaba realizar en los trazados. Uno de los dos vehículos remolcados se fotografió en la estación de Cercadilla por quien suscribe en 1988. Puede verse en la imagen 02-056.

01-033 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1989 - © Autor desconocido-Archivo Municipal de Córdoba

Los pabellones de viviendas de los empleados de RENFE que un día se levantaron junto a la bajada sur del viaducto de Pretorio.

01-034 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

Aspecto de la estación de Córdoba en un momento de plena actividad.

Imagen tomada de una hoja de un antiguo almanaque entregado como publicidad del periódico *Córdoba*.

01-035 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo de 1989 - © Autor desconocido

Otra panorámica del complejo ferroviario.

La imagen se ha tomado de *El Pregonero*, número 77, contraportada.

01-036 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo de 1989 - © Autor desconocido

Una vista más de las instalaciones de la estación.

La imagen se ha tomado de *El Pregonero*, número 77, página 16.

01-037 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Eladio Osuna

El viaducto a lo lejos, los bloques de viviendas de los empleados y diversas dependencias de gestión.

01-038 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo de 1989 - © Autor desconocido

El viaducto aparece en segundo término y de forma parcial tras los trenes estacionados en la parte de la estación dedicada a la clasificación.

La imagen se ha tomado de *El Pregonero*, número 77, página 6.

01-039 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años diez el siglo XX - © Juan Jupedi

La locomotora 610 de la serie 601-610 de MZA construida, por Marcinellé Couillet en el año 1885 y que RENFE numeró como 020-0231/0240.

01-040 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años cincuenta del siglo XX - © Karl Wyrsh

Locomotoras de vapor dirigiéndose hacia la zona de repostado en la que se advierten los depósitos y la grúa de agua.

01-041 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 15 de octubre de 1978 - © Antonio Montilla Lucena

Grúa de agua de los andenes de entrevías y la zona de estacionamiento de convoyes al fondo con los omnipresentes depósitos de agua.

01-042 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1867 - © José Spreafico-Col. Palacio Real

Fotografía de la locomotora 030-335 estacionada en la playa de vías de la estación de Córdoba.

01-043 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 12 de agosto de 1968 - © John Sloane-30937 Transport Photograph Database

La locomotora perteneció originariamente a la Compañía de Ferrocarriles del Sur de España, tuvo el número 7 y se la llamó "Cataluña". Posteriormente, en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces se la designó como la 277 y cuando pasó a RENFE se la matriculó definitivamente como la 030-2498.

01-044 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

Primer vagón de la composición pura de vagones cisterna

01-045 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

Otro vagón más, dotado de garita en este caso, como correspondía a un convoy que debía viajar por la línea de la Sierra.

01-046 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años setenta del siglo XX - © Antonio Montilla Lucena

Vagón perteneciente a la serie 601-610, procedente de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que se construyeron para que sirviesen de depósito de agua a las locomotoras Du Bousquets, que se destinaron a la línea de Córdoba a Belmez, por lo que siempre circularon unidos de manera indisoluble.

El aspecto original del vagón se modificó para convertirlo en un aljibe convencional cuando perdieron su función como recipiente acuífero de las citadas máquinas.

01-047 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

Vagón realizado a partir de un depósito segregado de antiguo vagón cisterna que perteneció a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

01-048 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

El vagón Rhv 304839ST proveniente de un vagón unificado.

01-049 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

Una nueva imagen del vagón Rhv 304839ST.

01-050 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

Una vista parcial del tren de los vagones aljibe estacionado en el depósito de Córdoba.

01-051 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

Un vagón cerrado Jfhv 25639ST que se dedicó a almacén del herramental de la Reserva de Córdoba del Depósito de Santa Justa de Sevilla.

01-052 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

Otra perspectiva global del tren de los vagones aljibe estacionado en la que se puede observar la variedad de formas dadas a unos vehículos que sirvieron para lo mismo: surtir de agua a los puntos de la red cercana a Córdoba donde fuera necesaria.

01-053 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 18 de octubre de 1963 - © Lawrence G. Marshall

Locomotora perteneciente a las series 168-177 y 378-382, originaria de la Compañía de Ferrocarril de Córdoba a Málaga y procedente de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en el depósito de vapor de la estación de Córdoba.

La imagen se publicó en el libro *Los tiempos del vapor en RENFE*, página 96.

01-054 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1964 - © Autor desconocido

La locomotora número 040-2202 tuvo su origen en el Ferrocarril de Almorchón a Belmez, donde se incluyó dentro de una serie muy amplia de la que se cedieron al Ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez hasta diez locomotoras que se numeraron dentro de la serie 113-122. Al pasar a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces se inscribieron en el conjunto que conformaron las 213-230 y al quedar bajo el control de RENFE se las volvió a matricular como 040-2201/040-2208.

01-055 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Autor desconocido-Vía Libre

Locomotora 140-2026, procedente de la Compañía de los Ferrocarriles del Sur de España, que formó parte de la serie 4101-4104. Estuvo destinada en las minas de Alquífe y fue trasladada al depósito de vapor de la estación de Córdoba, por lo que asistieron a los últimos momentos de este tipo de tracción en la línea de Córdoba a Almorchón junto a las "cuatrocientas" de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

La imagen se ha tomado de la revista *Vía Libre*.

01-056 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Lawrence G. Marshall

Locomotora 240-3037, perteneciente a la serie 240-2001-2050, originaria de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces con el número 437, en el depósito de vapor de la estación de Córdoba.

01-057 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1961 - © Lawrence G. Marshall

Las locomotoras 240-2034 y 240-2024 en las vías del depósito de vapor de Córdoba en el inicio de la década de los sesenta del siglo XX.

01-058 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 16 de mayo de 1964 - © Adrian Jarvis

La locomotora 240-2049 mostrando su bellísima estampa mientras se procedía a cargar su tender de briquetas.

01-059 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 16 de mayo de 1964 - © Adrian Jarvis

La locomotora 240-2049 estacionada en el depósito de vapor de Córdoba junto a los cubatos.

01-060 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 16 de mayo de 1964 - © Jean Pierre Vergez-Larrouy

La 240-2049 posó otra vez más para otro fotógrafo amante de los trenes en aquel mismo día y en el mismo lugar.

01-061 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 8 de diciembre de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

Los vagones calderines eran unos vehículos del tipo cerrado que tenían en su interior una caldera de agua mediante la que se suministraba el vapor necesario para la calefacción de los trenes de viajeros, dado que las locomotoras diesel y eléctricas no podían producirlo, así como las de vapor que carecían de tubo de interconexión para transmitirlo a los vagones de pasajeros.

01-062 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1978 - © Antonio Roldán Camacho

La grúa de gran intervención y vagón-taller estacionados en las vías del depósito de Córdoba.

01-063 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

Grúa del depósito de Córdoba con el vagón donde reposaba la pluma de la máquina.

01-064 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

El motor permitía la elevación de hasta setenta mil kilogramos de peso.

01-065 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1978 - © Antonio Roldán Camacho

La zona de tracción vapor y diesel de la estación.

01-066 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo de 1989 - © Autor desconocido

El espacio citado en los últimos años de servicio, por lo cual tan solo había estacionado el tren de socorro... Un número de vehículos muy mermado si se tiene en cuenta el alto contenido de material ferroviario diverso que siempre albergó a lo largo de su historia.

La imagen se ha tomado de *El Pregonero*, número 77, página 18.

01-067 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1967 - © Autor desconocido

Una imagen de los mejores tiempos de las instalaciones con las mayores locomotoras de vapor que tuvo RENFE.

01-068 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 8 de mayo de 1963 - © Graham T. V. Stacey

Aunque también hubo máquinas pequeñas como esta 120-0231, que se destinó a remolcar trenes en formación. Fue originaria del lejano Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, se matriculó en su primera propietaria como la número 12 y se la denominó como "Marqués de Urquijo". Fue construida en 1895 por Sharp & Stewart.

01-069 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Autor desconocido

La locomotora 4213 de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, integrada en la serie 4201-4235, pasó a RENFE con el número 240-2443, donde se numeró a su conjunto como 240-2431/240-2465. Se había construido en los años 1926 y 1927 y en 1942 y 1943 por la Maquinista Terrestre y Marítima.

01-070 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 11 de agosto de 1968 - © John Sloane-30937 Transport Photograph Database

La locomotora de vapor número 241-2062 formó parte de una larga serie de noventa y cinco locomotoras construidas para la empresa MZA por la Maquinista

Terrestre y Marítima entre los años 1927 y 1931. Llevaron los números 1701-1795, pero RENFE las numeró como 241-2001/241-2095.

01-071 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 16 de mayo 1964 - © Adrian Jarvis

La locomotora de tipo *pacific* 231-2004, que se encuadró en la serie 231-2001/231-2010 de RENFE, tuvo su origen en la serie 3301-3310 de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que fue construida por Babcock & Wilcox en el año 1930.

01-072 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 11 de agosto de 1968 - © John Sloane-30937 Transport Photograph Database

La locomotora 240F-2550 perteneció a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. La letra F ubicada a continuación del número de rodaje indica que quemaba fuel y no carbón, como era lo predecible.

01-073 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 11 de agosto de 1968 - © John Sloane-30937 Transport Photograph Database

Las locomotoras 240F-2562 y 240F-2524 estacionadas en el depósito de vapor a la espera de emprender nuevos viajes a la cabeza de dos trenes.

01-074 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 11 de agosto de 1968 - © John Sloane-30937 Transport Photograph Database

Una amalgama de locomotoras de vapor en los años previos a la desaparición total de este tipo de tracción.

01-075 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

Durante décadas, las locomotoras Alco 1300 estuvieron adscritas a la línea de Córdoba a Almorchón. El depósito de Córdoba fue el reducto que las acogió en sus descansos.

01-076 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

Dos coches de viajeros estacionados en la rotonda de la estación de Córdoba para proceder a su reparación.

01-077 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 11 de agosto de 1968 - © John Sloane-30937 Transport Photograph Database

La locomotora 240F-2557 cambiando de posición en el puente giratorio del depósito de vapor de Córdoba.

01-078 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Juan Afán Alcaraz

La locomotora 140-2054 procedente de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en el depósito de tracción vapor de la estación de Córdoba.

La imagen se ha tomado de la revista *Vía Libre*, número 370, página 75.

01-079 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años cincuenta del siglo XX - © Gustavo Reder

Durante muchos años, las locomotoras de tracción vapor y las de tracción diésel compartieron el espacio del depósito de la estación de Córdoba, que en el momento de tomar la foto estaba cambiando las tejas de la cubierta de la rotonda de máquinas.

01-080 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Peter Allen

La locomotora procedente de la compañía MZA conocida como "quinientas" por haber llevado esta numeración en la serie a la que perteneció primitivamente. En este caso, fue la 040-2274 en la empresa estatal RENFE.

La imagen se ha tomado de la página 226 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

01-081 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 25 de enero de 1987 - © Manuel Galán Eruste

Parte de la dotación de las locomotoras Alco de la serie 1300, que estuvieron adscritas al depósito de tracción diesel de Córdoba.

La imagen se ha tomado de la revista *Maquetrán*, número 20, página 31.

01-082 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 15 de febrero de 1981 - © José A. Torregrosa

Una locomotora Alco de la serie 1300 estacionada en el depósito de tracción diesel de Córdoba. El escudo que llevaba en la cabina indicaba que fue una de las cuarenta que se construyeron en España, pero con un préstamo económico aportado por el gobierno norteamericano.

La imagen se ha tomado del número especial de la revista *Maquetrán, Las Alco Ibéricas Vol. II*, página 9.

01-083 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

Otra locomotora Alco 1300 estacionada en las vías del antiguo depósito de tracción vapor que se convirtió en tracción diesel cuando se eliminó ese antiguo sistema de propulsión.

01-084 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

Tres locomotoras Alco 1300 en los fosos del depósito de tracción diesel de Córdoba.

01-085 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 20 de diciembre de 1981 - © José A. Torregrosa

La locomotora 1328 estacionada en el depósito de tracción diésel.

La imagen se ha tomado de la página 239 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

01-086 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 11 de febrero de 1981 - © José A. Torregrosa-Pacheco

La dotación de locomotoras 1300 adscritas al depósito de Córdoba fue muy numerosa y dilatada en el tiempo, ya que su presencia se extendió desde los años intermedios de la década de los sesenta hasta los primeros años noventa del siglo XX.

01-087 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © José Manuel López Ponce

Tres tipos de locomotoras diesel diferentes: una 333-032, una 2112 y una Alco 1305.

01-088 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 22 de enero de 1978 - © José A. Torregrosa-Col. Pacheco

Las locomotoras 2134 y 2118 y la 333-004, que llevaba el expreso de Madrid entre Algeciras y Córdoba.

01-089 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo, 1987 - © Pacheco

Diversas locomotoras de las series 1300 y 311 estacionadas en el depósito de tracción diesel de Córdoba.

01-090 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1987 - © Pacheco

La locomotora diesel Alco 1343 y sus hermanas estuvieron remolcando trenes en la línea de Córdoba a Almorchón durante muchos años.

01-091 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1989 - © Pacheco

Su buena mecánica hizo que fuesen muy útiles y que se las destinase no solo a la línea indicada, sino a otras muchas cuyo punto de confluencia fue el depósito de tracción diesel de Córdoba. En la imagen, la 1310.

01-092 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 11 de agosto de 1968 - © John Sloane-30937 Transport Photograph Database

Junto a las 1300, las locomotoras de la serie 10.000 también estuvieron realizando servicios en la línea de la Sierra desde los años intermedios de la década de los sesenta del siglo XX. Como la 10803, estacionada en el depósito de Córdoba.

01-093 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1981 - © Mario Fontán Antúnez

Una locomotora diésel de la serie 211 girando en la placa del depósito. En realidad, hubo dos dispositivos de giro emplazados uno junto al otro en el depósito: el que daba acceso a la rotonda y el que se usaba para volver locomotoras o estacionarlas en las múltiples vías que se dispusieron de manera radial en torno a la placa.

01-094 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Septiembre de 1981 - © Antonio Gutiérrez

La locomotora 2113 girando en la placa que se encontraba casi frente al edificio de viajeros. Este artilugio se caracterizaba por la cabina del agente encargado de la misma y por el arco confeccionado con perfiles de hierro que se levantaba sobre la mitad del puente, del que carecieron las otras dos placas que hubo en la estación de Córdoba y Córdoba-Cercadilla.

La imagen apareció en la revista de la Asociación Sevillana de Amigos del Ferrocarril.

01-095 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 05 de abril de 1980 - © Antonio Montilla Lucena

Como quiera que las locomotoras diesel y eléctricas eran casi todas de dos cabinas no necesitaban girar en las placas porque bastaba con que el maquinista tomase asiento en una posición u otra, según el sentido de la marcha que iba a emprender, sin embargo, la usaban para entrar en las vías radiales y desocupar así las de paso o las de servicio.

01-096 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

Una locomotora 2100, luego numerada 321, apartada en el depósito a la espera de emprender un nuevo servicio.

La imagen se ha tomado de la página 244 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

01-097 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1981 - © Mario Fontán Antúnez

Las locomotoras pequeñas, llamadas también tractores, se usaron siempre en las estaciones de importancia para mover trenes y formarlos en las zonas de maniobra. La serie 10101-10146 se construyó entre 1959 y 1963 por Macosa, Euskalduna y la Maquinista Terrestre y Marítima. Los ferroviarios las apodaron "Memé" o "Pegasín" porque incorporaban un motor Pegaso.

01-098 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 8 de diciembre de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

Las dresinas fueron vehículos de transporte para que los jefes de zona pudiesen efectuar la lógica inspección de las distintas instalaciones que tenían a su cargo. Esta fue matriculada como la S-37.

01-099 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Rafael Fernández Melero

También transportaron a los agentes encargados de realizar obras o reparaciones de cualquier tipo en las distintas líneas cercanas a la base a la que estuvieron destinadas.

La imagen se ha tomado del libro *Córdoba y el tren*, página 52.

01-100 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

El conjunto de vehículos que conformaron el tren de socorro estuvo estacionado en el depósito de tracción diesel hasta prácticamente el final de las instalaciones.

01-101 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1985 - © Gavi11

Una de las dos placas giratorias del depósito de tracción diesel de Córdoba en los últimos momentos de su existencia cuando ya estaba abandonado. Esta fue la situada al este, que careció de rotonda para guardar máquinas. En primer término, se levantaba el cerramiento de la estación que hubo en la acera meridional de la calle Doña Berenguela.

01-102 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1987 - © Autor desconocido-Archivo Municipal de Córdoba

La zona de conformación de trenes en los momentos en los que ya se comenzaba a notar un cierto desmantelamiento cuando estas labores se estaban realizando en El Higuierón.

01-103 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1987 - © Autor desconocido-Archivo Municipal de Córdoba

Lo heterogéneo del material rodante que componía los trenes estacionados en la zona de mercancías de la estación de Córdoba indicaba la importancia de una parada ferroviaria enclavada en una ciudad cuya ubicación ha sido vital para las comunicaciones entre el Sur Peninsular y la Meseta Central.

01-104 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Gavi11

La zona de andenes más oriental de la estación en los años finales de su existencia.

01-105 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1935 - © F. Salgado-Museo del Ferrocarril

Otra imagen de esta misma parte cuando aún le quedaba medio siglo de servicio por delante.

01-106 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Francisco Cosano Rivero

Aunque se efectuaron múltiples reformas, la grúa de agua solo se cambió de lugar para poder seguir usándola y pervivió hasta el final de la estación formando parte del paisaje ferroviario junto a los carros de los portamaletas.

01-107 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Circa 1988 - © Autor desconocido

Otra imagen más de la zona oriental aledaña al edificio de viajeros, donde se ubicaron los servicios y otras dependencias, algunas de las cuales tuvieron carácter provisional durante la última etapa de vida de la estación, por lo que fueron construidas con elementos prefabricados.

01-108 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 7 de febrero de 1931 - © Autor desconocido-La Voz

La cubierta metálica que recorría toda la fachada del edificio de viajeros y que durante las primeras décadas del siglo XX preservó a los viajeros de las inclemencias de la climatología, se sustituyó en 1954 por otra de hormigón (Avilés, 210).

01-109 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1986 - © Autor desconocido-Archivo Municipal de Córdoba

Las vías III y V a su paso bajo las cubiertas del andén principal y el de entrevías.

01-110 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1986 - © Autor desconocido-Archivo Municipal de Córdoba

La dotación del andén principal incluía la cubierta de prefabricados de cemento, las lámparas de luz, el rótulo del nombre de la estación, el del número de vía y los de las distintas dependencias, los carteles de publicidad, los bancos para sentarse mientras se esperaba al tren, las papeleras y hasta un indicador de señales de MZA y su correspondiente marmita.

01-111 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1989 - © Eesomest

Precisamente, ambos dispositivos no pudieron ubicarse junto a la aguja a la que estuvieron sirviendo por estar situada junto al andén, un lugar muy transitado en los momentos de llegada o de salida de los trenes, como puede verse en la imagen.

01-112 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 18 de octubre de 1963 - © Lawrence G. Marshall

La locomotora 030-2245, perteneciente a las series 415-434 y 374-399 de la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, en el andén de la estación de Córdoba a la cabeza de un mercancías preparado para partir.

La imagen se publicó en el libro *Los tiempos del vapor en RENFE*, página 83.

01-113 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 2 de marzo de 1932 - © Autor desconocido

Un aspecto de la estación de Córdoba completamente desconocido, por lo cual no ha podido ser identificado por quien suscribe el lugar exacto en el que estuvo lo que reproduce la imagen.

01-114 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1867 - © José Spreafico-Col. Palacio Real

Copia a la albúmina de la fachada principal de la estación de Córdoba fotografiada por José Spreafico para confeccionar un álbum de fotos de la línea de Córdoba a Málaga que fue regalado a la reina Isabel II.

01-115 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 2 de marzo de 1932 - © Autor desconocido

Aspecto del edificio de viajeros de la estación en los inicios de la década de los treinta del siglo XX.

01-116 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años cuarenta del siglo XX - © Autor desconocido

Fachada del mismo inmueble en el comienzo de los años cuarenta del siglo XX.

01-117 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1954 - © Juan Miguel Pando Barrero

Frente del mismo edificio al principio de la década de los años cincuenta del siglo XX.

01-118 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido

La plaza del Conde de Guadalhorce fue la designación del cuadrado que formó el patio de carruajes delantero de la estación.

01-119 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido

En ese espacio se instaló un jardín circular en el que se colocó un monumento a San Rafael, uno de los santos que acaparan la devoción de los creyentes de la ciudad.

01-120 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Gavi11

La presencia de la imagen religiosa respondió a la idea de las autoridades locales de colocar una figura del Custodio sobre una columna en cada una de las entradas a Córdoba.

01-121 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo de 1989 - © Autor desconocido

Con la proliferación de los vehículos a motor particulares y los públicos, la Plaza del Conde de Guadalhorce se convirtió en un espacio por el que era difícil transitar.

La imagen se ha tomado de *El Pregonero*, número 77, página 12.

01-122 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo de 1989 - © Autor desconocido

Otro enfoque distinto de ese espacio que se constituyó en el umbral de entrada y salida de la ciudad por el ferrocarril.

La imagen se ha tomado de *El Pregonero*, número 77, página 6.

01-123 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Gavi11

Aspecto de los últimos años de uso del edificio de viajeros.

01-124 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 21 de febrero de 1984 - © Midgpee

Otra imagen del cuerpo central y los dos laterales donde se advierten los cambios operados a lo largo de más de un siglo en los vanos y en algunos detalles de la fachada.

01-125 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años setenta del siglo XX - © Eladio Osuna

Panorámica de la plaza que se formó con lo que un día fuera el patio de carruajes de la estación.

01-126 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1954 - © Juan Miguel Pando Barrero

El amplio hall de entrada cuyo suelo y paredes se revistieron de mármoles multicolores.

01-127 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1954 - © Juan Miguel Pando Barrero

Información y ventanillas de dependencias diversas.

01-128 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1954 - © Juan Miguel Pando Barrero

Para la tercera clase hubo unas taquillas especiales, separadas de las de primera y segunda, que desaparecieron cuando se eliminó esta categoría en los años sesenta del siglo XX, en concreto en 1968.

01-129 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 7 de febrero de 1931 - © Autor desconocido-La Voz

Esta imagen se publicó en los inicios de los años treinta del siglo XX en un periódico local cordobés, acompañando a un artículo en el que se quejaba el cronista de las enormes deficiencias que presentaban las dos estaciones que tuvo la ciudad. El pie de foto decía "*los pacientes viajeros, aguardan en la inmunda "antesala" de la estación central a que se abra el despacho de billetes de Andaluces*" (Anónimo, 07/02/1932: *La Voz* Núm. 4087).

01-130 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Gaspar Avilés Valle

Ángel Santos Terry y Gaspar Avilés Valle, de pie y sentado ante la mesa del telégrafo de Córdoba, respectivamente.

La imagen se ha tomado del catálogo de la exposición *El ferrocarril y sus vivencias*, página 21.

01-131 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1959 - © Autor desconocido

Mesa de mando del Control de Tráfico Centralizado, desde donde se dirigía todo el tráfico ferroviario que llegaba desde la Meseta y la zona oriental andaluza o se dirigía hacia ambos espacios geográficos.

La imagen se ha tomado de *La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles en 1959*, página 36.

01-132 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1954 - © Juan Miguel Pando Barrero

Fachada de la vía del edificio de viajeros en la que se ve la puerta de cristales de salida, la librería de ferrocarriles y los departamentos necesarios para el funcionamiento de la estación.

01-133 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Eladio Osuna

Un enfoque casi desde el mismo ángulo que la imagen anterior en el que se puede observar los cambios y la degradación a que se vio sometida la estación en los últimos tiempos de funcionamiento ferroviario.

01-134 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © FFE

Vista del andén y de la zona de vías tomada desde la puerta de entrada en la que aparece una dresina estacionada en la vía III.

01-135 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1989 - © Eesomest

Otra imagen tomada casi desde el mismo punto que la anterior, pero en otro momento histórico posterior.

01-136 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1952 - © Autor desconocido

Fotografía de grupo de los asistentes al acto de jubilación de Antonio Carrión, jefe de estación de Cercadilla. La locomotora es una 030 que estaba estacionada en la vía I de la estación de Córdoba.

La imagen se ha tomado de la revista *Vía Libre* número 392, página 75.

01-137 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1954 - © Juan Miguel Pando Barrero

Las dos escaleras de acceso a la galería que cruzaba las vías por el subsuelo para comunicar el andén principal con el de entrevías, a fin de que los viajeros no cruzasen de manera imprudente los carriles. En el proceso de construcción, se halló un enterramiento romano cuyos restos materiales se depositaron en la sala III del Museo Arqueológico Provincial de Córdoba (Avilés, 210).

01-138 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1954 - © Juan Miguel Pando Barrero

El andén de la fachada de vías y la montera que lo cubrió dotada de claraboyas de cristales que dieron luz al espacio.

01-139 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo de 1989 - © Autor desconocido

Otra vista general del andén de fachada de la estación con la librería de ferrocarriles, la entrada a la cafetería, etc.

La imagen se ha tomado de *El Pregonero*, número 77, página 7.

01-140 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1954 - © Juan Miguel Pando Barrero

La barra en ángulo del bar y restaurante de la estación con la cafetera, las estanterías con las bebidas alcohólicas, la nevera, la caja registradora, la puerta de la cocina, la zona de mesas y, presidiéndolo todo, el retrato oficial de Franco.

01-141 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Autor desconocido

El carro de venta del andén desde el que la cafetería extendía su servicio hasta los viajeros que no podían bajar a tierra durante las breves paradas de los trenes.

01-142 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 23 de junio de 1970 - © Autor desconocido-Vía Libre

El andén de entrevías, con su correspondiente cubierta de hormigón, en una de cuyas vías aledañas se estacionaba el Ter que unía Málaga con Madrid.

01-143 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 23 de junio de 1970 - © Linday Bridge

El mismo Ter de Málaga a Madrid se acercaba lentamente por la vía III para proceder a estacionarse a fin de recoger a los viajeros que iban a iniciar su viaje o a dejar a los que lo concluían en la estación cordobesa.

01-144 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo de 1989 - © Autor desconocido

El andén principal con los accesos subterráneos para pasar a otras vías y otros detalles diversos propios de un lugar semejante.

La imagen se ha tomado de *El Pregonero*, número 77, página 8.

01-145 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

La placa geodésica, en la que se indicaba que el punto geográfico en el que se encontraba el edificio de viajeros estaba situado a 123,7 metros sobre el nivel del mar. A su lado, se dispuso la dependencia para la delegación de la Comisaría de Policía.

01-146 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 12 de abril de 1924 - © Autor desconocido-ABC

Momento de la apertura por parte de dos números de la Guardia Civil del vagón de Correos en el que se consumó la tragedia del Expreso de Andalucía.

01-147 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1915 - © Autor desconocido

La enorme afluencia de público se explica porque son los familiares de los cadetes del Cuerpo de Infantería que han venido a despedir a los soldados que se marchaban.

01-148 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1964 - © Adrian Jarvis

La locomotora 907, perteneciente a la serie 901-915 de MZA, fue fabricada en el año 1920 por la compañía American Locomotive.

01-149 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1964 - © Adrian Jarvis

Esa misma máquina llevó en RENFE el número 231-2017 y la serie se matriculó como 231-2011/231-2024.

01-150 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1966 - © Tony Bowles

La locomotora 240F-2353, perteneciente a la serie 240-2336/240-2425 de MZA, fue una máquina muy numerosa que fabricó entre 1920 y 1931 la Maquinista Terrestre y Marítima.

01-151 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido

La serie de locomotoras 240-2471-2550 se construyó en 1935 y entre 1942 y 1944 para ser repartidas entre la Compañía de los Ferrocarriles del Oeste, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

01-152 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 14 de octubre de 1964 - © Autor desconocido

Las “mil setecientos” de MZA, construidas por la Maquinista Terrestre y Marítima entre 1927 y 1931, fueron unas de las locomotoras de vapor más bellas que circularon por las vías de la Península Ibérica. En la imagen, la que RENFE matriculó como 241-2037.

01-153 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Peter Willen

La serie 241F-2233-2257 fue encargada por RENFE en la última etapa del vapor.

01-154 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Peter Willen

La 189 fue una locomotora proveniente de la compañía de los Ferrocarriles Andaluces fabricada por la empresa Cockeril en 1886. En RENFE se la numeró como 130-2045 y se la incluyó en la serie 130-2034/130-2045.

01-155 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Octubre de 1988 - © Francisco Zabala

La 1323 a la cabeza de un mercancías en sus últimos años de servicio en RENFE.

01-156 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo, 1958 - © Autor desconocido-Col. Manuel González Márquez

Vagón cisterna PRRfhv 15.215 estacionado en Córdoba y perteneciente a las fuerzas armadas norteamericanas destinadas en España.

La imagen se ha tomado del número especial de la revista *Maquetrén, Las Alco Ibéricas Vol. I*, página 33.

01-157 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Primeros años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido-Colección Miquel Palou

Andén de entrevías de la estación de Córdoba en el que dos señoras realizaban su trabajo de limpieza de los viejos vagones C 1101-1120 y C 1151-1190 de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces que conformaban un tren ómnibus.

01-158 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años setenta del siglo XX - © Autor desconocido

Edificio del Destacamento de la Unidad de Ferrocarriles.

01-159 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Julio de 1966 - © Autor desconocido

Dos soldados de la 15ª Unidad de Ferrocarriles de Córdoba posan en los jardines del acuartelamiento.

La foto fue publicada en el número 407 de la revista *Vía Libre*, aparecida en marzo de 1998.

01-160 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1977 - © Eladio Osuna

El mal estado de la vía tras una tormenta. En la paralela, la unidad 436 esperaba el momento de iniciar su viaje con destino a Sevilla.

01-161 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1993 - © Pacheco

Coche procedente del Ferrocarril Central de Aragón que fue restaurado para que sirviese de sede a la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Córdoba. El vehículo de color verde que hay tras este fue un vagón pagador procedente del Ferrocarril de Lorca, Baza y Águilas del que ya se ha hablado.

01-162 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Enero de 1978 - © Autor desconocido-Col. Juan Afán Alcaraz

El mismo vehículo con Luis Abreu, Bernardo Palomo, Francisco Fernández y Eulogio Blanco, cuatro miembros de la Asociación Cordobesa de Amigos del ferrocarril.

La foto fue publicada en el número 329 de la revista *Vía Libre*, aparecida en junio de 1991.

01-163 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1968 - © Jordi Ibáñez

Coche de segunda clase BB 113, de la serie AA 111-125 proveniente de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, donde llevó el número AAX 13, estacionado

en una de las vías de cercanía porque formaba parte del tren correo de Córdoba a Almorchón.

La foto fue publicada en el número 434 de la revista *Vía Libre*, aparecida en septiembre de 2000.

01-164 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo de 1989 - © Autor desconocido

Una unidad 440 aguardaba la orden de salida para partir hacia otra ciudad andaluza en una de las dos vías que se destinaban desde siempre a las composiciones de los trenes de cercanías.

La imagen se ha tomado de *El Pregonero*, número 77, página 9.

01-165 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 21 de febrero de 1984 - © Miguepee

Un coche cama de la composición que conformaba el expreso que popularmente se conoció como "El Catalán", que unía Andalucía con Barcelona.

01-166 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Gavi11

Un vagón de la serie 8000, mixto de Correos y viajeros, estacionado junto a la grúa de agua de la zona de cercanías y viajes de largo recorrido.

01-167 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo de 1989 - © Autor desconocido

La anacrónica presencia de una grúa de agua aún podía advertirse en los momentos en que la estación estaba llamada a desaparecer de una manera inexorable por el implacable discurrir del tiempo.

La imagen se ha tomado de *El Pregonero*, número 77, página 17.

01-168 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Gavi11

La zona de cercanías y de largos recorridos vista desde el extremo occidental del andén de entrevías. A la izquierda, se levantaban las dependencias del depósito de tracción eléctrica, antiguo depósito de vapor de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces; al centro, el paso a nivel de Las Margaritas; y a la derecha, uno de los cocherones del depósito de tracción vapor y diésel, antiguo depósito de vapor de MZA.

01-169 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Octubre, 1958 - © Autor desconocido-Col. Jordi Marqués

Locomotora de la serie 130-2034/130-2045, a la cabeza de un correo, estacionado ante el depósito de tracción de la estación de Córdoba.

01-170 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 22 de enero de 1978 - © José A. Torregrosa

El ómnibus de Córdoba a Puente Genil, arrastrado por una locomotora 1300, se preparaba para iniciar su partida hacia su destino.

La imagen se ha tomado del número especial de la revista *Maquetrén, Las Alco Ibéricas Vol. II*, página 7.

01-171 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1985 - © Johannes J. Smit

La locomotora diesel 2121 remolcando el tren turístico de lujo fletado por RENFE, que se denominó al-Andalus, y que viajaba desde Madrid hasta Córdoba, Sevilla, Jerez, Cádiz, Ronda, Granada, Úbeda y Baeza y al que más tarde se le añadió la Ruta Extremeña, que pasaba por Aranjuez, Toledo, Monfragüe, Cáceres, Mérida, Zafra y Sevilla.

01-172 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 12 de Agosto de 1968 - © John Sloane-30937 Transport Photograph Database

La locomotora 10804, apodada "yeyé" por los ferroviarios porque su llegada a RENFE coincidió con la irrupción de The Beatles, a la cabeza de un tren mixto de cercanías que iba a iniciar su viaje con destino a alguna localidad de la provincia de Córdoba o de Sevilla.

01-173 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años setenta del siglo XX - © José Manuel López Ponce

La locomotora diesel 2112 a la cabeza del rápido de Madrid a Málaga.

01-174 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 25 de octubre de 1985 - © Railwaymagic

Tres locomotoras eléctricas: dos "panchorgas" números 7824 y 7827 y una Alsthom número 8618. Cualquiera de ellas podía ponerse a la cabeza de un mercancías o de un tren de viajeros, pero esta última labor se destinaba más bien a la tercera.

01-175 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © José Mariscal

Una 7600 a la cabeza de un tren correo.

01-176 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto de 1988 - © Francisco Zabala

La locomotora eléctrica 7694 remolcando un mercancías mixto de vagones cisterna, cerrados y de algún otro tipo.

01-177 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 7 de junio de 1981 - © José A. Torregrosa-Pacheco-Fortrenes

La locomotora eléctrica Alsthom 7694 conduciendo el rápido de Madrid a Málaga.

01-178 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1981 - © Mario Fontán Antúnez

La locomotora eléctrica Alsthom 7695 conduciendo el rápido de Madrid.

01-179 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1983 - © Herbert Graf

La locomotora eléctrica Alsthom 8610 llevando el rápido de Madrid a Cádiz.

01-180 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 8 de septiembre de 1981 - © Mario Fontán Antúnez

La locomotora eléctrica Alsthom 8613 remolcando el rápido de Madrid a Málaga.

La imagen se publicó en la revista de la Asociación Sevillana de Amigos del Ferrocarril número 38

01-181 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 24 de octubre de 1985 - © Autor desconocido-Semat-Forotrenes

La locomotora eléctrica Alsthom 8615 llevando un tren puro de vagones portacoques. A la derecha de la imagen aparece el tractor de maniobras 10375.

01-182 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1983 - © Herbert Graf

La locomotora eléctrica Alsthom 8628 portando de manera inusual un pantógrafo romboidal y otro de pértiga, lo que indica que en algún momento de su historia se debió de sustituir el original de fábrica por uno de los dos tipos.

01-183 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 11 de agosto de 1968 - © John Sloane-30937 Transport Photograph Database

La locomotora eléctrica Alsthom 8621 y la "yeyé" 10802.

01-184 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Octubre de 1958 - © Juan Bautista Cabrera-Col. Javier Aranguren

Locomotora diesel 1603 de la serie 1600, con su librea original, realizaba su parada en la estación de Córdoba tras arrastrar un correo desde Cádiz.

La imagen se ha tomado del número especial de la revista *Maquetrén, Las Alco Ibéricas Vol. I*, página 16.

01-185 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1956 - © Karl Wyrsh

La 1607 ante el cobertizo del depósito de tracción de vapor y diesel.

01-186 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1956 - © Karl Wyrsh

La cabina trasera de la 1607, que permitía remolcar los trenes desde cualquiera de sus dos extremos. La única de la serie que no tuvo esta dualidad para manejarla fue la 1615, que solo tuvo un compartimento para conducir.

01-187 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Circa 1957 - © Autor desconocido-Col. Dolores Montero García

La misma locomotora con su conductor Antonio Montero Casado, a la izquierda.

01-188 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Circa 1957 - © Autor desconocido-Col. Dolores Montero García

Antonio Montero Casado asomado a la ventanilla lateral de la cabina de conducción de la 1607.

01-189 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Circa 1957 - © Autor desconocido-Col. Dolores Montero García

De nuevo, Antonio Montero Casado ante la máquina que condujo durante años y que en los momentos de su recepción por parte de RENFE fue de lo mejor que circuló por las vías en materia de locomotoras.

01-190 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril de 1956 - © Trevor Rowe

La locomotora 1609 estacionada en el depósito de tracción diésel.

01-191 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Ramón Lasala Núñez

La locomotora 1612 en el año 1957, o bien en 1958, con sus conductores Ramón Lasala Osuna y Manuel García Merino.

01-192 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años setenta del siglo XX - © Jesús C. Blanco

Las locomotoras Mitsubishi, numeradas como 269 dentro del parque motor de RENFE, fueron otras de las locomotoras más versátiles que tuvo la empresa estatal, lo que produjo que condujesen tanto trenes de pasajeros como de mercancías.

01-193 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1983 - © Pacheco

La locomotora 269-217 que había remolcado hasta Córdoba el rápido de Madrid, esperaba a que un tractor 303 segregase del convoy la rama del tren que debía ir a Cádiz. El color con el que se la pintó en los años setenta y ochenta se denominó "Mazinger", debido a la especie de letra M que aparecía en su costado y en recuerdo de la popular serie de dibujos animados de aquel entonces llamada Mazinger Z.

01-194 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Manuel Galán Eruste-Railfaneurope

La larga permanencia de la Mitsubishi 269 como locomotora del parque motor de RENFE trajo como consecuencia que su carrocería se viese pintada de hasta cuatro libreas diferentes. La 269-234 con los colores denominados "estrella".

01-195 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 8 de diciembre de 1989 - © Vicente Miralles

El tren Estrella Gibralfaro conducido por una Mitsubishi 269 con la librea conocida como "mil rayas".

01-196 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1986 - © Francisco Romero

El rápido de Málaga a Madrid conducido por una "Mazinger" cuyos vagones fueron pintados con los colores propios de esta librea y con la denominada "estrella".

01-197 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1988 - © Pacheco

El rápido de Málaga a Madrid esperando a que le fuese acoplada la rama proveniente de Cádiz.

01-198 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1986 - © Manuel Maristany

El rápido Torre del Oro aguardando para salir hacia Sevilla.

01-199 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Otoño de 1989 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una locomotora eléctrica 269 "mil rayas" se había detenido momentáneamente en la vía principal de la estación de Córdoba. Quizás como una deferencia hacia mí, el maquinista encendió el faro cuando vio que me disponía a fotografiar su locomotora. Una vez hecha la foto, levanté el brazo en señal de agradecimiento y volvió a apagarla.

01-200 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 26 de diciembre de 1989 - © Eurgull

La locomotora "mil rayas" 269-223, a la cabeza del Talgo III con el que debía llegar a Málaga. También, la parte del tren destinada a Cádiz tenía que irse hasta esa ciudad andaluza tras haberse segregado en Córdoba y haber sido enganchada a otra máquina.

01-201 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1988 - © Pacheco

La locomotora eléctrica 269-219, con librea "estrella", conduciendo un tres de vagones de pasajeros "ocho miles" pintados como "mil rayas".

01-202 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – 1984 - © José A. Torregrosa-Col. Pacheco

El electrotrén 444-008-7, procedente de Barcelona, llegaba a Córdoba para continuar más tarde su viaje a Sevilla y a Málaga, una vez partida la composición en dos.

01-203 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

El primer intercity llegado a Córdoba desde Málaga o Sevilla.
La imagen se ha tomado del catálogo de la exposición *El ferrocarril y sus vivencias*, página 61.

01-204 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – 1983 - © Herbert Graf

El electrotrén de Barcelona a Málaga espera junto al andén de entrevías de la zona de cercanías y largo recorrido.

01-205 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – 1990 - © Pacheco

El catálogo de modelos de electrotrenes fue enorme a lo largo de la historia de una estación de la gran importancia de Córdoba como nudo ferroviario que distribuyó los caminos de hierro de casi toda Andalucía. En la imagen, la unidad 432-004 con dirección a Cádiz.

01-206 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – Años ochenta del siglo XX - © Gavi11

La zona de Cercanías de la estación de Córdoba con un tren preparado para salir en breve.

01-207 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – Años sesenta del siglo XX - © FFE

El mismo espacio en los años sesenta del siglo XX cuando el rey de esta modalidad de transporte ferroviario era el humilde ferrobús.

01-208 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – 1970 - © Rafael Carmona Nieto

Andenes y vías de la zona de cercanías en las que se estacionaban las unidades del ferrobús y los correos dirigidos a las poblaciones cercanas de la provincia o más allá.

01-209 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida – 1977 - © Eladio Osuna

Aquí era donde se detenía o desde donde partía el correo de la Sierra. La máquina que iba a empujarle por cola en su periplo de difícil escalada hasta Cerro Muriano lo

remolcaba hasta la estación de Cercadilla, donde luego se le enganchaba en cabeza la máquina principal.

01-210 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 11 de agosto de 1968 - © John Sloane-30937 Transport Photograph Database

La plateada carrocería del ferrobús era limpiada por dos operarios de RENFE poco antes de su partida hacia Sevilla.

01-211 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 22 de marzo 1960 - © Autor desconocido-Diario córdoba

Los curiosos se acercaron a ver el nuevo Talgo II cuando hacía sus pruebas por el espacio entre Madrid y Sevilla.

01-212 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - © 22 de marzo 1960 - © Autor desconocido

Precisamente, en estas operaciones había llegado a alcanzar la enorme velocidad de 120 kilómetros por hora en las largas rectas manchegas de la zona aledaña a Manzanares.

01-213 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 12 de agosto de 1968 - © John Sloane-30937 Transport Photograph Database

La locomotora eléctrica 7816, a la cabeza de un mercancías, junto a un tren Talgo.

01-214 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 20 de abril de 1972 - © John Batts

El tren Talgo en su versión III preparado para seguir su camino desde Madrid a Málaga mientras que el correo de Córdoba se disponía a partir hacia la capital del país.

01-215 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1978 - © Antonio Roldán Camacho

El tren Talgo III proveniente de Málaga entraba en la estación de Córdoba para detenerse antes de continuar su viaje hacia Madrid.

01-216 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo de 1989 - © Autor desconocido

El coche de cola del omnipresente tren de las vías españolas: el Talgo III.
La imagen se ha tomado de *El Pregonero*, número 77, página 7.

01-217 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Jesús Francisco Asin

Una nueva versión dentro de los trenes de la empresa Talgo: el Pendular que iba desde Madrid a Cádiz y a Huelva.

01-218 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto de 1988 - © Rafael Guti

Las máquinas del Talgo siempre llevaron nombres de alguna advocación de la Virgen María.

01-219 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1983 - © Herbert Graf

El Talgo Pendular fue una mejora sobre la idea inicial de este tren que reducía aún más los desplazamientos laterales en las curvas, con lo que aumentaba la comodidad de un tren que siempre fue muy confortable.

01-220 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Junio de 1993 - © Falk2

La versión del Talgo 200 en la rama que unía Málaga con la capital de España.

01-221 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 22 de enero de 1978 - © - José A. Torregrosa-Col. Pacheco

La unidad 436-031-9, denominada "Suiza", preparada para iniciar su viaje entre Córdoba y Sevilla.

01-222 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 17 de abril de 1981 - © Antonio Montilla Lucena

La unidad 436-056 dispuesta para realizar ese mismo recorrido interprovincial.

01-223 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1978 - © José Manuel López Ponce

En realidad, la unidad 436-056 estuvo destinada a viajes de interconexión entre las dos capitales andaluzas.

01-224 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1978 - © José Manuel López Ponce

La unidad "Suiza", ya vista anteriormente, en su vía habitual de estacionamiento.

01-225 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1952 - © Autor desconocido

Pocas máquinas de vapor tuvieron una estética tan lograda como las "cuatrocientas" de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. En la imagen, la numerada por esta empresa como la 431 y por RENFE como la 240-2031.

01-226 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1970 - © Rafael Carmona Nieto

Locomotora correspondiente a la serie 240-4251-4255, originaria de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, ante el depósito de vapor de la estación de Córdoba.

01-227 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1967 - © - Autor desconocido

Locomotora perteneciente a la dotación de la antigua Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, numerada dentro de la serie 178-189, que fue construida en 1886 por la empresa Cockeril.

01-228 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1989 - © Autor desconocido-
Archivo Municipal de Córdoba

La zona de estacionamiento de los trenes que iban de paso, desprovista ya del enorme tráfico que siempre tuvo debido a la construcción de la estación de clasificación de El Higuero.

01-229 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

Visión general de la zona de clasificación de trenes que se ubicó entre las vías de paso y la calle Doña Berenguela. También la imagen muestra un momento de horas bajas de la zona por estar ya en funcionamiento la estación de El Higuero.

01-230 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

La estación de Córdoba Central acababa en el paso a nivel de Las Margaritas.

01-231 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1978 - © Antonio Roldán Camacho

A partir de ese punto, las vías que conducían a Sevilla se disponían paralelas a las de la estación de Córdoba-Cercadilla.

01-232 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo de 1989 - © Autor desconocido

El paso a nivel de Las Margaritas fue uno de los pocos lugares donde se podían cruzar las vías para ir desde el sur al norte de la ciudad y viceversa.

La imagen se ha tomado de *El Pregonero*, número 77, página 13.

01-233 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años setenta del siglo XX - © Autor desconocido

Es decir, que si se tiene en cuenta que el primer y último paso mencionados estaban ubicados en sendos extremos del entramado urbano, la media entre los tres restantes fue de más de un kilómetro, lo que indica hasta qué punto la estación llegó a ser un problema para el desenvolvimiento urbano de la capital.

01-234 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo de 1989 - © Autor desconocido

En realidad, en los 3230 metros de longitud que comprendía el total de las vías de las dos estaciones de ferrocarril tan solo era posible sortearlas por el paso a nivel de Chinales, que fue sustituido por el puente actual, el de Los Santos Pintados, el viaducto del Pretorio, el citado paso a nivel de las Margaritas y el viaducto de la carretera de Almodóvar.

La imagen se ha tomado de *El Pregonero*, número 77, página 7.

01-235 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Eladio Osuna

El paso a nivel de Las Margaritas fue un punto conflictivo desde la implantación del ferrocarril en Córdoba, ya que la carretera de Trassierra, que daba acceso al populoso barrio obrero de ese nombre, la cruzaban las vías dos veces en muy pocos metros: la de Sevilla y la de Málaga por un lado y la de Córdoba a Belmez por otro.

01-236 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 7 de febrero de 1931 - © Autor desconocido-La Voz

Debido a ello, las quejas ciudadanas fueron constantes durante más de un siglo. En la prensa local se decía en el pie de esta foto que *“los pasos a nivel que dan paso al populoso barrio de Las Margaritas y que demandan con urgencia un paso en alto, exento de toda clase de peligros”* (Anónimo, 07/02/1932: *La Voz* Núm. 4087).

01-237 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1964 - © Autor desconocido

Más de tres décadas más tarde, el problema seguía latente porque no se había dado un solo paso para paliarlo.

01-238 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

Momento del desmantelamiento del paso a nivel de Las Margaritas.

01-239 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 12 de agosto de 1968 - © John Sloane-30937 Transport Photograph Database

Las locomotoras “panchorgas” 7828 y 7803 a punto de cruzar el paso a nivel de Las Margaritas.

01-240 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Mayo, 1968 - © Autor desconocido

Operarios dedicados a subir y bajar las barreras del peligroso paso a nivel de Las Margaritas, pero fotografiados en un momento de inactividad.

La imagen se ha tomado del catálogo de la exposición *El ferrocarril y sus vivencias*, página 53.

01-241 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 21 de mayo de 1966 - © James M. Jarvi

La magnífica locomotora de vapor 240-2049, una antigua “cuatrocientas” de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, dando uno de sus últimos servicios, ya que muy poco después serían desguazadas en la etapa de política de extinción de la tracción vapor seguida por RENFE.

01-242 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1990 - © Pacheco

La “panchorga” 7815 conduciendo el mercancías de Sevilla a Linares-Baeza por una nueva vía plantada de manera provisional, dado que la de siempre había sido levantada en la vorágine que precedió a la construcción de la nueva estación y la línea de Alta Velocidad de Madrid a Sevilla, la primera inaugurada en el país.

01-243 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Enero de 1978 - © Antonio Montilla Lucena

La unidad 436-056 denominada “suiza” saliendo de Córdoba con dirección a Sevilla.

01-244 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1967 - © Pacheco-Forotrenes

La locomotora Alco número 10811 entrando a la estación de Córdoba por la vía de Sevilla a la cabeza de un tren de pasajeros cuyo origen debió estar en alguna localidad importante de la Andalucía Central... Quizás Puente Genil, tal vez Marchena...

01-245 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Otoño, 1987 - © Autor desconocido

Momento del levantamiento de las vías previo al cierre de la vieja estación de Córdoba, sin embargo, aún podían verse las dos necesarias para que el tráfico no se interrumpiese.

La imagen se ha tomado del libro *Ayer y hoy de la línea Madrid-Sevilla*, página 5.

01-246 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Noviembre, 1992 - © Autor desconocido

Paso peatonal elevado colocado de manera provisional a la altura de la antigua residencia de la seguridad social Teniente Coronel Noreña. Bajo este, la caja de las vías iba tomando forma para su soterramiento.

La imagen se ha tomado del catálogo de la exposición *El ferrocarril y sus vivencias*, página 57.

01-247 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Noviembre, 1992 - © Autor desconocido

A la izquierda, el trazado provisional de vías que estaba llamado a desaparecer una vez que se hubiese terminado la caja dispuesta bajo el nivel del suelo.

La imagen se ha tomado del catálogo de la exposición *El ferrocarril y sus vivencias*, página 21.

01-248 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo de 1989 - © Autor desconocido

El imponente silo se enseñoreaba del espacio aledaño. A uno de sus costados, se extendían las vías férreas. De entre las situadas a la izquierda, una llevaba a los trenes hasta Sevilla, Huelva y Cádiz. De entre las que estaban a la derecha, otra torcía su rectitud para dirigirse hacia Málaga.

La imagen se ha tomado de *El Pregonero*, número 77, página 14.

01-249 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 14 de junio de 1966 - © Martin J. Beckett

La locomotora de vapor 020-0212 perteneció a la antigua compañía MZA. Durante muchos años, fue cedida a la empresa Electromecánicas, donde sirvió para mover los trenes que entraban al interior de la fábrica hasta que se la apagó definitivamente. Luego, fue preservada para el Museo del Ferrocarril, pero se quedó al final en Córdoba, donde se exhibió en la Plaza de las Tres Culturas y frente al edificio de viajeros de la antigua estación de Córdoba junto a un vagón pagador proveniente de la Compañía de Lorca a Baza y Águilas.

33.2.0. Estación de Córdoba-Cercadilla

02-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

La foto exhibe un panorama de la zona este de dichas instalaciones, pero vistas desde la esquina oeste de los jardines de la Agricultura. Por lo tanto, la arteria que cruza de derecha a izquierda es el aspecto primitivo de la Avenida de América.

Dentro del recinto y desde las décadas iniciales de la explotación de la línea, estuvo la casa del jefe de estación y los talleres del depósito y las oficinas, que compartieron un edificio largo adosado al muro de cerramiento que daba a la carretera de Trassierra. En los años veinte del siglo XX, el edificio se convirtió en un almacén y en unas oficinas. En los setenta, se destinó a oficinas, al archivo, a dependencia de descanso del personal de conducción y a un espacio para el personal de taller. A continuación, se levantó un almacén y en otro edificio aledaño de pequeño porte, oculto casi tras la mole curvada de los muros de cerramiento de la rotonda, se instalaron unos aseos, una oficina para el capataz y una habitación minúscula para alojar un transformador.

Precisamente, en el solar del edificio que aparece a la izquierda, por lo tanto, separado de los terrenos ferroviarios de las estaciones por el camino de Cercadilla, fue donde estuvo durante las últimas décadas del siglo XIX la casa del jefe del depósito, que

al ser proyectada la rotonda del mismo en 1900, la vivienda del jefe de estación se acabó ubicando en el mismo edificio, dejando esta para la casa donde debía vivir el sobrestante. Posteriormente, en 1903, vuelve a aparecer en un plano en su lugar original, lo que indica que quizás no se llegó a mover nunca. En los años setenta, ya en tiempos de RENFE, el terreno y la vivienda construida en su interior seguía siendo propiedad de la empresa ferroviaria nacional.

02-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los pilares pintados con bandas rojas dispuestas en diagonal marcaron la entrada al depósito de tracción eléctrica, que originalmente fue donde estuvo la reserva de locomotoras de vapor de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y de RENFE.

Los enormes depósitos de agua, dispuestos sobre una fuerte estructura circular de obra, contuvieron hasta 50 metros cúbicos de capacidad, que fue la necesaria para poder abastecer a tantas locomotoras de vapor como estuvieron adscritas al depósito de tracción de Cercadilla durante casi un siglo. Posiblemente, se construyeron en los años iniciales del siglo XX. Junto a ellos y a la espalda de la rotonda, se levantó en 1913 un retrete con fosa Mouras para el jefe de estación, cuya vivienda estaba en la entrada del recinto.

A lo largo del muro de cierre, donde aparecen las ventanas, hubo un inmueble largo dedicado a vivienda de los operarios del depósito.

02-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Varios coches en hilera esperan a que pase un tren por el paso a nivel de Las Margaritas, situado en la carretera de Trassierra, una imagen muy cotidiana mientras existieron las dos estaciones de Córdoba originarias. Las largas esperas y las imprudencias de los impacientes motivaron innumerables accidentes en sus casi ciento treinta años de existencia.

El pequeño de la foto es mi hijo José Antonio, que ya me había acompañado en alguna otra excursión en mis recorridos por la vía, pese a su corta edad, y que tantas otras veces habría de venir conmigo a lo largo del trazado que unía Córdoba con Belmez.

Justo en línea con los muros de cerramiento del depósito discurrió un día, canalizado, el arroyo del Moro, que algo más abajo conformó durante siglos el foso natural de la muralla occidental de Córdoba.

02-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años setenta del siglo XX - © Autor desconocido-Paisajes Españoles

En el primer proyecto que se hizo de esta zona en 1873, solo se pensó en instalar un pequeño muelle de carbón y un depósito para alimentación de agua en el lugar que ocuparan el cobertizo y el taller de reparación de vagones. Además se pensó disponer una placa para volver máquinas que tuvo un haz de cinco vías radiales que se pensaban poner bajo techo en una rotonda de esta capacidad y dos vías más situadas a los flancos de la misma.

Precisamente, en el plan integral de estación promovido ese mismo año se diseñó una cochera para locomotoras que tuvo capacidad para cuatro vehículos, aunque casi un espacio igual dentro del mismo edificio se destinó a los talleres, a la habitación del jefe de estos, al almacén, a la lampistería, a la oficina, a la habitación del jefe del depósito y a sala de máquinas.

En la misma zona presumiblemente, también se pensó en ubicar un edificio basilical de dos naves con tejado a dos aguas, que iban a tener bajo ellas dos vías cada una, destinado a cochera para coches de viajeros.

02-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Autor desconocido

Casas de almacén y oficinas ubicadas a la entrada del depósito de tracción de Cercadilla.

La imagen se ha tomado del suplemento "Por toda la red" de la revista *Vía Libre*.

02-006 - 02-007 - 02-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Otoño, 1989 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una panorámica del exterior del depósito de tracción eléctrica de Cercadilla, visto desde el paso a nivel de Las Margaritas con el gran cobertizo donde se acondicionaban las locomotoras.

Ninguno de los inmuebles citados llegaron a levantarse nunca, por lo que hasta que se construyeron la rotonda y la placa giratoria en los años iniciales del siglo XX, las instalaciones del depósito se limitaron a la existencia de una placa y a una serie de vías radiales en las que se estacionaban las locomotoras y en las que también se dispuso en dos de ellas, en la zona este, un edificio de cochera y de fosas para el lavado, un foso de reconocimiento. También hubo un muelle de carga para el combustible, otro de alimentación, uno más de carbón, un retrete, un pozo absorbente y una grúa.

En 1900, se hizo un proyecto de taller de reparación de material móvil que también tuvo planta basilical, pero de tres naves. Se ideó que su emplazamiento fuese al final de las tres vías más occidentales del haz de la placa de invertir locomotoras. Su planta fue casi cuadrada y en su lado izquierdo tuvo una pequeña dependencia destinada a oficinas. Sin embargo, como el otro proyecto del que ya se ha hablado, tampoco se llegó a construir.

02-009 - 02-010 - 02-011 - 02-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra panorámica del depósito de tracción eléctrica de Cercadilla, pero visto desde el interior.

En primer término, la placa de invertir locomotoras; la estructura cubierta de planchas onduladas es el citado hangar; ante este, la fragua para reparación del material rodante; el edificio de planta basilical que estuvo dedicado a taller de reparaciones de vagones y que en un momento de su historia se le añadió una dependencia delantera y para cuyo servicio tuvo hasta tres placas giratorias para vagones; y el hastial que se levantaba solitario dotado de un óculo, es el que miraba al norte de uno de los dos que

tenía el cobertizo del desaparecido depósito de locomotoras de vapor de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

Ante la cara oeste del largo cobertizo para acoger las locomotoras, hubo otro más estrecho que cubrió una sola vía. Tuvo una pequeña caseta de tejado a dos aguas adosada a su lado sur.

02-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 11 de agosto de 1968 - © John Sloane-Transport Photograph Database

Bajo este, hubo unas oficinas realizadas con elementos prefabricados que se dispusieron aquí durante algunos años en la etapa en la que la estación iba a desaparecer de manera definitiva.

En la imagen la dresina E-303 de Vía y Obras.

01-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

Hacia 1900, antes de que se dotara al espacio con todo lo citado, se proyectó construir un taller de reparaciones que se sustituyó por otro que se diseñó en 1903 y que iba a situarse en la esquina noroeste del recinto, paralelo a la vía de Sevilla. Presumiblemente, como ya existía otra dependencia para eso mismo que se ubicó adosada al hastial de la rotonda, nunca se usó para esto y se destinó a taller para el recorrido. Con el tiempo, el proyecto derivó en otro de más envergadura.

El coche de la imagen provino del Ferrocarril Central de Aragón y fue la sede de la Asociación Cordobesa de Amigos del Ferrocarril.

02-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

A dicho hastial se adosaban las estructuras arquitrabadas de la pared semicircular de cerramiento de un edificio dispuesto de manera concéntrica y que era alojado o desalojado de locomotoras mediante la placa giratoria.

En tiempos más recientes, posiblemente en los años setenta u ochenta del siglo XX, se levantó el edificio nuevo de forma casi cúbica que aparece en la imagen. Se destinó a cochera, según se indica en un plano de los años setenta del siglo XX. Se adosó a uno de los paramentos interiores de la demolida rotonda.

02-016 - 02-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Originalmente, se proyectó en 1873 una rotonda para cuatro locomotoras que nunca llegó a construirse.

02-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Detalle de la placa giratoria, un dispositivo muy común en las instalaciones ferroviarias de una cierta importancia que se utilizaba para dar la vuelta a las máquinas

de vapor a fin de que marchasen de frente o bien, como se ha dicho, para distribuir las locomotoras en los distintos departamentos de la rotonda cubierta donde se guardaban cuando no estaban en uso o cuando esperaban para ser reparadas.

02-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 25 de marzo de 1978 - © Antonio Montilla Lucena

La placa giratoria se accionaba de manera manual mediante fuerza empujando el hierro inclinado y pintado de negro y amarillo o haciendo girar el volante de radios curvados que movía los engranajes multiplicadores de fuerza que mandaban el movimiento a las ruedas que se deslizaban por el carril circular que puede verse junto al muro del foso.

02-020 - 02-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

El hastial oeste estuvo dotado de un óculo para permitir la ventilación y la entrada de luz al interior. Una vez demolida, la zona trasera del mismo se destinó a aparcamiento de las motos y las bicicletas del personal de esa dependencia.

En un momento de su historia, se le añadieron unas pequeñas habitaciones de indudable uso complementario a las labores que se realizaban en el depósito: una oficina y un lavabo que estuvieron separados entre sí pero que un día se unieron mediante un tabique y conformaron así una única dependencia que tuvo tres habitaciones, según se supone. Sin embargo, el tejado mostró la traza de haber sido realizado en dos momentos distintos, uno, cuando se hizo el recinto alargado y el otro, cuando se acometió la realización de otra habitación más a la que se añadió un cobertizo abierto al aire que acabó sirviendo de depósito de gasoil.

Adosado a la pared del muro de cerramiento de la estación, hubo un cobertizo destinado a engrase que se dispuso a la derecha de estas dependencias, aunque separado unos metros de ellas.

02-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la zona trasera del edificio podían apreciarse los grandes ventanales destinados a iluminar y a ventilar un lugar donde el humo de las locomotoras de vapor era muy frecuente. Así mismo, se apreciaban los sillares de piedra caliza y los muros de ladrillo, un material humilde que tanto se prodigó en los edificios fabriles y ferroviarios de la etapa industrial.

02-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 29 de abril de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

En las inmediaciones también hubo un pozo de agua y una caseta destinada a retrete para el uso de los obreros de la rotonda. Posteriormente, se proyectó construir otro más para adosarlo al muro de cierre de la estación.

02-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 29 de abril de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

Locomotora 276-066-8 de la serie 7600 modificada para que sirviese de tracción al Talgo III.

02-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años setenta del siglo XX - © Antonio MN

Militares ferroviarios pertenecientes a la 37ª promoción de Tracción ante la locomotora Alsthom 7662. Las escaleras que aparecen a derecha e izquierda de la imagen eran los utensilios empleados por los agentes del depósito para acceder al depósito de arena de las locomotoras con el fin de recargarlos para ayudar a las zapatas en la frenada.

02-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Diciembre de 1985 - © Johannes J. Smit

En 1900, se quiso hacer una cochera para albergar ocho locomotoras en cuya zona sureste se pensó añadir dos dependencias adosadas al muro exterior de la rotonda en las que se pensó ubicar las oficinas y el dormitorio de maquinistas y fogoneros.

02-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años setenta del siglo XX - © Manuel López Ponce

En la zona suroeste también se pensó disponer una cochera para doce vehículos de 16 metros de ancha por 24 de larga a cuyas cuatro vías se accedía mediante una placa para girar vagones y un cangrejo que se movía a lo largo de un foso delantero. Ninguno de los dos inmuebles se llegó a construir.

02-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

Las placas giratorias para vagones fueron unos elementos que tuvieron un gran protagonismo durante la etapa primigenia del ferrocarril. La razón de ser de estos artilugios se centró en que con los mismos se podía dar la vuelta a los coches de viajeros o a los vagones o bien dirigirlos hacia otras vías de las estaciones a fin de componer convoyes mediante la fuerza motriz ejercida por los propios ferroviarios con ayuda de cabrestantes, dado que era más barata la mano de obra de este tipo de personal que dedicar de una locomotora de línea para este servicio o bien adquirir una para destinarla al uso de formación de trenes.

02-029 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 11 de agosto de 1968 - © John Sloane-Transport Photograph Database

Consistían en una plataforma circular implantada al nivel de la vía que disponía de dos carriles cortados por otros dos en un ángulo de noventa grados que podía ser

movida mediante su eje central para poder cambiar de posición un vagón o coche de viajeros.

El diámetro de la placa había de ser algo mayor que el empuje de los vehículos que debían ser movidos, por lo que las medidas más corrientes de estos artilugios mecánicos oscilaban entre cuatro y seis metros.

02-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Diciembre de 1985 - © Johannes J. Smit

Toda placa giratoria constaba de un foso de forma circular cuyas paredes laterales eran de mampuesto, e incluso de hierro fundido, y la base de hormigón o de arena, a fin de absorber mejor el agua de escorrentía, aunque era corriente que hubiese un caño subterráneo que ejerciese la labor de drenaje.

Tenía además un plato fijo de fundición de hierro que descansaba sobre la base. Se componía de la corona y el cubo, que se unían mediante varios radios. La corona era el conjunto de rodamientos que hacían que la placa girase sobre sí misma. El cubo era el dispositivo situado en el centro de la placa para permitir el giro.

El plato móvil estaba formado por otra corona de igual diámetro que la situada en el plato fijo y era lo que permitía el movimiento de la estructura móvil.

La corona de rodillos estaba situada entre un plato y otro. Precisamente, los rodillos eran los que hacían girar el plato móvil (Ferrer, 1994: 66-69).

02-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Diciembre de 1985 - © Johannes J. Smit

En su etapa de pleno rendimiento, esta zona del depósito estuvo ocupada por los muelles de carbón que se situaban paralelos a las vías. Sobre sus estructuras elevadas se construyeron al menos tres edificios de pequeño tamaño adaptados al ancho del mismo que estuvieron en uso hasta el final de los años setenta o primeros ochenta del siglo XX.

02-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Hastial nordeste del extenso inmueble que se ceñía a la larga valla de cerramiento de la estación de Córdoba-Cercadilla. De construcción algo más reciente en el tiempo, posiblemente producida en los años iniciales de la posguerra, en esta dependencia alargada se ubicó el dormitorio de la pareja de reserva, la oficina almacén, el almacén general, la sala de conferencias F. M. I. y la de los guardas jurados.

02-033 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

La sobriedad y simetría de la fachada, en la que tan solo destacan las puertas y las ventanas cuadradas, se rompía en el centro del edificio mediante una crestería en cuyos extremos destacaban sendas copas con tapa y en medio aparecía un tondo en el que se inscribían las letras del anagrama "RENFE".

02-034 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Año 1951 - © Autor desconocido

Debido a que el uso de este emblema se generalizó a partir de 1947 debe suponerse que el inmueble se construyó en cualquier momento posterior.

Imagen publicada en la página 208 del libro *Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. Desarrollo de su Plan General de Reconstrucción*.

02-035 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Año 1951 - © Autor desconocido

En ese mismo edificio estuvo ubicada la Escuela de Aprendices de Córdoba, en la que se formaron los profesionales que debían atender los distintos departamentos de oficios esenciales para el funcionamiento de la Red Nacional.

Imagen publicada en la página 208 del libro *Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. Desarrollo de su Plan General de Reconstrucción*.

02-036- Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

A unos metros del hastial oeste del largo edificio de la escuela de aprendices y adosado al muro de cerramiento de la estación se ubicó una construcción cuyo uso no ha podido ser identificado y que al parecer se unió a este mediante un cercado. Cuando se hizo la foto en los años finales de la existencia de la estación ya no existía y, en su lugar, el estado de abandono del entorno ferroviario era manifiesto.

02-037- Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una visión de un lugar que sin duda conoció mejores tiempos... La vía de la imagen es una de las que conectaba la zona del edificio de viajeros y las vías principales con la placa giratoria y la rotonda para guardar las locomotoras.

02-038- Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

La prominente longitud de las vías indicaba que esta estación tuvo momentos de esplendor.

02-039 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años setenta del siglo XX - © Peter Willen

La denominación “panchorga” fue una derivación sui generis de la designación “pachorra”, que se ganaron estas locomotoras eléctricas debido a su lentitud, un sobrenombre oportuno que le dieron los ferroviarios para conocerlas de una manera menos oficial.

02-040 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al norte de la playa de vías de la estación de Cercadilla pasaban los trazados que se dirigían hacia Sevilla o hacia Málaga. La presencia ineludible de la vía de Belmez, que debía cruzarlas cada vez que se enviaba o se recibía un tren, supuso siempre un problema para el desenvolvimiento del tráfico de las dos estaciones cordobesas.

En ese cruce hubo un disco y una garita para albergar al guardagujas del mismo, que perteneció a MZA.

02-041 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Durante los años de la segunda mitad del siglo XX, las locomotoras Alsthom mostraron su librea verde claro; la "Panchorga" manifestaba la suya verde hierba; la Mitsubishi exhibía la amarillo y azul, al igual que la que llevaron originalmente las unidades 440, mientras permanecían estacionadas en el depósito de tracción eléctrica de Córdoba-Cercadilla a la espera de su puesta en servicio.

02-042 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Año 1978 - © Antonio Roldán Camacho

La estación de Córdoba-Cercadilla se cerró en 1971 y durante muchos años su playa de vías sirvió para estacionar las máquinas del depósito de tracción eléctrica y los vagones que quedaban a la espera de ser integrados en la composición de nuevos trenes.

02-043 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Año 1968 - © Jordi Ibáñez

Otro plano general de la estación de Córdoba-Cercadilla, con el depósito de tracción eléctrica al fondo, que en los inicios de la década de los años setenta del siglo XX cesó en sus funciones como parada y pasó a ser una sección más, la denominada como E, de la estación de Córdoba.

02-044 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 11 de agosto de 1968 - © John Sloane-Transport Photograph Database

Desde las primeras décadas del siglo XX, hubo un muelle para carbones de sesenta metros de largo que se emplazó paralelo al edificio donde se ubicó la escuela de aprendices y a las vías que comunicaban la playa de la estación con el depósito.

02-045 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1991 - © Autor desconocido

Locomotora 1318 estacionada en el depósito de Cercadilla en sus años finales.

La imagen se ha tomado de la página 236 de libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

02-046 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

Locomotora 311 en el depósito de tracción eléctrica de Cercadilla.

La imagen se ha tomado de la página 245 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

02-047 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un tractor diésel 303, destinado a componer trenes de mercancías o de viajeros o a moverlos para facilitar el enganche entre distintas composiciones realizaba su trabajo con humildad, pero, sin descanso y con una energía impropia de una máquina tan pequeña...

02-048 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta caseta fue construida posiblemente en la primera mitad del siglo XX para que sirviese de refugio a los guardagujas que debieron ayudar a dirigir el tráfico de la estación. Estos operarios, aunque no necesitaban una cualificación especial dentro de su oficio, ayudaban a que el tráfico ferroviario fluyese de una manera adecuada, lo que indica que cualquier diente de un engranaje es imprescindible para que un mecanismo gire correctamente.

02-049 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los pequeños edificios ferroviarios, ya fueran de simple uso laboral o para vivienda, siempre se rodearon de la belleza natural de las plantas y los árboles. En esta, como en muchas otras, la parra, a modo de verde techumbre ante la puerta principal, fue el elemento esencial para proporcionar no solo fruta, sino también sombra en verano y sol en invierno cuando perdía sus hojas marchitas.

Además, posiblemente, un ciruelo, un sabroso níspero, un oloroso jazmín, una fresca hiedra y algunos arbustos conformaban el resto del confort que proporcionan las plantas al ser humano de estas latitudes.

02-050 - 02-051 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una multitud de toperas cierra una serie de vías que un día estuvieron conectadas al resto de las que hubo en la estación de Córdoba-Cercadilla. La que se iniciaba en el cambio de la aguja número 32 y que se ubicó en el P. K. 0,486,42 de la línea de Córdoba a Málaga, fue el origen de la vía doble de esta línea.

En cambio, la que se dirigía a Belmez, que se iniciaba en la aguja número 34 y que se ubicó en el P. K. 0,197,20, zigzagueaba antes de cruzarse con la que iba desde Madrid a Sevilla. Este cruce de la línea de Belmez, Sevilla y Málaga ocasionó durante el siglo y cuarto de existencia de las instalaciones ferroviarias constantes retenciones y problemas de tráfico que no llegaron a solventar las múltiples soluciones que se ofrecieron y que jamás se llegaron a poner en práctica.

Para el guarda encargado de mover ambas y otras muchas muy próximas, hubo una caseta para que se refugiase este operario.

02-052 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Autor desconocido

Aspecto de la estación en un momento histórico posterior a la terminación de la electrificación de Alcázar de San Juan a Córdoba producida en los años sesenta del siglo XX. Esta mejora se hizo extensible hasta Cercadilla, dado que el subdepósito de tracción eléctrica de la 2ª Zona se ubicó en el antiguo receptáculo de máquinas de esta estación. La presencia de la señal de límite confirma tal aseveración.

La fotografía muestra de manera precisa los cambios que unieron las vías I y II. A la izquierda puede verse el edificio de la lampistería, al centro se distingue la estructura elevada del viaducto de la antigua carretera de Palma del Río y más a la derecha aún, la inmanente presencia del silo del Servicio Nacional del Trigo.

Imagen publicada en las páginas 92 y 93 del número 451 de la revista *Vía Libre*.

02-053 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años treinta del siglo XX - © Autor desconocido

Vista general de la estación cuya fecha de realización es imprecisa, pero que puede datarse en torno al año 1931 debido a que la imagen se publicó en la página 9 del número 4087 del diario *La Voz*.

02-054 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una grúa de agua, tan necesaria en los tiempos de las locomotoras movidas por el vapor, seguía aún en pie, cercana al tercer andén, en los últimos tiempos de funcionamiento de la estación aunque ya ninguna humeante máquina vendría a colmar el depósito de su tender. Sin embargo, durante muchos años, llenó los vagones aljibe que se dirigieron a las casas y estaciones donde se carecía de este líquido.

Aún se advierte la tiranta de hierro que sujetó el tubo de salida del agua, el contrapeso circular y toda su infraestructura de base. Su presencia entre el bosque de postes que sustentan la catenaria, resulta anacrónica e indican su total y absoluta obsolescencia, pero también hacen patente la presencia de un tiempo en el que el carbón y el agua fueron los únicos protagonistas de la tracción que movió el mundo ferroviario.

02-055 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

En sus mejores momentos, la estación de Córdoba-Cercadilla dio paso a una serie de apartaderos que sirvieron a las empresas Cañete S. A., Viuda de Victoriano Villar y a la Sociedad Española de Electro Mecánicas.

02-056 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra dependencia ferroviaria que ya había perdido su función originaria cuando fue fotografiada... En este caso, durante su vida útil, posiblemente hubiese estado

dedicada a un dispensario médico en el que se atendió a la salud de los trabajadores de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y a lo mejor también de RENFE. Posteriormente a su construcción en el año 1926, se le añadió un cuerpo trasero que anexionó el edificio al muro de cerramiento.

A su izquierda hubo en ese mismo tiempo una caseta de madera que parece ser que sirvió al departamento de Recorrido. Posteriormente, se construyeron dos dependencias paralelas y perpendiculares a las vías, pero que sirvieron a esta misma división.

Años antes de ser construido este edificio, en 1901, se solicitó la instalación de un depósito y aserradero de maderas que debía ubicarse en el espacio que ocupara el dispensario. Se desconoce si llegó a construirse.

02-057 - 02-058 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un simple muro es el único testigo de unas dependencias demolidas cuya misión o uso se desconoce. Aún así, mediante la documentación histórica, es posible advertir que aquí estuvo la caldera de la calefacción; la lampistería, a la que se añadió una dependencia trasera con la que conformó una ele; la caseta del telégrafo que ocupó el espacio cercano al muro de cierre; y ante esta, se levantó otro edificio rectangular de pequeño tamaño destinado a almacén.

02-059 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

La cantina de la estación fue un recinto pequeño que se ubicó a la izquierda del edificio de viajeros y en su misma línea de fachada, pero paralela al hastial.

02-060 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un vagón plataforma tiene una altura inusual, está desprovisto de topes y de dispositivos de enganches en ambos lados, por lo cual, su uso resulta extraño, sin embargo, se ha visto ya con una dresina de la que formó parte como remolque en la imagen 01-032. De ahí el color amarillo con el que fue diferenciado del resto del material rodante.

02-061 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años 50 del siglo XX - © Gustavo Reder Klingebiel-Museo del Ferrocarril de Madrid.

Una locomotora de rodaje 030 de la serie 51-58 en el puente giratorio de la estación de Córdoba-Cercadilla.

Imagen cedida de manera particular por el Museo Ferroviario de Madrid.

02-062 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 18 de octubre de 1963 - © Lawrence G. Marshall

El correo de la línea de Marchena fotografiado saliendo de Córdoba.

Imagen publicada en la página 21 del libro *Los tiempos del vapor en RENFE*.

02-063 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 28 de marzo de 1966 - © Lawrence G. Marshall

La locomotora 240-234 en cabeza del correo de la mañana proveniente de la Sierra.

02-064 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 18 de octubre de 1963 - © Lawrence G. Marshall

El Castellano Expreso remolcado por la locomotora 241F-2255.
El correo de la línea de Marchena fotografiado saliendo de Córdoba.

02-065 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años 50 del siglo XX - © Autor desconocido

Operarios del depósito de tracción vapor de Córdoba-Cercadilla posando ante una 241 fuelizada de la serie 2201-2222.

Imagen publicada en la página 48 del catálogo de la exposición *El ferrocarril y sus vivencias*.

02-066 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 18 de octubre de 1963 - © Lawrence G. Marshall

La locomotora 040-2067, perteneciente a la serie de MZA 537-546 en la estación de Córdoba-Cercadilla.

Imagen publicada en la página 134 del libro *Los tiempos del vapor en RENFE*.

02-067 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 18 de octubre de 1963 - © Lawrence G. Marshall

La locomotora 240-2026 en cabeza de un mercancías se prepara para iniciar su ascenso hacia la Sierra por la línea de Belmez. En una vía próxima se encuentra la locomotora de la serie 040-2273.

02-068 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 18 de marzo de 1963 - © Lawrence G, Marshall

La locomotora 040-2273, procedente de la compañía MZA, está atenta para situarse en cola cuando el convoy la rebase y así seguirá en doble tracción hasta que llegue hasta la cuesta de La Mocha.

02-069 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 18 de marzo de 1966 - © Lawrence G. Marshall

La locomotora 040-2273 a la cola de un convoy con destino a la Sierra.
La imagen se ha tomado del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

02-070 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 18 de octubre de 1963 - © Lawrence G. Marshall

Locomotora perteneciente a la serie 549, construida para la antigua compañía MZA, que RENFE numeró como 040-2283, maniobra en la estación de Córdoba-Cercadilla.

Imagen publicada en la página 146 del libro *Los tiempos del vapor en RENFE*.

02-071 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1950 - © Autor desconocido-Col. Juan Afán Alcaraz

El fogonero Eduardo Melero Álvarez, en el tender, y Federico Téllez Muñoz, en el año 1950 en Cercadilla, junto a un chaval del que se desconoce su identidad, pero puede que fuese un familiar de alguno de los citados, como fue tan habitual en otras muchas fotos semejantes.

La foto fue publicada en el número 324 de la revista *Vía Libre*, aparecida en enero de 1991.

02-072 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 14 de octubre de 1966 - © Graham Stacey

La 040-2271 estacionada, al parecer, en Cercadilla.

La imagen se ha tomado de la página 225 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

02-073 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Octubre, 1931 - © Santos

Llegada a la estación de Córdoba-Cercadilla del correo de la Sierra, conducido por militares a causa de la huelga de 1931 de los obreros de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Entre el gentío, hay una gran profusión de guardias civiles y carabineros.

La foto fue publicada en el número 198 de la revista *Estampa*, aparecido el 24 de octubre de 1931.

02-074 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Octubre, 1931 - © Torres

Soldados del Cuerpo de Ingenieros sobre la locomotora "cuatrocientas" con la que remolcaron el correo de la Sierra hasta la estación de Córdoba-Cercadilla debido a la huelga de 1931 de los obreros de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

La foto fue publicada en el número 198 de la revista *Estampa*, aparecido el 24 de octubre de 1931.

02-075 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Octubre, 1931 - © Torres

Un soldado del Cuerpo de Ingenieros presta servicio de guardagujas en la estación de Córdoba-Cercadilla debido a la huelga de 1931 de los obreros de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, por lo que está siendo protegido por la guardia civil.

La foto fue publicada en el número 198 de la revista *Estampa*, aparecido el 24 de octubre de 1931.

02-076 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Octubre, 1931 - © Torres

La imagen es idéntica a la 02-065.

La foto fue publicada en el número 4258 de *La Voz*, aparecido el 17 de octubre de 1931.

02-077 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Octubre, 1931 - © Torres

La imagen es idéntica a la 02-066.

La foto fue publicada en el número 4258 de *La Voz*, aparecido el 17 de octubre de 1931.

02-078 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Octubre, 1931 - © Torres

Varios números de la Guardia Civil vigilan que la huelga se desarrolle sin incidentes mientras los militares se encargan de la conducción de la locomotora.

La foto fue publicada en el número 4258 de *La Voz*, aparecido el 17 de octubre de 1931.

02-079 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Octubre, 1931 - © Torres

Guardias civiles, ferroviarios y algún paisano en algún lugar indeterminado de la zona de Cercadilla, posiblemente en el inicio de la línea de la Sierra, en las inmediaciones del paso a nivel de Las Margaritas.

La foto fue publicada en el número 4258 de *La Voz*, aparecido el 17 de octubre de 1931.

02-080 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años treinta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Antonio Montilla Lucena

Una de las pocas imágenes que existen de una locomotora Du Bousquets, en este caso de la 609, fotografiada, posiblemente, en Cercadilla, dado que estas locomotoras estuvieron siempre adscritas a la línea de Córdoba a Belmez.

La imagen se ha tomado de la página 227 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

02-081 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años treinta del siglo XX - © Autor desconocido

La locomotora Du Bousquets número 603, posiblemente estacionada en el depósito de tracción de Cercadilla.

02-082 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años treinta del siglo XX - © Autor desconocido

La locomotora Du Bousquets número 605, parada con toda probabilidad en la estación de Cercadilla. Nótese que no lleva el vagón aljibe que tuvo siempre añadido a la máquina para poder abastecerla con la abundancia que requería su potente mecanismo.

02-083 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años treinta del siglo XX - © Autor desconocido

Locomotora Du Bousquets fotografiada para el libro del parque motor de RENFE, incluido el vagón aljibe que tuvo como propio durante todos sus años de servicio, posiblemente asentada en el depósito de tracción de Cercadilla. En la empresa nacional llevó el número 062-0406.

02-084- 02-085 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

En primer lugar, se proyectó en 1873 un edificio de viajeros que fue muy denostado durante años por la ciudadanía debido a que era un edificio provisional realizado con madera. Muy poco después de ser aprobado este, se hizo el proyecto de una serie de edificios definitivos entre los que se encontraba el de viajeros, consistente en un inmueble de 37,50 metros de fachada, de dos plantas y dos cuerpos laterales de una sola conectados por un porche sustentado por columnas de hierro fundido, más o menos el diseño de muchas estaciones construidas en la línea de Córdoba a Málaga y en otras de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, pero sin embargo, este nunca se llegó a construir porque el de carácter temporal se mantuvo en uso durante décadas.

Posiblemente, en los años posteriores a la guerra civil fue cuando se construyó otro de unas medidas muy exactas a las del ya conocido, pero de obra, con lo que se palió en parte ese aspecto de precariedad que no correspondía a una estación de una capital como Córdoba.

Sin embargo, el sobrio inmueble levantado ya de manera convencional nunca tuvo la prestancia de otros que construyó la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces incluso en localidades de menor importancia. Quizás por ello, entre otras causas, su función se restringió a lo más preciso cuando RENFE se hizo cargo de las diferentes compañías que integraban la red española de ferrocarriles y todo se centralizó en la otra estación.

En el eje central del edificio fue donde estuvo el P. K. 0,000 del recorrido total del trazado ferroviario de Córdoba a Belmez.

Dispuso de un andén delantero de unas características también muy modestas para la categoría de la estación que podían compararse con los de otras estaciones menores de la línea. También el andén de entrevías compartió sus mismas peculiaridades.

Frente al edificio, casi en su eje, hubo un pozo que se excavó en el espacio de entre las líneas de Málaga y Sevilla.

En los días del final de construcción de la línea, es decir, en Julio de 1873, se proyectó la implantación de un triángulo de inversión de máquinas debido a la necesidad de darle la vuelta a las locomotoras de vapor. El vértice hubiese estado frente al edificio de viajeros en lo que se conoce hoy como calle de Los Omeyas, pero,

finalmente, se optó por la solución más razonable de disponer una placa giratoria en lo que luego sería el depósito de vapor de la estación de Cercadilla.

02-086 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

En julio de 1873, se proyectó un muelle cubierto cuyas características correspondieron a algunos que se había implantado pocos años antes en la línea de Córdoba a Málaga. Era un edificio sin cerrar de once metros de luz cuyos voladizos se alargaban sobre las vías que lo circundaban por espacio de tres metros más por cada lado. Tampoco se llegó a construir y en su lugar se levantó un almacén cubierto de tamaño reducido contiguo al edificio de viajeros, algo inadecuado con respecto a la importancia de esta estación, que se dispuso sobre el muelle de mercancías y que fue cerrado mediante unos tabiques en 1905.

Sobre su solado de adoquines, Pepe Roldán, su hijo Juan Luis y su hija María José escuchan a José Antonio que deambula en torno a ellos, charlando divertido como siempre que tenía a alguien a su lado...

02-087 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Otoño, 1989 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un vagón cisterna que fue el resultado de una hibridación efectuada entre un depósito cilíndrico, proveniente de un vagón aljibe de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces perteneciente a una serie de tan solo dos unidades numerada como Z 1 y 2 que se dispuso sobre el chasis de un plataforma de procedencia desconocida. La longitud del receptáculo fue de 7 metros, el diámetro de 1,60 metros y su capacidad fue de 14.000 litros.

02-088 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Otoño, 1989 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otro vagón cisterna más destinado al transporte de agua. Por una vez, parece que este sí fue construido tal cual se fotografió.

02-089 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Otoño, 1989 - © José Antonio Ortega Anguiano

También este vagón cisterna fue una auténtica reliquia que se conservó desde muy antiguo hasta el momento en que se hizo la foto, ya que la serie Pfv 601 a 610 se construyó en el año 1912 por encargo de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para que fuese acoplado a las locomotoras 031-130 números 601 a 610, construidas por Couillet también en el citado año cuyo depósito de agua era insuficiente para su consumo y se debió de añadirles tales vehículos.

Las locomotoras fueron desguazadas en los años cuarenta, pero este vagón, tras ser eliminados algunos de sus artilugios, subsistió a lo largo de los años porque su reconversión en un depósito de agua convencional lo convirtió en útil durante décadas. Sin duda que nadie supo nunca de su valor arqueológico industrial y, a pesar de su antigüedad, poco después de tomar la foto sería desguazado.

02-090 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Otoño, 1989 - © José Antonio Ortega Anguiano

Vagón cisterna de construcción artesanal consistente en colocar un depósito destinado a contener agua sobre un vagón unificado de borde bajo. De idénticas características que otros muchos, no en cuanto a lo formal sino en lo tocante a que debió ser realizado de manera artesanal en algún taller de reparaciones de material, su construcción en sí fue el resultado de una combinación de dos elementos de sendas procedencias indistintas.

Posiblemente, estuvo destinado a llevar agua a las múltiples casas aisladas de vías y obras o de pasos a nivel que carecían de un punto de recogida y debía ser aportada a sus moradores mediante un tren destinado únicamente a este menester.

02-091 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Otoño, 1989 - © José Antonio Ortega Anguiano

En 1873, se proyectó un gran andén en esta zona presidido por el edificio de viajeros, entre cuyo hastial oeste y el muelle de mercancías se pensó poner unas vías perpendiculares para la conformación de trenes comunicadas por un cangrejo que se movía paralelo a las vías hasta donde llegaban desde estas los vehículo a través de cinco placas, pero nunca se construyó.

Precisamente, en el hastial oeste del edificio de viajeros y junto al muro de cerramiento, cuya gran puerta daba paso a la zona de mercancías, hubo en las primeras décadas del siglo XX algunas dependencias como Movimiento y pequeño material.

También se ubicó aquí el edificio de retretes, pero uno de un diseño muy modesto y diferente a los más elaborados que se proyectaron en 1873, destinados a los viajeros de segunda clase, por lo que se debía de haber pensado en hacer otros para los de primera y otros más para los de tercera, pero cuya apariencia no se conoce.

En esta zona, hubo una vía que cortaba la playa de manera perpendicular. Llegó a tener hasta seis placas giratorias de vagones, con lo que desde aquí se formaron trenes de mercancías y se cargaron y pesaron los vehículos en una báscula.

En la etapa inicial del siglo XX, hubo aquí un muelle entre las vías destinadas a estacionar los trenes de mercancías en el que se trasvasaba la carga del carbón.

02-092 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Otoño, 1989 - © José Antonio Ortega Anguiano

En esta parte del muro de cerramiento fue el lugar en el que se abrió la amplia puerta de entrada a la zona de mercancías, junto a la cual hubo una garita de entrada para que se guareciese el encargado de la vigilancia de la misma.

02-093 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Otoño, 1989 - © José Antonio Ortega Anguiano

El quicio contrario de la gran puerta muestra también la decadencia de unas instalaciones que, una vez perdido su uso ferroviario, acabaron siendo un reducto marginal donde imperaba la droga y la prostitución.

02-094 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Otoño, 1989 - © José Antonio Ortega Anguiano

La ramplonería de un edificio que nunca tuvo nada que destacase en su fisonomía, se intensificó en sus últimos días con el sellado a cal y canto de todos sus vanos, salvo el correspondiente a la puerta de entrada del andén.

La vulgaridad de su arquitectura se hace aún más patente si se conoce el bello proyecto original del siglo XIX que iba a haber sido construido, pero que fue cambiado por este, quizás por razones de carácter económico.

02-095 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Otoño, 1989 - © José Antonio Ortega Anguiano

La zona derecha de la fachada del patio delantero de viajeros en cuyos paramentos se ven aún las huellas de dos puertas correspondientes a un almacén y a la habitación del telégrafo.

02-096 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Otoño, 1989 - © José Antonio Ortega Anguiano

La larguísima valla de cerramiento de la estación de Córdoba-Cercadilla ocupaba una de las dos aceras de la primitiva Avenida de América, hoy completamente irreconocible.

02-097 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algo más allá del muelle y del almacén de mercancías se encontraba la báscula para el pesado de los vagones que debían ser enviados a cualquier punto de destino. Ante el artilugio, se encontraban las pletinas de acero colocadas al nivel del suelo y entre los carriles que ocultaban el dispositivo subterráneo de pesado. Erguido, estaba el del cálculo de la carga. Tras sus desvencijadas puertas, se encontraba aún la barra y la pesa móvil. Es decir, algo casi similar al mecanismo que constituye una romana. Este modelo disponía de una señal, la compuesta por un mástil en cuyo punto máximo se mostraba una pantalla redonda, que indicaba cuando se estaba produciendo el pesado del cargamento.

02-098 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

El gálibo era un ingenio consistente en dos mástiles inhiestos que sostenían sendas formas de hierro, que colgaban de cada uno, que conformaban un arco imaginario que no era sino el mismo que tenían los túneles. Cuando un vagón se cargaba en el muelle con las mercancías guardadas en el almacén y se pesaba en la báscula, a continuación, se pasaba bajo el arco del gálibo. Si lo rebasaba limpiamente sin mover las piezas laterales, la carga se había hecho correctamente. Si por el contrario, rozaba alguno de los lados era un signo evidente de que tenía un exceso de carga, lo que iba a provocar

que diese en las paredes de los túneles. De ser así, se podía ocasionar un accidente más o menos grave o bien, un incidente que deteriorase la mercancía que hubiese impactado.

Originalmente, este gálibo estuvo situado en la vía muerta que hubo ante la fachada principal del almacén, entre la placa giratoria de vagones y el inicio de la rampa del muelle, pero fue trasladada aquí.

02-099 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra imagen que muestra el degradado de este espacio ferroviario en el que también se apilaban unas traviesas bibloque que esperaban ser usadas para sustituir a las viejas y desvencijadas de madera... Curiosamente, parece que en los años iniciales del siglo XX hubo justo en este espacio un espacio rectangular donde se sometía a las traviesas al obligado proceso de sulfatación.

Según un plano realizado siguiendo los datos de un vuelo de 1977, hubo un largo inmueble adosado a la alta valla de cerramiento que se levantó entre la pared de la puerta del patio de mercancías y hasta el final del muelle descubierto.

02-100 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Autor desconocido

El edificio se levantó para que sirviese de alojamiento a los agentes de la estación de Córdoba-Cercadilla, sin embargo, a partir de 1980 fue cuartel de los zapadores ferroviarios.

02-101 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Ante el alto cerramiento que aparece a la derecha se levantaron un día unas viviendas de RENFE y el dormitorio de la Brigada de Trenes, es decir, de los soldados que servían como ferroviarios y que finalmente se incorporaban a la empresa nacional cuando terminaban su servicio militar voluntario en los ferrocarriles. En torno a ellos, hubo varios edificios más de pequeño tamaño con respecto a los dos citados

El contraste entre la vía de la izquierda, en uso en aquel momento puesto que era la que conducía a Málaga, y las de la derecha, pertenecientes a la estación de Córdoba-Cercadilla, indican lo útil y lo obsoleto, lo que estaba llamado a pervivir y lo que habría de desaparecer inevitablemente por su condición de "viejo".

02-102 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

La cabeza tractora de una unidad eléctrica 440, que facilitaba la comunicación entre ciudades próximas, acababa de salir de la estación y tomaba la vía de Málaga para hacer su servicio de cercanías con un destino previsible en esa capital andaluza.

02-103 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las múltiples y largas vías de la estación de Córdoba-Cercadilla se iban fusionando poco a poco mediante los cambios hasta convertir su amplio haz en una sola justo en el punto en el que se soterraba por entonces el arroyo del Moro. A su lado, las vías de Málaga y Sevilla conducían los trenes a toda la amplia geografía de la Andalucía occidental y sureña.

La verja pintada de blanco y negro cerraba el camino de carne que las vías del tren cercenaron en un momento histórico muy lejano, pero, cuando un ocasional rebaño debía pasar por las vías desde la zona sur de la ciudad para ir hacia el norte, se concertaba el momento más adecuado y el guarda del paso a nivel abría la puerta cuando se lo indicaban desde la estación a fin de evitar un accidente.

02-104 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

En las inmediaciones estaba la alcantarilla del arroyo del Moro, que originariamente estuvo en el paso a nivel de Las Margaritas, pero que fue desviado hasta aquí.

En un plano de la estación de Cercadilla de inicios del siglo XX se indica que este cruce dispuso de una garita ubicada en el lado contrario de la carretera y de otra más que se situó en la zona de entrecruces de los trazados de Málaga y Sevilla, dado que en este caso el paso a nivel citado se ubicaba en el P. K. 442,471,50 de la línea de Madrid. Esta dualidad coincidente indica que su servicio pudo estar costado por Andaluces y MZA a un tiempo, con lo cual, el otro inmueble ya descrito debió ser posterior.

02-105 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Mi querido José Antonio, que siempre fue grande de tamaño y de corazón, aparece feliz en varias fotos de este reportaje hablando con los hijos de Pepe Roldán, el dueño de la cámara con la que lo hice. A partir de ese momento, en mis viajes a lo largo de la línea de Córdoba a Belmez, nunca tuve mejor acompañante. Ni siquiera Ulises, el gran héroe, el vencedor de Troya, tuvo la suerte de ser auxiliado por un Telémaco más cariñoso, solidario y resistente a la fatiga que él...

02-106 - 02-107 - 02-108 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

El gran plano general muestra la zona final de las dos estaciones de Córdoba, aquella en la que las vías corren libres y sin trabas en busca de otros enclaves ferroviarios. Las dos de la izquierda fueron en tiempos las que iban a Málaga, pero, en los años inmediatos a la desaparición de lo mostrado se anularon y la del centro fue la que asumió este itinerario, mientras que la de la derecha fue la que condujo a los trenes desde Madrid a Sevilla, Cádiz y Huelva.

02-109 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Eladio Osuna

En la zona de entrevías existió una casa que se situó frente a la del paso a nivel, que pertenecía a Andaluces. El edificio sirvió de vivienda al guardabarrera que estuvo empleado en la compañía MZA.

02-110 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Otoño, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este viaducto fue en tiempos el que permitió el paso de la calzada que conducía desde Córdoba a Sevilla, conocida como la carretera de Palma del Río, pero pocos años después de hacer la foto fue sustituido por el complejo de pasos elevados y subterráneos de la Gran Vía Parque y su confluencia con la Avenida de América, Periodista Quesada Chacón y Avenida del Arroyo del Moro.

02-111 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Antonio Montilla Lucena

En el lugar donde un día estuvo el paso a nivel del P. K. 0,650,48 de la línea de Málaga, hubo una caseta, que se levantó posiblemente a partir de la década de los años veinte del siglo XX para que sirviese de refugio de un guarda, aunque ya en un plano de 1873 existía un recinto cuadrado situado entre las vías de Sevilla y Málaga que debió cumplir esta función, si es que se llegó a construir.

02-112 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Antonio Montilla Lucena

Tuvo unas vallas muy ferroviarias hechas con traviesas modificadas y blanqueadas, pero, tiempo después, el cruce perdió su sentido al construirse un viaducto próximo. Parece que fue sustituida por una caseta muy simple con un tejado a un agua que vertía la lluvia hacia el sur.

33.3.0. Trayecto de Córdoba-Cercadilla a El Tonkin

03-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Eddy Allart

Vías sinuosas unen caminos muy distintos en la salida de Córdoba hacia Málaga y Sevilla. El cruce de la línea de Belmez con la de Sevilla se encontraba nada más iniciado el trazado y cuando se estaba aún dentro de la propia estación de Cercadilla.

03-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 28 de marzo de 1966 - © Lawrence G. Marshall

La intersección con la línea de Córdoba a Sevilla, perteneciente a MZA, estaba dispuesta en diagonal, se ubicaba en el P. K. 0,197 y luego seguía adelante separando dos barrios: La Margaritas, que quedaba a la izquierda del trazado, y La Huerta de la Reina, que quedaba en el contrario.

03-003 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 15 de marzo de 1983 - © Antonio Montilla Lucena

A la derecha de la imagen, en el espacio que hubo entre los raíles y la tapia de la fábrica que aparece al fondo, se ve una vía que conduce hasta una topera que marcaba el fin de la vía de seguridad, la primera instalada entre otras que proliferaron en la línea de ferrocarril que venía de la Sierra.

03-004 – Imagen analógica – Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

La cerrada curva, que necesitó de un contracarril para evitar descarrilamientos fortuitos, apartó el trazado de la línea de Belmez de las vías que conducían hacia Sevilla y hacia Málaga. Aquí hubo dos pequeños edificios para resguardo de los operarios que debían controlar el paso de los trenes por las complejas instalaciones de la zona ferroviaria de Las Margaritas.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

03-005 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Al parecer, en las décadas iniciales del siglo XX, las viviendas del guardabarrera y la del sobrestante de la estación de Cercadilla estuvieron emplazadas en un mismo edificio ubicado a la derecha de la vía, nada más sortear el cruce.

Hubo además dos pequeños bastiones paralelos a la vía desde donde operó el empleado dedicado a mover la aguja del cambio de la vía enarenada, que desaparecieron posteriormente.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

03-006 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

En el P. K. 0,411,75 hubo un sifón de 2 metros de luz, posiblemente, para que el arroyo del Moro, que se había canalizado para evitar desbordamientos que no eran infrecuentes, pasase de un lugar a otro de la carretera de Trassierra.

El paso a nivel de Las Margaritas, como otros atendidos por un guarda, tuvo su correspondiente barrera y una vivienda situada a la izquierda de la vía que se implantó en el P. K. 0,416.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

03-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

El paso a nivel estuvo ubicado en el P. K. 0,419. Además de salvar las líneas que se dirigían hacia Andalucía Occidental, también cruzaba la vía de la Sierra. Por ello, el

enclave ferroviario era complejo debido a que el paso de trenes, vehículos de carretera y transeúntes era constante y muy profuso.

El semáforo con doble brazo para servir a dos vías se encontraba en el lugar en el que se iniciaba la subida de la Sierra, una rampa que alcanzaba hasta 18 milésimas de gradiente hasta llegar al puesto de seguridad de El Tonkin.

03-008 - 03-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Otoño, 1989 - © José Antonio Ortega Anguiano

Ceñidas a la curva del trazado ferroviario, las casas de los agentes aún tenían un cierto viso de estar en perfecto uso en los tiempos finales de la línea de la Sierra, pero, unos inmuebles que habían cobijado durante años a numerosas familias desde que la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces era una realidad, estaban destinados a desaparecer barridos por una cosa llamada "progreso".

03-010 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Sin embargo, según la documentación, en las primeras décadas del siglo XX algunos de estos edificios conformaron originalmente las dependencias de los almacenes y talleres de Vía y Obras de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces como la herrería y la carpintería, pero es de suponer que en los momentos posteriores a la guerra civil de 1936, en los que hubo una gran escasez de vivienda, se debieron de reconvertir en alojamientos para los agentes y sus familias. En sus décadas finales de uso pertenecieron a los sobrestantes y a las brigadillas, que eran el conjunto de obreros especializados en actividades ferroviarias que estaban al mando de un capataz.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

03-011 - Imagen analógica - Cámara desconocida - 29 de abril de 1990 - © Pistolero

La 1328 remolcando el tren especial que fletó la Asociación de Amigos de Ferrocarril de Córdoba a su paso por el paso a nivel de Las Margaritas.

En el espacio situado a la izquierda de la imagen hubo una vivienda que posiblemente perteneció al guardabarrera que debió cerrar las vallas de los pasos a nivel contiguos, el de las vías de Madrid y Málaga y el de la de Belmez. En ambos cruces hubo una garita.

El paso a nivel de la carretera de Trassierra fue un lugar donde hubo luctuosos accidentes que ocasionaron varias víctimas a lo largo de su historia.

03-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Otoño, 1989 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como en casi todos los pasos a nivel, las señales y carteles de aviso a los transeúntes de este fue profusa. A la derecha de la imagen hubo una señal que prohibía deambular por la zona de vías a todas las personas que no perteneciesen a la empresa estatal. Este tipo de señales no tuvieron una estructura y medidas oficiales por lo que se

las construyó en talleres locales y se distribuyeron por las líneas, componiendo un catálogo variopinto dentro de un mismo diseño.

03-013 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

Nada más rebasar el paso a nivel de Las Margaritas, podía verse la aguja del cambio de la vía que conducía hacia la playa de clasificación de la estación de Córdoba o bien hacia la línea de Belmez.

03-014 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años cincuenta del siglo XX - © Karl Wyrsh-Archivo Histórico Ferroviario

Una antigua locomotora pasa por el paso a nivel y va, con el tender de cabeza, en dirección a algunas de las dos estaciones. Se trata, posiblemente de la numerada por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces con el número 176 de su catálogo.

03-015 – Imagen analógica - Vídeo - Años cincuenta del siglo XX - © Karl Wyrsh-Archivo Histórico Ferroviario

La 176 se aleja por los primeros metros de la vía de Belmez en dirección a la estación... La máquina fue construida en el año 1883 o bien en 1884 por una fábrica radicada en Rusia. Su hermana gemela, numerada con el 177, también tuvo esta curiosa procedencia que tan solo la detentaron en España estas dos locomotoras.

03-016 – Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

La vía de la derecha llevaba hacia la playa de vías de la zona de clasificación. La de la izquierda se dirigía en dirección hacia la Sierra, pero antes debía cruzar la calle Doña Berenguela mediante el paso a nivel con barrera del P. K. 0,502,49.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

03-017 – Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

En torno a donde estuvo la calle Doña Berenguela hubo una alcantarilla de un metro de luz, que se ubicó en el P. K. 0,502, pero con carácter provisional. Unas inundaciones que hubo en los años finales del siglo XIX obligó a hacer otra de obra de fábrica que fue definitiva.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

03-018 – Imagen analógica - Vídeo - Años noventa del siglo XX - © Álvaro Olivares Olmedilla

Un día, existió una casa que se situó a la izquierda del trazado en el P. K. 0,514 en la que habitaba el guardabarrera del paso a nivel del camino que se denominó Callejón de los Toros.

Al no quedar rastro físico de la misma ni siquiera cuando aún estaba en funcionamiento la estación de Córdoba, su existencia está constatada mediante un plano de la zona que figura en el legajo depositado en el Archivo Histórico Ferroviario, signatura A - 0217 - 003. Además, puede verse en otros documentos. En algunos emitidos en torno a 1900 aproximadamente se indica que era la casa del capataz.

Próxima a su costado derecho, se ubicó una caseta que albergó la máquina para alimentar el depósito de Cercadilla.

03-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Álvaro Olivares Olmedilla

Sobre el emplazamiento de la pequeña edificación se construyó un inmueble en las décadas intermedias del siglo XX para que sirviese de dormitorio a diversos agentes ferroviarios de RENFE, precisamente, el que aparece a la izquierda de la imagen. Tuvo forma de ele y en su lado sur hubo una casilla que posiblemente también sirvió a las actividades ferroviarias.

Al eliminar la casa del guardabarrera se hubo de construir una caseta implantada unos metros antes del paso a nivel mediante el que se cruzaban la vía de Belmez con la calle Doña Berenguela.

03-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

Las obras del AVE y la necesidad de construir una nueva estación en Córdoba obligaron a cortar el enlace de la línea con la capital, para lo cual, se levantaron las vías y se eliminó el resto de la infraestructura ferroviaria. Pese a ello, los convoyes de carbón que hacían el trayecto desde Peñarroya a La Térmica, y esporádicamente algunos trenes de mercancías, siguieron circulando hasta El Vacar, pero accediendo por la zona norte del trazado ferroviario a través de Almorchón.

03-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

El paso a nivel de la calle Doña Berenguela fue el segundo que debió atravesar la línea en su largo recorrido, tras el de Las Margaritas.

03-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Invierno, 1974 - © Autor desconocido

El espacio ferroviario bajo una nevada caída en los días cercanos al cierre oficial de la línea de Belmez. En la parte central de la foto aparece la caseta del guardabarrera de ese cruzamiento que vino a sustituir la vivienda original que se levantó en el lado izquierdo del trazado.

La imagen se ha tomado de la página 143 del libro *Córdoba y el tren*.

03-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

La fachada lateral del inmueble destinado a dormitorio de operarios de RENFE ubicada a unos metros del paso a nivel. Algo más adelante, aún se podía ver la señal de distancia de la estación de Córdoba-Cercadilla, que como ocurría en otras estaciones, quizás fuese comandada desde las propias instalaciones por un juego de contrapesos cuya fuerza era transmitida por cables de acero.

03-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo, 1966 - © Karl Wyrsh

El correo proveniente de la Sierra, remolcado por una locomotora de rodaje 240 perteneciente a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, detenido una mañana ante la señal de distancia de la estación de Córdoba-Cercadilla.

03-025 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Por esta zona hubo otra alcantarilla de un metro de luz ubicada en el P. K. 0,552 cuya traza se perdió desde la etapa de funcionamiento de la línea cuando la progresiva urbanización de los barrios de la Huerta de la Reina y de Las Margaritas se estaba conformando.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

03-026 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Antonio Montilla Lucena

Las fachadas de las viviendas que se levantan a ambos lados de la vía del ferrocarril siguen la traza del recorrido de este.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

03-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Álvaro Olivares Olmedilla

Un nuevo paso a nivel, situado en el P. K. 1,145,60 y denominado de La Arruzafa, permitió el trasiego de personas y vehículos por un camino que estaba ahí desde mucho antes de la construcción de la vía férrea. A poco de iniciada la carretera de Villaviciosa, a la altura de la Huerta de la Reina, se escindía también el camino de las Ermitas, este a que se alude y algunos otros antes y después de cruzar la carretera de Trassierra.

Lógicamente, como era con barreras, también tuvo adosada una vivienda que se levantó a la derecha del trazado en el P. K. 1,154.

03-028 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

La vía seguía en dirección a la travesía de la carretera de Villaviciosa, pero antes pasaba por encima de dos caños de 0,40 metros de luz que se dispusieron en los P. K. 1,226,50 y 1,309,50.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

03-029 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Desconocido

El paso a nivel El Brillante estuvo situado en el P. K. 1,322,70. Como corresponde a una carretera importante, se lo dotó de una barrera.

03-030 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

La vivienda se situó a la izquierda del trazado en el P. K. 1,324. Su estructura organicista dio testimonio de las distintas reformas que debieron hacerse a lo largo de las décadas para que sus ocupantes tuviesen una mejor calidad de vida.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

03-031 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Los aledaños mostraban cómo el espacio se habilitó para proteger en lo posible a las personas o a los bienes que debían circular por las vías o por el asfalto.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

03-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Década de los cuarenta del siglo XX - © Diario Córdoba

El paso a nivel en su estado primitivo cuando aún carecía de barreras abatibles. Incluso, aparece en la imagen la guardabarrera que debió atenderlo.

Posiblemente, la foto sea de una de las primeras décadas del siglo XX.

03-033 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Posiblemente, 1953 - © Desconocido

Una imagen insólita en la que aparece una de las Kitson-Meyer del Ferrocarril de Lorca a Baza y Águilas atravesando el punto de cruzamiento, dado que no se ha conocido otra en la que aparezcan estas locomotoras que estuvieron poco tiempo sirviendo en la línea.

03-034 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Unos metros más allá, en el P. K. 1,351,70, se encontraba el caño de 0,35 metros de luz.

Una vez rebasado, se enfilaba una de las rectas de mayor longitud de la primera parte de una línea que apenas si las tuvo en sus diecisiete kilómetros iniciales.

Precisamente en esta, en el P. K. 1,531,40, se situó un paso a nivel del que no se ha encontrado rastro, salvo que fuese el del antiguo camino de la ronda que se desvió para unificarlo con los caminos que confluían en el paso a nivel de la Cruz de Juárez, ya próxima, con el fin de eliminar en lo posible los diversos cruzamientos que se agolpaban debido a la profusión de caminos aledaños a los límites periurbanos.

Además, muy próximo a este cruce, en el lado izquierdo del trazado, se abrió un pozo que desapareció con el tiempo.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

03-035 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

En el P. K. 1,787,70 estuvo situado un caño de 0,40 metros de luz. Un poco antes, en esta recta, entre los 275 metros comprendidos en los P. K. 1451,60 y 1726,60, estuvo la única pendiente que hubo en un trayecto tan largo como el que separó Córdoba de La Mocha, aunque solo tuvo un gradiente de 0,008. Todo lo demás consistió en subidas y en niveles cero.

03-036 - Imagen analógica - Autor desconocido - Años noventa del siglo XX - © Álvaro Olivares Olmedilla

Aunque el gradiente no era muy pronunciado en este tramo, al contrario de lo que ocurriría en los siguientes metros, que se elevaría de manera constante, en líneas generales, puede decirse que el perfil de la línea fue extremadamente duro, como corresponde a un terreno de sierra, sin embargo, el deseo de sus constructores de abaratar los costes de instalación hizo que el trazado se ajustase en demasía a las fuertes peculiaridades orográficas por donde discurría.

03-037 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

El recorrido se acercaba al paso a nivel con barrera de la Cruz de Juárez, otro camino para pasar de la zona norte de la ciudad a la del sur y viceversa sorteando el ferrocarril. Estuvo situado en el P. K. 1,826,50.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

03-038 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

La caseta, levantada en el lado izquierdo de la vía, se construyó para permitir que el guardabarrera pudiera guarecerse de los elementos mientras esperaba al tren.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

03-039 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Esta fue la primera casa de vía y obras que hubo a lo largo del recorrido, el edificio que más proliferó en la línea de Córdoba a Belmez. Se ubicó a la derecha del trazado, en el P. K. 1,834. Los espacios delimitados por una cerca, situados en la parte delantera de las casas ferroviarias, fueron muy frecuentes.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

03-040 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Se trata de un edificio de una sola planta levantado con mampostería y paredes enfoscadas y encaladas, vanos de mediano tamaño, dotado de cuatro habitaciones separadas por una medianera en la que se insertó un tiro de chimenea que sirvió para dos cocinas francesas independientes, una para cada vivienda, que se hallaban en su comedor-estar.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

03-041 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Disponía de dos puertas de salida y dos ventanas laterales para ventilación de la sala de estar y el dormitorio que tenía. Normalmente, no había vanos en la zona trasera. Tan solo se ha visto alguno en edificios de este tipo que fueron abiertos de manera potestativa y a posteriori por algún inquilino ocasional.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

03-042 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Un jardín, un huerto, una terraza, o las tres cosas en una, fueron comunes en los edificios de este tipo, elementos que proporcionaron al ferroviario y a su familia un poco de confort, algo de alimento y hasta la intimidad que proporcionaba la frondosidad de los árboles.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

03-043 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

Este espacio periurbano es el mismo que muy pocos años después ocuparía la avenida Escultor Fernández Márquez en la zona en la que se acerca a la calle Acera de la Fuente de la Salud.

03-044 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1982 - © Antonio Berlanga

Cuando estaba el ferrocarril en funcionamiento, en la larga recta en rampa, hubo de sortear una alcantarilla de un metro de luz situada en el P. K. 1,877,50 y dos tajeas de 0,50 metros de luz que se implantaron en los P. K. 2,074,40 y P. K. 2,249,50.

La imagen se ha tomado de la página 244 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

33.4.0. Puesto de seguridad de El Tonkin

04-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En este lugar, hubo un paso a nivel, que cruzaba la línea por su P. K. 2,293, por el que discurría el camino de Los Santos Pintados, que se dirigía hacia la sierra hasta las inmediaciones del santuario de Santo Domingo.

El canal de riego de la margen derecha del Guadalquivir se sotierra a lo largo de 144 metros a fin de permitir que la vía, preexistente a la construcción de este, pudiese seguir su curso. La construcción que aparece a la izquierda de la imagen es la estructura de la salida del túnel del acueducto.

La explanada que aparece entre los dos montículos fue el punto en el que un día de los primeros años veinte se instaló la vía de seguridad de El Tonkin, la segunda de las que hubo en el recorrido entre Córdoba y Cerro Muriano. El eucalipto de la imagen anterior señala el punto junto al que se levantaba el edificio desde el que se regían las instalaciones ferroviarias, que se edificó en el P. K. 2,426,50 a la derecha de la vía.

04-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Antonio Montilla Lucena

El aspecto del edificio de El Tonkin fue otro tipo diferente al homogenizado para el resto de las estaciones, sin embargo, fue el mismo que se le dio a los que se construyeron en los puestos de seguridad, por lo que esta es una de las cuatro construcciones iguales que hubo en la línea, junto a las de Mirabueno, Los Pradillos y La Solana. Como en estos puntos, se dotó a la construcción de corrales, horno, algún otro inmueble y hasta de un muro de contención de piedra con rampas extremas enfrentadas que permitían el acceso al conjunto.

Así mismo, existieron otras construcciones del mismo diseño en la línea de Linares a Puente Genil, también propiedad de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

04-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En cuanto a la superestructura, el puesto de seguridad dispuso de cambios de aguja, una marmita, un semáforo de aguja, un piquete de entrevías, una vía enarenada, una topera y los discos de distancia correspondientes.

El Tonkin se construyó como cargadero de la fábrica de plomo de Carlos Thonkin, que se levantó junto al arroyo de Las Piedras. Su volumen de negocio lo hizo necesario, aunque finalmente sirvió poco a la empresa porque se acabó convirtiendo en una vía de seguridad por parte de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Al parecer, según el testimonio oral de algunos ferroviarios que la conocieron en uso, la vía enarenada de El Tonkin estuvo en funcionamiento hasta el final de los años cuarenta del siglo XX, siendo desmontada durante la década siguiente.

04-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Construcción de entrada del túnel del canal de riego de la margen derecha del Guadalquivir. La vía pasaba por encima de este recorrido soterrado y seguía su curso por la parte derecha de la imagen.

33.5.0. Trayecto de El Tonkin a Mirabueno

05-001 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

La cuesta arriba, que se había iniciado en el paso a nivel de La Cruz de Juárez, continuaba ascendiendo hasta llegar al apartadero de Mirabueno, alcanzando las 20 milésimas. Más allá, no había ya ni una sola rasante negativa hasta llegar a La Mocha.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

05-002 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

El cauce del arroyo de Las Piedras lo salvaba el ferrocarril mediante un terraplén. En su base, hubo un pontón de cuatro metros de luz, situado en el P. K. 2,522,40, mediante el que la carretera del barrio del Naranjo sorteaba tal obstáculo.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

05-003 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Su angostura era tal que no podían cruzarse dos coches, por lo que debían adaptarse a las disposiciones del Código de Circulación para pasar hasta que se puso un semáforo en cada una de sus entradas en la última etapa de su existencia. Además, el terraplén disponía de una alcantarilla de dos metros de luz emplazada en el P. K. 2,620 a través de la cual el arroyo de Las Piedras podía discurrir libremente.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

05-004 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta explanación desapareció en cuanto se iniciaron las obras de construcción de la nueva estación del AVE, dado que este punto suponía un cuello de botella debido a lo estrecho del túnel.

Tras esta, se dispuso la primera trinchera del trazado, que tuvo poca importancia debido a que no se abrió en un terreno demasiado escarpado.

05-005 – Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Un domingo de abril de 1996, un grupo de amigos bajamos andando por la vía desde Cerro Muriano a Córdoba. Al llegar a este paraje, nos llegó un fuerte olor a carne podrida. Vimos que provenía de un fardo de gran tamaño que había sido envuelto en un plástico y amarrado con cuerdas. Por aquel entonces, TVE emitía *¿Quién sabe dónde?*, dedicado a buscar personas desaparecidas, muchas de las cuales aparecían muertas. La psicosis generada por el programa hizo que un conocido se dirigiese al fardo. Lo abrió apenas y dio un respingo. “Hay un jersey de lana...”, dijo.

Decidimos no complicarnos la vida y nos fuimos a casa, pero el citado no podía dejar de pensar en el asunto. Entonces, llamó a la Policía y llevó a los agentes al lugar. Efectivamente, lo que había visto dentro del saco era lana, pero pertenecía a una oveja muerta.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

05-006 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algo más adelante, donde se levantó el eucalipto, se ubicó el octavo paso a nivel de la línea. Estuvo situado en el P. K. 2,839,50. Iba hasta la hacienda de Orive, pero, para llegar a la cual debía cruzar el trazado en dos puntos más. Algo más arriba, en el P. K. 2,852, una tajea de 0,50 metros de luz desviaba el agua de las inmediaciones de la vía.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

05-007 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vivienda del paso a nivel estuvo a la izquierda del trazado, en el P. K. 2,869. Por su apariencia, el edificio en ruinas que aparece a la izquierda de la imagen no pudo ser identificado en un principio como parte integrante de las instalaciones del trazado, ya que ni las medidas de largo y ancho ni los vanos respondían a la tipología de los construidos para este ferrocarril, aunque donde estaba solo podía ser la vivienda de un paso a nivel. Pero, un documento de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces de 1921 indicaba que sí fue propiedad de la empresa, por lo tanto, pese a su deterioro, fue

posible catalogarlo como una vivienda desde la que se atendía la apertura y el cierre de las barreras.

En el lado derecho de la vía aparecen los restos de una construcción que no se observaron en el momento de la inspección ocular, pero que es posible determinar que fueron los correspondientes al podio de una pila de lavar.

Me acompañaron en este viaje mi hijo José Antonio y Rafa Muñoz, que aparece agachado. Fueron compañeros de colegio y muy amigos. No fue la única vez que vino con Jose y conmigo en un viaje por la vía.

05-008 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Las inmediaciones de la zona aparecen fuertemente antropizadas, como corresponde a un terreno que está muy próximo a una ciudad tan antigua e importante como Córdoba.

En el año 1885 se presentó una solicitud para disponer un apartadero en el P. K. 3,000, que se ubicaba por aquí. La instalación debió disponer de un cambio de vía que diese paso a una cantera para poder sacar balasto para poder construir la línea de Córdoba a Marchena.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

05-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En tiempos remotos hubo aquí un paso a nivel de un camino que partía del que iba a la hacienda de Orive y que se cruzaba con la vía de Belmez en el P. K. 3,030,40.

Unos metros más allá, en el P. K. 3,043,80, se dispuso una tajea de 0,50 metros de luz.

05-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El trazado se desmanteló desde que se cercenara su comunicación con las líneas que pasaban por la capital. En el momento de tomar la foto, estos eran los últimos metros en los que no había carriles y en los que se encontraba el primer carril hallado in situ. El desmantelamiento imparale en los años siguientes fue un hecho que acabó por hacerla irrecuperable.

05-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La primera trinchera de importancia de una línea en la que proliferaron mucho estos cortes en el terreno, como corresponde a un trazado que discurre en pleno ámbito de sierra.

05-012 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Primera señal de proximidad del disco avanzado de Mirabueno. Esta es de manufactura moderna porque se confeccionó con chapa galvanizada para evitar la oxidación, sin embargo, anteriormente estuvieron elaboradas con tres o cuatro tablas de madera unidas entre sí.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

05-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La trinchera se abría a los terrenos próximos al Castillo de Maimón y a Mirabueno. A lo lejos, aparece la segunda señal de proximidad del disco avanzado.

05-014 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

La señal que se levantó en la salida de la trinchera indicaba que se ponía un límite a la velocidad desarrollada por el tren, que se expresaba en un máximo de kilómetros por hora. Normalmente, los permitidos en otros puntos de la línea no aumentaron demasiado con respecto a este.

En la parte baja del terraplén hubo una alcantarilla de 0,96 metros de luz que se emplazó en el P. K. 3,263,40, para que pudiese pasar el agua de un pequeño cauce subsidiario del arroyo de Las Piedras.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

05-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Unas pitas crecen junto a la vía... Más allá, la señal de tres rayas negras inclinadas indica la proximidad del semáforo de distancia del puesto de seguridad de Mirabueno.

También se ven los carriles enhiestos que señalaban el paso a nivel ya desaparecido que se ubicó en el P. K. 3,471,40. La ruta se desgajaba del camino de Orive, cruzaba la línea por aquí y lo haría una vez más antes de llegar a su destino.

Algo más arriba, estaba la tajea de 0,50 metros de luz que se abrió en el P. K. 3,492.

05-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 13 de octubre de 1978 - © Antonio Montilla Lucena

Semáforo de distancia del puesto de seguridad de Mirabueno en su emplazamiento original. Se trata de un artilugio mecánico utilizado por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en sus líneas que se conoce como tipo Andaluces Antiguo (Fontán, 2000: 17) para diferenciarlo de otro modelo que también aparecía en otros puntos de la línea, como se verá.

La señal indicaba parada, ya que presentaba una pantalla circular sobre fondo amarillo en la que se dibujaba un círculo negro con una barra cruzada también de este color.

05-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Restos materiales de una alberca y posiblemente de una pila se levantaron cerca de la casa de vía y obras en el lado derecho del trazado, casi frente de la vivienda. La ubicación del punto de captación de agua no se pudo determinar, por lo que ni siquiera se sabe si ambos elementos son parte del modo de vida de los moradores de la vivienda ferroviaria o pertenecieron a otros propietarios ajenos al ferrocarril y para qué usos fueron erigidos.

05-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por el paso a nivel ubicado en el P. K. 3,750,70 era por donde cruzaba otra vez la vía el camino de Orive, aunque también daba paso a otros caseríos de la zona.

La casa doble de Vía y Obras, que se instaló en el lado izquierdo del trazado en el P. K. 3,760, es un ejemplo de un modo de vida desaparecido muy típico de la etapa industrial. Normalmente, los edificios de esta clase, de los que existieron en la línea veintitantos iguales, se destinaban a vivienda de dos familias cada uno, pero con tan solo cuatro habitaciones era muy difícil que pudiesen vivir todos los miembros de una sola, aunque fuese de pocos componentes, por ello, es posible que prácticamente nunca se destinase a más de una.

05-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la primera década del siglo XXI, se construyó una urbanización para poblar la zona, por lo cual se demolieron los muros de la casa, sin embargo, el enorme eucalipto centenario que se levantó en el costado izquierdo fue salvado. De procedencia australiana, fue uno de los árboles que más proliferaron en los enclaves habitados por los ferroviarios debido a su rápido crecimiento, a su resistencia a la sequía y a su gigantesco porte, lo que proporcionaba una buena sombra en un lugar donde la temperatura es extrema en los meses de calor.

Como en casi todas estas casillas, se advierte a la derecha de esta el resto de un muro que se encuentra a nivel de cimientos, por lo que, por su tamaño, es posible que fuese un corral, un gallinero o una habitación añadida.

05-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una higuera se yergue al lado de la vía, posiblemente aparecida allí de manera fortuita por designio expreso de la Naturaleza... El conjunto de los árboles que los ferroviarios llevaron con ellos fue muy grande, pero proliferaron los que le proporcionaban algún tipo de alimento o comodidad en su modo de vida.

33.6.0. Puesto de seguridad de Mirabueno

06-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La curva continúa su trazado acercándose a unas instalaciones ferroviarias muy curiosas, quizás por lo infrecuentes.

Sobre el ribazo izquierdo aparece José Antonio, sentado en el suelo, y algo más allá está mi pequeña hija Rosa.

06-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

En lo alto de la trinchera, humilde, pero fuerte y útil, se levanta una de las primeras encinas que se acercaron al recorrido. La antropización de las zonas periféricas de una ciudad tan grande como Córdoba contribuyó desde siglos antes al despojo de todo vestigio de estos árboles que proporcionan sombra, alimento a los animales, madera y leña.

A partir de aquí, una vez que los parajes urbanos fueron trocándose en otros de carácter rural, aparecería en todo su esplendor como el árbol más numeroso del entorno.

06-003 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Los raíles que afloran en la parte izquierda de la foto corresponden a la vía de seguridad instalada en los inicios de la década de los años veinte del siglo XX.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

06-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

El trazado continúa paralelo a la vía enarenada, cuyo recorrido parte de la principal.

06-005 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Al fondo, tras el semáforo, se distinguen los edificios del puesto de seguridad de Mirabueno.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

06-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

El contraste entre el gradiente de una y otra vía es notable, como puede apreciarse.

06-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Semáforo unificado de entrada adoptado por RENFE que se instalaba en las proximidades de las estaciones cuyo diseño se tomó del que se usó en las vías de MZA. Si tenía el brazo horizontal al suelo advertía al maquinista de que el tren debía detenerse sin rebasarlo; si presentaba una inclinación de 45° avisaba de que debía hacerse una parada; y si se veía vertical se le autorizaba a seguir la marcha. Además, se complementaba con tres luces de colores verde, ámbar y rojo que identificaban, respectivamente, a las tres posiciones indicadas.

06-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una foto de grupo sobre la topera de la vía enarenada de Mirabueno. El adulto es Bernardino Contreras y los tres niños que lo acompañan son mis tres hijos: Álvaro, José Antonio y Rosa.

La topera es idéntica a la existente en la vía enarenada de Los Pradillos, pero, hubo alguna otra igual en algún punto de la línea, como la que cerraba la vía muerta de La Alhondiguilla-Villaviciosa, lo que indica que en un momento histórico determinado debió ser muy común antes de que se comenzase a sustituir por el modelo unificado de RENFE.

06-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

El hecho de que la topera, construida por la acería alemana Krupp en agosto de 1870, según estaba grabado en el alma de uno de los carriles que la conformaban, y que las vías de seguridad se instalaron en los inicios de la década de los años veinte del pasado siglo, o sea, cincuenta años después, indica que este elemento debió ser traído desde otro punto perteneciente a la red de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y fue colocado aquí.

06-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía enarenada servía para frenar a los vehículos que se hubiesen desfrenado en las pronunciadísimas pendientes de la línea mediante el efecto de la arena sobre las ruedas del parque motor o móvil.

06-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 16 de mayo de 1978 - © Autor desconocido

Recuperación de un tren que había entrado en la vía enarenada de Mirabueno dejándolo en la principal tras haber quedado desfrenado mientras bajaba desde la Sierra.

La imagen se ha tomado de la página 55 del libro *Córdoba y el tren*.

06-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 16 de mayo de 1978 - © Autor desconocido

El tren iba cargado de varita. La carga estaba protegida mediante un plástico para evitar pérdidas durante el transporte. Este fue el último accidente ocurrido en las vías de seguridad de la línea.

La imagen se ha tomado de la página 55 del libro *Córdoba y el tren*.

06-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las vías de seguridad podían disponerse solas o paralelas a otra vía normal, como en este caso. De esta manera, la instalación podía usarse también como una vía convencional o de apartadero momentáneo.

06-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Consistía en instalar unos carriles entre dos pletinas de hierro o tablones de madera y llenar esa caja con arena hasta ocultar la vía. Así cuando un tren sin freno entraba en esta, la arena actuaba de sujeción de las ruedas hasta que el convoy acababa deteniéndose.

06-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía enarenada, paralela a la convencional, enterrada en el sábulo y el balasto que no había sido retirado de su emplazamiento original, permitían seguir la antigua traza, pese al deterioro evidente de las instalaciones.

06-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La longitud total de esta vía enarenada fue de 242 metros, aunque se proyectó con tan solo 230,40 metros.

06-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

En los primeros metros de este dispositivo de frenado aún podían verse los tablones que formaban el cajetín que contenía la arena alargándose hasta la aguja de la vía de seguridad.

06-018 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

El plano del proyecto de la vía de seguridad de Mirabueno fue realizado en 1901, pero se puso en funcionamiento en 1920. Su desenclavamiento se realizó en la etapa finisecular del siglo XX.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

06-019 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Tras los primeros metros, la estructura de la vía daba paso a los cajetines donde se depositaba la arena que debía detener los trenes desfrenados.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

06-020 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

La entrada a la vía enarenada se producía a través de la aguja de un desvío convencional, que, lógicamente, también permitía el paso a la vía estándar. Por lo tanto, estructuralmente, una vía enarenada es una aguja que cambia de curso, pero que no lo hace dando paso a otro camino diferente, sino que se queda sobre los mismos carriles desde los que parte.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

06-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como un desvío que era, también dispuso de una señal de aguja, en este caso de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, como correspondió a unas instalaciones que pertenecieron originariamente a esta empresa.

06-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una panorámica de la vía enarenada de Mirabueno con la hacienda de Maimón al fondo presidiendo todo el espacio rural.

06-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía enarenada partía de la principal en este punto. Pese al abandono en que se encontraba la línea, aún podía apreciarse que la aguja del cambio estaba dirigida hacia la vía desviada, una disposición obligada para que en el caso de que un tren se desfrenase entrase directamente sin que tuviese que mediar en ello una decisión humana.

06-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Verano de 1990 - © Alberto García Álvarez

Además, la enorme melia que crecía en la zona delantera de la casa le daba un aspecto de lugar apacible, por lo que la sombra que proporcionó a la parada debió procurar un alto grado de confort a sus moradores durante la estación seca y no les quitó ni un ápice de sol tras perder sus hojas durante la estación fría.

Poco después de haber sido tomada esta imagen, se cortó la línea para siempre.

06-025 - 06-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los indicadores de aguja tuvieron por objeto “*dar a conocer a distancia a los maquinistas y conductores de los trenes, así como al personal de las estaciones, cuál es la vía que se encuentra preparada por las agujas de un cambio para el paso de los trenes o máquinas*” (Ferrer, 1983: 51). De día se identificaban mediante el color y la forma y de noche mediante el color de la luz. El color rojo es el que mejor se distingue entre el verde del campo y el azul del cielo, por ello se adoptó para indicar “*peligro*”, el amarillo-anaranjado mostró precaución, el verde manifestaba carencia de peligro, por lo que sirvió para señalar el camino libre. El cuarto de giro que daba la señal hacía desaparecer el color y la forma con la que se identifica una señal, por lo cual, con el movimiento se pudo indicar “*alto*” o “*continuar*”.

06-027 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Al estar las agujas dirigidas constantemente hacia la vía enarenada, el tren debía pararse totalmente ante la bifurcación, entonces, el operario cambiaba el espadín hacia la vía principal y el tren podía seguir su discurrir. Una vez que el último vagón rebasaba la aguja, el ferroviario volvía a ponerla en su posición inicial. Es decir, que indefectiblemente la vía siempre estaba desviada hacia la de seguridad y solo la intervención del operario que movía la palanca del cambio evitaba que el tren entrase en la arena.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

06-028 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

El edificio de viajeros del apeadero de Mirabueno estuvo situado a la izquierda de la vía y se ubicó en el P. K. 4,216,88. Después de cerrada la línea, el edificio del puesto de seguridad siguió presentando un aspecto muy cuidado durante algunos años debido a que RENFE alquiló los inmuebles de la línea a sus trabajadores a precios muy asequibles con la condición de que estos debían hacerse cargo de su adecentamiento y mantenimiento.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

06-029 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1984 - © Alberto García Álvarez

Una presencia inusual en la línea fue la del automotor 590.162, puesto que pertenecía a otra zona ferroviaria distinta y estaba destinado a transportar directivos de dicha división.

La imagen se ha tomado de la página 245 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

06-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La parte trasera dejaba entrever algo de la forma y la distribución de los dos corrales que tuvo, cuyos ocupantes ayudaron a completar en algo la dieta de las dos familias que moraban en su planta alta y en la baja.

06-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aún así, las condiciones de los edificios de la línea no eran las más idóneas para la habitabilidad, contemplado desde una perspectiva moderna, ya que el problema principal radicaba en su falta de acondicionamiento a un modo de vida contemporáneo por ser edificaciones del siglo XIX o de inicios del XX. Por ello, carecían de baño, aseo, agua corriente, etc., por no hablar del aislamiento en el que se encontraban muchos de ellos o la falta de acceso.

06-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los restos de este edificio, de un uso difícilmente reconocible tal y como estaba cuando se tomó la foto, son los correspondientes a un retrete.

06-033 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

En esta imagen puede verse aún mejor lo que debió ser el aspecto de la citada edificación.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

06-034 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 8 de enero de 1978 - © Antonio Montilla Lucena

Una vista general del sencillo complejo ferroviario de Mirabueno en el que aparece el edificio principal, el de retretes, un huerto, un corral de traviesas, la casa del paso a nivel y la garita del guardabarrera. El semáforo con pantalla de cuadros alternos rojos y blancos fue la señal avanzada de la Compañía del Norte, que fue la adoptada por RENFE como señal de parada absoluta para utilizar en toda la red española. Tuvo “*por objeto la protección de los empalmes, cruces a nivel y otros puntos de la línea situados en condiciones especiales*” (Ferrer, 1983: 26).

33.7.0. Trayecto de Mirabueno a Los Pradillos

07-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vivienda del guarda del paso a nivel estuvo situada a la izquierda de la línea y en el P. K. 4,282. Tuvo un diseño alargado que se repitió una vez más en el paso a nivel del P. K. 54,539, en el trayecto entre Espiel y La Trinidad, pero también se levantaron otras en una versión más corta en los P. K. 1,324, en el P. K. 19,629 y en el P. K. 52,044, correspondientes a los pasos a nivel de El Brillante en la carretera del Córdoba a Villaviciosa, a la del paso a nivel de la carretera de Almadén en Cerro Muriano y a la casa de la bomba de Espiel.

07-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © Bernardino Contreras Rodríguez-Col. José Antonio Ortega Anguiano

La vivienda no aparece en los planos de construcción de los puestos de seguridad de 1901, pero sí aparece en el Perfil Longitudinal de 1901, por lo que debió ser construida en algún año intermedio, preferiblemente, cuando se crea el puesto de Mirabueno.

Una imagen muy habitual en mis desplazamientos a lo largo de la línea cuando me acompañaba mi hijo José Antonio... Cuando tenía que acotar un edificio, hacía un croquis rápido, le daba el cuaderno de campo, él miraba qué medía yo y anotaba la cantidad que le indicaba en su espacio correspondiente. Así, aprovechábamos mejor el escaso tiempo de que disponíamos para nuestras visitas.

07-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

El paso a nivel con barreras estuvo ubicado en el P. K. 4,292 y daba paso al camino que conducía al caserío del Orive Bajo, que ya había cruzado el trazado un poco antes. Pero, antes, desde el origen de la línea, hubo otro paso a nivel emplazado en el P. K. 4,302 por el que cruzaba la vía el camino de la Trinidad, que en principio lo hacía algo más adelante, pero el levantamiento del alto terraplén que conducía hasta el puente de hierro hizo que se retranquease unos metros más atrás hasta el punto indicado. Entonces, cuando se pensó en construir el puesto de seguridad, se creyó oportuno desviarlo para que sortease la vía a la altura del edificio de gestión. Luego, se llevó hasta el P. K. 4,292 citado. Tras la guerra civil y con la intención de comunicar las instalaciones ferroviarias, también sirvió de cruzamiento al nuevo carril que se tendió desde el barrio del Naranjo.

07-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por su ubicación en el entorno del puesto de seguridad de Mirabueno, la edificación parece formar parte de estas instalaciones, pero no es así, ya que tan solo hay evidencias de que fuese la vivienda del operario encargado de abrir y cerrar las barreras. Posiblemente, su construcción fue anterior al establecimiento del puesto. Los distintos

inquilinos fueron anexionando al inmueble a lo largo del tiempo un posible corral trasero y una habitación lateral que se cubrió prolongando la inclinación del tejado.

07-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La estructura que se ve a la izquierda y delante de los postes de las cadenas que un día cerraron el paso a nivel sirvió de cimiento para sostener un disco unificado de entrada adoptado por RENFE que más tarde se trasladó unos metros más allá, adonde aparece en la imagen, aunque se sustituyó el modelo de pantalla cuadrada por el de brazo móvil.

Así mismo, la caseta de guarda que aparece en la imagen 05-033 estuvo a muy escasa distancia del más alejado de los pilotes señalados, sin embargo, fue demolida y hasta se perdió cualquier indicio de su rastro.

07-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una de las señales esenciales que componen la información de que se dota a un paso a nivel, ya sea con o sin guarda, es el cartel de "Atención al tren". Está compuesta por un mástil de unos dos metros de altura que sostiene en su parte alta una cartela rectangular de 40 por 60 centímetros, que es donde se exhibe el rótulo.

07-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Señal que indicaban al maquinista las rasantes que debía de encarar con la locomotora a izquierda y a derecha de la misma. Estaba constituida por un trozo de carril de una altura variable, que podía estar entre los 60 centímetros y un metro aproximadamente, al que se soldaba una placa de 16 centímetros de anchura y 30 centímetros de longitud por cada lado en forma de uve convencional o invertida.

07-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Exhibía en esta dos cantidades dispuestas una arriba y otra abajo separadas por una línea negra. Las superiores informaban sobre el gradiente que había hacia la derecha y hacia la izquierda de la señal y las inferiores indicaban la cantidad de metros a través de los que se prolongaba ese nivel. Si se indica un nivel cero, se entiende que se refiere a un plano.

07-009 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Cada una de estas señales se correspondía con la que le precedía y con la que le sucedía, de tal manera que la anterior a esta, en su zona izquierda, indicaría que el trazado no tenía ninguna inclinación a lo largo de los siguientes 183 metros, mientras que la posterior, en su zona derecha, indicaría que el trazado tenía un desnivel de 0,020

milésimas a lo largo de 182 metros. Esta debía ser una cadencia continua de señales de este tipo que se dispusieron desde el principio a fin de la línea.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

07-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La gran obra del puente de hierro se realizó para poder sortear la enorme depresión del arroyo de Pedroches, un pequeño cauce que ha ido excavando el terreno a lo largo de los siglos.

07-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

En su embocadura se mostraban una señal en la que se indicaba a los kilómetros por hora máximos a los que podía cruzarse el paso. Al tener el fondo blanco, indicaba su condición de disposición permanente. El color amarillo, hubiese manifestado transitoriedad.

07-012 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

El puente se ubicó en el P. K. 4,590. Se construyó en el año 1870, es decir, en el momento de plena construcción de la línea cuando tan solo se había inaugurado un tramo entre la Alhondiguilla y Belmez.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

07-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

El estribo oeste del puente con los elementos que le son propios a este tipo de construcciones: los pretils, el contracarril y los hierros que componen la estructura.

07-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 8 de enero de 1978 - © Antonio Montilla Lucena

El puente es un tramo metálico convencional, uno de aquellos de los que en el siglo XIX y XX dieron servicio al ferrocarril, pero también su marchamo de medio de locomoción poderosísimo ante el que no había obstáculos naturales que no pudiesen sortearse.

07-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las tres partes de que está compuesto tienen 46,40 metros, 59,00 metros y 46,40 metros, respectivamente, por lo tanto, la longitud total del tramo metálico es de 151,80 metros.

07-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Está sustentado por dos grandes pilares de sillería de 10,50 x 7,50 metros de base y 6,50 x 3 metros en la coronación.

07-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La altura sobre el arroyo es de 33,50 metros. Su plano es inclinado debido a que el estribo oeste está a menor altura que el situado en levante. Los pilares fueron reforzados en agosto de 1956, como así consta en una epigrafía que se exhibe en uno de los dos.

07-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 15 de agosto de 1982 - © Antonio Montilla Lucena

Cuando las locomotoras y vehículos ferroviarios fueron ganando peso con el desarrollo de la técnica, hubo que arbitrar unas medidas tendentes a proteger la seguridad de bienes materiales y personas. Por ello, no se admitió que circularan vehículos cuyos pesos excediesen las dieciséis toneladas por eje, la doble tracción con locomotoras de carga repartida superior a 4.700 kilogramos por metro lineal y una velocidad de marcha de los trenes superior a diez kilómetros por hora.

07-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un sistema de rodillos de 8 centímetros de diámetro y 40 de largo, ubicados en los estribos y en las pilas, efectuaba el proceso de contracción y dilatación del material del que está hecha la obra. En los extremos tuvo 11 y en los pilares 15.

07-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Dispuso de estribos en ambos extremos y de salvavidas para acceder a las zonas bajas de la estructura, unas atalayas precisa desde la que los encargados de la conservación del tramo metálico podían observar el estado de la estructura desde cerca, algo que desde el suelo no era posible, y si había que cambiar o reparar alguno de los distintos elementos que lo componían se podía actuar en consecuencia.

07-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los perfiles en ele, los roblones, los remaches, las pletinas, etc., conformaron una estructura muy airosa, pero muy resistente, que permitió realizar obras de ingeniería como nunca se habían podido soñar antes.

07-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

El entramado de vigas y estructuras dispuestas en equis conforman el armazón que da fuerza al conjunto.

07-023- Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este puente es uno de los más espectaculares que se pergeñaron durante la etapa de florecimiento de la arquitectura del hierro en la provincia de Córdoba, por lo cual se debería proteger inexcusablemente.

07-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

El interés para su conservación y restauración radica en que fue el elemento más espectacular de todo el trazado de la línea de Belmez debido a la larga luz de sus tres vanos.

07-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Observando atentamente se puede apreciar la ingeniosa estructura que mantenía en pie su tablero a tantos metros de altura. La disposición de los carriles sobre unas traviesas de madera aminoraba la vibración de la estructura cuando pasaba el tren.

Los perfiles en ele más elevados tenían la misión de servir de contracarriles. Recorrían toda la estructura del tramo metálico por el lado interno de la vía y así mantuvieron las pestañas de las ruedas de los vehículos en su lugar y evitaron la peligrosa posibilidad de que ocurriese un descarrilo en pleno tablero de una construcción de estas características.

07-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el espacio entre carriles se ve una estructura ovalada que corresponde a la puerta de la escotilla de entrada al salvavidas que se dispuso sobre el pilar nordeste. Como se ha dicho, tanto en los dos estribos como en los dos pilares hubo accesos a través de tapas metálicas que podían ser levantadas para permitir la bajada mediante unas escaleras de hierro hasta un espacio reducido desde el que observar la estructura de la obra y en el que cualquier transeúnte al que sorprendiese el tren en pleno paso por el puente podía refugiarse.

07-027 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

El terrible calor del verano cordobés hacía estragos en una estructura que ya no se reparaba una vez levantada la línea, por lo que la herrumbre también comenzó a hacer acto de presencia de una manera generalizada.

07-028 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - 30 de diciembre de 2004 - © Francisco Priego Serrano

Al final del tramo metálico se disponía otra vez el dispositivo de entrada al salvavidas del estribo, cuya tapa oval debió ser sustraída por los chatarreros incontrolados, y la unión de los carriles del encarrilador con los perfiles en ele del contracarril que recorría todo el paso elevado.

07-029 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

El vértice de hierro que aparece en el centro de la vía es el encarrilador del tramo metálico. Su uso era imprescindible en los puentes dado que su misión consistía en encauzar las ruedas de cualquier vehículo de un convoy que se hubiese salido de la vía de manera fortuita.

07-030 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - 30 de diciembre de 2004 - © Francisco Priego Serrano

Un descarrilamiento en un puente elevado a muchos metros sobre el nivel del suelo es un accidente mucho más peligroso aún que el que se produce en un trazado convencional. Algo así suponía no solo un potencial peligro para la seguridad de las personas y de los objetos sino también un gran problema para volver a encarrilar los vehículos descarrilados y por ello la seguridad ferroviaria ponía los medios necesarios para evitarlo.

07-031 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La celosía del lateral derecho del tramo metálico visto desde el estribo nordeste.

07-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La celosía del lateral izquierdo del tramo metálico visto desde el estribo nordeste.

07-033 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - 30 de diciembre de 2004 - © Francisco Priego Serrano

Desde aquí, se advierte la gran altura que debió alcanzar la obra de ingeniería.

07-034 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

El tramo metálico de Mirabueno es en sí mismo un elemento paisajístico de primer orden, por lo que no solo debería de conservarse su estructura, sino también el bello entorno en el que fue construido.

07-035 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La Delegación en Córdoba de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía catalogó y declaró como patrimonio histórico algunos puentes de hierro de la provincia y hasta restauró algunos de ellos.

07-036 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

El fácil acceso al lugar mediante caminos rurales permite acercarse hasta la zona de dehesa y olivar para fotografiar la bella estructura.

07-037 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La orogenia quebrada del terreno hace que esta llanura de suave inclinación que acaba abruptamente en la caja del arroyo sea uno de los espacios donde captar vistas generales de la construcción, a juzgar por la múltiple iconografía que puede encontrarse tomada desde aquí.

07-038 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

En los primeros años del siglo, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces debió reformar las estructuras de todos los puentes de la línea para que las nuevas locomotoras que iba adquiriendo pudiesen circular a lo largo de toda ella, por lo que también emprendió la restauración de esta magnífica construcción.

07-039 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aspecto imponente de los dos enormes pilares que sustentan la parte central del tramo metálico.

07-040 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La transformación del puente del arroyo Pedroches consistió en reforzar los primeros metros de las celosías en los estribos y en los pilares.

07-041 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon -

30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

En los años cincuenta del siglo XX se procedió a realizar un refuerzo de los pilares del puente.

07-042 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una sinfonía de remaches y tirantas de hierro conforman una estructura semejante a una canasta y como tal aparenta ser ligera, a pesar de la masa del material con el que está hecha.

07-043 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - 30 de diciembre de 2004 - © Francisco Priego Serrano

En la zona de los dos estribos del puente es donde puede observarse más claramente los raíles que se le aplicaron en 1902 para proporcionarle un refuerzo adicional a la estructura.

07-044 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años veinte del siglo XX - © Autor desconocido

Panorámica del puente de hierro desde el propio arroyo de Pedroches en la que se muestra claramente la incongruencia de tener que realizar tamaña obra para cruzar un cauce tan exiguo.

La imagen ha sido tomada de la página 33 de la obra *Córdoba recuperada. Un siglo de cambios*.

07-045 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tras cruzar al otro lado de la depresión, se advierte un cambio en los elementos del paisaje, que aunque está aún muy antropizado, ha perdido algo ya de su desnudez y comienza a mostrarse un poco más agreste.

A la izquierda de la vía, afloran las compactas pero deleznales calcarenitas, una evidencia de que hace muchos millones de años el terreno formó parte de una línea de costa del mar Cámbrico.

07-046 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este paso a nivel sin barreras se emplazó en el P. K. 4,862 para que cruzase de nuevo el camino que se dirigía hacia el Orive por el margen derecho de la vía, pero aún debía cruzarla otra vez más.

07-047 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Afortunadamente, la conservación de esta vivienda, ubicada a la izquierda de la vía en el P. K. 4,937,50 está garantizada al haberse restaurado, cercado y añadido una serie de habitaciones anejas, un porche delantero y lateral y haberse construido una alberca.

Debido a estas múltiples obras realizadas por su inquilino, un empleado de RENFE y sus hijos que la habitan a tiempo parcial, no desaparecerá, al menos momentáneamente.

07-048 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

En apariencia, la construcción parece un edificio de vía y obras de los muchos que tanto proliferan en la línea, sin embargo, sus medidas de fachada resultan ser un metro más cortas que la longitud de las convencionales. Tampoco el diseño parece igual, aunque es muy similar al de las ya conocidas, hasta el punto de que su distribución interior estuvo repartida en cuatro habitaciones.

07-049 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Lo único que la iguala a otras viviendas de vías y obras son sus dos hastiales, idénticos al resto de los citados edificios, aunque el habitual frontón cajeado provisto de un óculo se sustituyó aquí por dos agujeros.

07-050 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

El hecho de ser un edificio diferente al resto de sus homólogos indica un tiempo de construcción diferente. Y es que esta construcción se proyectó en 1917, pero no se construyó inmediatamente ya que no figura en la relación de elementos de la infraestructura del Perfil Longitudinal de 1921.

07-051 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Se desconoce si en su origen fue una construcción realizada para albergar a dos operarios del ferrocarril y a sus familias, sin embargo, el hecho de que la chimenea aparezca desplazada hacia un lado puede ser un indicio más de que el diseño fue diferente y que sirvió solo para acoger a un operario.

Al parecer, se proyectó otra vivienda en el P. K. 35,491, pero no se debió de construir nunca, por lo que esta fue una pieza única.

07-052 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La rampa entre el apartadero de Mirabueno y la de Los Pradillos oscilaba entre las 24 y las 30 milésimas, por lo cual, la vía seguía su camino mediante una

cuesta constante dispuesta sobre terraplenes, como en este caso, o mediante trincheras.

07-053 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El empecinamiento de los constructores por hacer un trazado lo más recto posible hizo que la vía se dispusiese en este tramo en un paraje natural difícil de domeñar excavado en plena roca de calcarenita para poder escalar poco a poco el nivel deseado de la trinchera.

Una vez conseguido ese propósito, la firmeza que presentaron las paredes hizo que el esfuerzo fuese recompensado con un espacio seguro al paso de los trenes, ya que los taludes no necesitaron la menor intervención a lo largo del siglo de existencia de la línea.

07-054 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los olivos, de crecimiento fortuito o plantados por el hombre, se dispersaban por la zona y se adueñaban del entorno dejando apenas espacio para los algarrobos silvestres que daban alimento a los animales de los que se sirve el ser humano o a los salvajes del campo.

07-055 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta construcción de hierro y obra de fábrica cruzaba airosa en el P. K. 5,249,30 la profunda trinchera por cuyo fondo discurría la vía férrea cuyo peralte de la curva advertía a simple vista de lo cerrada que fue esta.

07-056 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El tablero, de 8,94 metros de luz, se realizó con un armazón de ladrillos sujeto con cerchas que descansaban sobre sendas vigas, responsables últimas de la sustentación del viaducto.

07-057 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Toda la estructura reposaba sobre los dos estribos. Su barandilla de celosía le daba un aire grácil al conjunto, que contrastaba con el pesado armazón de los pretiles de sillares que se levantaban en las dos embocaduras.

07-058 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La implantación del viaducto para uso peatonal o para soportar el peso de las caballerías o los livianos vehículos de carga, se debió a la remota existencia de un camino vecinal que el trazado cortó en la desaparecida etapa en la que el tren era el rey absoluto del transporte terrestre. La importancia de la servidumbre de las vías de comunicación es tal que una vez desaparecida la línea, aún sirvió la pasarela para que los usuarios y propietarios de las fincas cercanas siguieran transitándolo.

07-059 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La superficie del tablero se terminó con una gruesa capa de hormigón que cohesionó todo el conjunto. En cuanto a los dos pretiles de entrada del estribo sureste, el remate superior del de la derecha se labró de una manera curvada mientras que los sillares superiores del de la izquierda no se llegaron a igualar a su homólogo del lado contrario, al igual que ocurrió también con los dos del estribo noroeste.

07-060 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 13 de octubre de 1978 © Antonio Montilla Lucena

La locomotora Alco 1300 quemaba gasoil mientras trepaba por una vía de gradientes pronunciados que permanecía embutida en el fondo de la trinchera.

07-061 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

En los primeros años de la construcción de la línea se dispuso un viaducto de madera en este mismo lugar, pero, posteriormente, en 1905, se sustituyó por este de esqueleto de hierro que ha soportado muy bien el paso del tiempo.

07-062 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 13 de octubre de 1978 © Antonio Montilla Lucena

La locomotora Alco 1327 y los vagones que conformaban su tren tras pasar por debajo del puente.

La imagen se ha tomado de la página 238 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

07-063 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El curioso armazón de raíles y traviesas, ubicado en el P. K. 5,256, fue una salvaguarda para que el tren pudiera pasar por una sima profunda que apareció al excavar la trinchera. Tanto a la derecha como a la izquierda, en ambos taludes, aparecieron las oquedades de una gruta generosa que también se extendía por el suelo a varios metros de profundidad.

07-064 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los carriles de refuerzo se dispusieron paralelos y juntos uno al otro mientras se les añadió un tercero, pero boca abajo. Esta estructura se situó a ambos lados de cada uno de los dos raíles de la vía, proporcionando un fuerte armazón que sorteaba la profunda cueva que la Naturaleza labró en la piedra de calcarenita.

07-065 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

La calcarenita de las paredes de la trinchera cedió su lugar a otros materiales más comunes y blandos, pero la vía siguió encajada durante algunas decenas de metros más antes de salir a la superficie original del terreno, donde se ubicó la tajea de 0,50 metros de luz del P. K. 5,390,20.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

07-066 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La diferencia de altura a la que se dispuso el carril izquierdo y el derecho en la curva posibilitó que el tren neutralizase en parte su fuerza centrífuga, evitando así accidentes previsibles en el paso a nivel sin barreras del P. K. 5,455,40, próximo a la Carrera del Caballo, que facilitó la travesía al otro camino que va al Orive y que cruzó esta misma vía por tercera y última vez.

07-067 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

De nuevo, aparecían las encinas cuando la vía encaraba su P. K. 5,500. Así mismo, el paisaje cercano a la vía comenzaba a mostrar los primeros indicios de vegetación de monte bajo cuando aún se veían olivares por los campos aledaños.

07-068 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Bajo la vía, se dispuso la alcantarilla de 1,50 metros de luz en el P. K. 5,825,70 y el caño de 0,20 metros de luz del P. K. 5,875,70.

07-069 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal indicaba al maquinista los kilómetros por hora a los que podía circular, como velocidad máxima. La señalización en las vías secundarias como esta era muy escasa, por lo cual, casi toda la que se encontraba en esta línea era de carácter fijo, dado que la de tipo mecánico se reducía tan solo a los discos de distancia, a los semáforos de brazos móviles y a los discos de las agujas.

07-070 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

De nuevo, otra tajea de 0,50 metros de luz ubicada en el P. K. 5,924,40 y un caño de 0,20 metros de luz dispuesto en el P. K. 6,001,30 pasaban el agua bajo la vía.

07-071 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El poste blanco de que aparece a la izquierda de la imagen es una señal fija indicativa de que se está en el kilómetro 6. Es el modelo aceptado por RENFE y colocado por toda la Red a partir de los años sesenta del siglo XX. La otra, la que aparece a la derecha de la imagen, no es la habitual en la línea. Más bien, fue casi una excepción a los setenta postes realizados con un carril y un acople superior provisto de una placa rectangular que indica el número de kilómetro, que fue tan habitual en los trazados españoles durante el siglo XX.

07-072 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex- Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal de punto kilométrico surgía de una base redonda y estaba sustentada mediante un mástil triangular que mostraba una placa rectangular con el número de kilómetro al que representaba. El bello modelo de hierro fundido perteneció a la antigua compañía MZA, pero, sin saber porqué vino a parar a esta línea de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en algún año indeterminado a partir de la unificación de RENFE en 1941.

07-073 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1997 - © Rafael Carmona Nieto

Esta y la situada en el P. K. 39,000 en la central térmica de Puente Nuevo, fueron las únicas de este modelo que pudieron encontrarse en toda la línea. El hallazgo de esta rareza ferroviaria en nuestra geografía cercana hizo que tanto José Antonio como yo corriésemos a inmortalizarnos junto al artillugio.

07-074 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las imponentes lentiscas comenzaban a tomar posesión del entorno natural debido a su adaptabilidad a todo tipo de terrenos y ya no abandonarían las inmediaciones de la línea hasta su final.

07-075 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El edificio blanco hacia el que se dirige el trazado correspondía a una casa de peones camineros de la carretera de Almadén, punto en el que casi confluyen por primera vez la vía férrea y la calzada que va desde Córdoba hacia la sierra.

07-076 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por el paso a nivel sin barreras del P. K. 6,489,20 pasaba el otro camino que también se dirigía a la finca de El Orive, situada en el tremendo barranco de la izquierda de la vía por donde discurre el arroyo Pedroches.

En el año 1929, se intentó poner en pie en este mismo lugar un proyecto de estación en el que iban a figurar una vía de seguridad y unas vías que iban a permitir el cruzamiento de los trenes.

07-077 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía enarenada del puesto de seguridad de Orive hubiese sido la octava que se hubiese puesto en funcionamiento si se hubiese instalado, con lo que la línea hubiese sido el enclave ferroviario dotado con un mayor número de vías de este tipo construidas.

07-078 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El enorme terraplén que debió levantarse aquí para disponer la explanación a una altura conveniente necesitó, como en cualquier otro, colocar en su base una alcantarilla de un metro de luz que se dispuso en el P. K. 6,676,20.

07-079 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El edificio que se ve a la derecha de la vía es la vivienda del guardabarrera del P. K. 6,889 que controlaba la seguridad del paso a nivel con barreras del P. K. 6,882,90 por el que cruzaba la carretera nacional 432 de Granada a Badajoz, antiguamente denominada carretera de Almadén.

07-080 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El modelo es el normalizado de la casa de vía y obras, por lo cual, es idéntica a otras ya descritas anteriormente, sin embargo, esta presenta una variante al tener el añadido de dos habitaciones laterales, por lo que el modelo original aparece parcialmente transformado. Conservaba una terraza delantera con una parra, una planta muy típica en cualquier vivienda ferroviaria ubicada en zonas de mucha amplitud térmica.

04-081 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En las últimas décadas en que estuvo la línea en funcionamiento se dotó a este paso a nivel de una caseta para refugio del guarda-barreras que quedó

descontextualizada de su función primigenia tras el desvío de la carretera nacional de Granada a Badajoz.

07-082 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

De nuevo, la vía se embutía en una trinchera excavada en la dura roca cuando el P. K. 7,000 encaraba sus primeros metros dispuestos en un gradiente en rampa continua.

07-083 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía, sinuosa, sigue ascendiendo entre chaparreras y lentiscos de ínfimo y rojo fruto y foliación siempre verde.

07-084 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En las inmediaciones, hubo un caño de 0,40 metros de luz que estuvo en el P. K. 7,313,11. Cerca del mismo, hubo una señal de proximidad de disco de distancia, lo que indica que había una parada próxima.

07-085 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1951 - © Lawrence G. Marshall

Tren ómnibus 1617 ascendiendo hacia el túnel número 1. Según me indicara el maquinista Juan Afán, que fue quien me proporcionó esta fotografía, la locomotora de cabeza es la 240-2024, conducida por él y por José Fernández y la de cola es la 240-2037, maniobrada por Francisco Téllez y Enrique Melero, maquinistas y fogoneros, respectivamente.

07-086 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

A lo lejos, aparece la portada del primer túnel de la línea, el denominado del cerro de Don Pedro o túnel número 1, que fue construido en algún momento indeterminado entre los años 1870 y 1872. Está ubicado entre el P. K. 7,543 y el 7,657, por lo que tiene una longitud de 113,50 metros. Su ancho es de 4,60 metros, su altura es de 5,30 metros y está situado a 220 metros sobre el nivel del mar.

07-087 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

El túnel es una construcción convencional, pero está dispuesto en una rampa y en una curva muy cerrada de 180 metros de radio, algo no demasiado infrecuente entre las vueltas del recorrido para poder ceñirse así al terreno. La media de los radios

de curvas osciló en torno a los doscientos metros, siendo menores en muchos casos, como en el citado.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

07-088 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Está dotado de portadas unificadas en sus embocaduras sur y norte y el interior de la galería está reforzado con muros de mampostería rematados por una bóveda de cañón confeccionada con ladrillo.

07-089 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La estructura metálica exterior fue la que recogió los cables del telégrafo para redistribuirlos en la que figura en el interior del túnel, que la llevó mediante otras iguales por la pared de la galería.

07-090 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La estructura disponía de tasillas de cristal que aislaron los cables de acero para sortear el paso subterráneo de este modo de comunicación tan necesario en un momento en el que los intercambios de información a distancia casi no existían porque aún no se había producido el adecuado desarrollo técnico, salvo el que presentaba el telégrafo.

07-091 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

La boca norte del túnel número 1, en cuyo interior se registró la mayor catástrofe de una línea que fue pródiga en ellas, hasta el punto que en esta murieron diez personas.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

07-092 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Debido a este accidente, hubo una conmoción en toda la ciudad y obligó al Gobierno Nacional a intervenir para que se diese una solución a la alta peligrosidad del trazado.

07-093 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - 29 de mayo de 2015 - © Miguel Ruiz Jiménez

Aún pueden verse las roturas de los sillares del lado izquierdo de la portada que se produjeron con el choque de los vagones que formaban parte del tren siniestrado y que volcaron por efecto de la fuerza centrífuga.

07-094 – Imagen digital – Cámara fotográfica desconocida - 29 de mayo de 2015 - © Miguel Ruiz Jiménez

Otra visión de ese mismo quicio visto desde la parte interna del túnel. También en el lado derecho faltan los dos sillares que están más cerca del suelo porque parecen haber sido arrancados de cuajo.

07-095 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 24 de enero de 1920 - © Autor desconocido-ABC

El furgón de cola y un coche de pasajeros fue lo único que quedó fuera del túnel. A la derecha de la imagen, tendidas en el suelo, están algunas de las primeras víctimas. La foto fue publicada en el periódico *ABC* n° 5317.

07-096 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 24 de enero de 1920 - © Autor desconocido-ABC

Autoridades, expertos, guardias civiles, obreros y curiosos se desenvuelven en torno a las víctimas. La foto fue publicada en el periódico *ABC* n° 5317.

07-097 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 24 de enero de 1920 - © Autor desconocido-ABC

La amalgama de hierros y maderas que se produjo en el interior del túnel hizo que las labores de desescombro y rescate de las víctimas durasen varios días. La foto fue publicada en el periódico *ABC* n° 5317.

07-098 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 24 de enero de 1920 - © Autor desconocido-La Voz de Córdoba

Otra imagen de las primeras víctimas encontradas propagada en la prensa local. La foto fue publicada en el periódico *La Voz* n° 24.

07-099 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 24 de enero de 1920 - © Autor desconocido-La Voz de Córdoba

Algunos obreros de las diversas cuadrillas que se destinaron a las labores de desescombro y rescate se fotografiaron encima del techo de los vagones que quedaron fuera del túnel. La foto fue publicada en el periódico *La Voz* n° 24.

07-100 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La tajea de 0,80 metros de luz del P. K. 7,661 cruzaba un recorrido de traza tortuosa que seguía hendiendo montes, sorteando barrancos mediante terraplenes y cruzando puentes y pontones.

07-101 – Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Cerca de la embocadura del túnel, aun en el cerro de Don Pedro, está el disco de distancia del puesto de seguridad de Los Pradillos.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

07-102 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La enorme curva, siempre ascendente, araña unos milímetros en cada metro para salvar la enorme altura que separa la capital cordobesa de las cumbres de la Sierra.

07-103 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

El extensísimo muro de unos 86 metros de largo sostiene la estructura de la explanación. Su construcción se efectuó añadiendo tirantas de hierro en su interior para cohesionar todo el conjunto.

07-104 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El trazado de la carretera nacional se desvió ante la inconveniencia de la presencia de un viaducto de tan solo 5,80 metros de luz que se ubicaba en el P. K. 8,044.

Al estar dispuesto en una curva, el carril izquierdo se eleva 14 centímetros más que el derecho con el fin de que la fuerza centrífuga generada por la marcha de los trenes se viera neutralizada.

07-105 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Observando desde la boca suroeste, bajo el tablero, se advierte la estructura constructiva compuesta de elementos prefabricados como vigas de hormigón que originalmente estuvo compuesta de vigas de hierro sujetas con remaches en las que descansaban traviesas de madera sobre las que se disponían los carriles a fin de aminorar la vibración que a la larga podía dañar la estructura.

07-106 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Así mismo, en la boca nordeste puede verse también el armazón que sustenta la pasarela del viaducto.

En la parte superior, junto a la vía, en uno de sus bloques, aparece marcado “1905”, su año de reforma para su acondicionamiento a mayores pesos.

07-107 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

El muro de contención realizado con *opus polygonale* presenta algunas aberturas para facilitar el drenaje del agua absorbida por la explanación para procurar mantenerla en estado óptimo.

07-108 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Se debió de construir en 1905, la misma fecha en la que se reformó el viaducto. Su longitud es de unos veinte metros.

07-109 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La enorme hendidura practicada en el cerro para colocar la vía en su fondo sorprende no solo por su gran tamaño, sino por el trabajo de gigantes que supuso hacer algo así con los medios de que se disponían en el último tercio del siglo XIX.

07-110 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

A juzgar por los cuatro espárragos provistos de rosca que sobresalen de la estructura de hormigón, esta corresponde a la base en la que un día se irguió el disco de distancia del lado Córdoba del puesto de seguridad de Los Pradillos, que, posteriormente, se llevó más lejos, hasta cerca de la boca del túnel número 1.

07-111 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tras pasar la tajea de 0,50 metros de luz ubicada en el P. K. 8,406,50, aparecía a lo lejos el túnel número 2, que fue construido entre 1870 y 1872. Se insertó en un tramo ubicado entre el P. K. 8,509 y el 8,588, por lo que tuvo una longitud de 79 metros. Su ancho fue de 4,60 metros, su altura contó con 5,30 metros y estuvo situado a 260 metros de altura sobre el nivel del mar. Se denominó túnel de Los Pradillos por su ubicación en este topónimo y por la proximidad al puesto de seguridad llamado así.

07-112 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Fue un corredor convencional, dispuesto en una curva abierta y en rampa. Careció de portadas unificadas en sus embocaduras sudeste y noroeste, dado que el monte de piedra en que está insertado hizo innecesario dotarlo de estas o de revestimientos de obra en su galería, por lo que fue el único túnel de la línea que no tuvo la menor estructura constructiva en su edificación.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

07-113 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el lado izquierdo del trazado, en el ángulo que forman la pared del túnel y el suelo, hubo una surgencia de agua, una de las que aparecían de manera accidental cuando se excavaba el terreno para disponer la vía.

07-114 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Una de las veces que pasé por el paraje, había un enorme sapo que estaba disfrutando de tan arbitraria piscina y su única defensa al verme fue quedarse extraordinariamente quieto para intentar hacerme creer que él era una piedra más de las muchas que formaban parte del balasto. Para hacerle suponer que me había engañado, seguí mi rumbo haciendo como que no lo había visto.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

07-115 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Febrero, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este venero no es el único que hay a lo largo del trazado, pero puede que sea el primero. A partir de aquí existieron algunos puntos en los que se podían encontrar varios, y hasta pozos, que jalonaron el trazado ferroviario hasta Belmez y que serán descritos en su momento atendiendo a su disposición dentro del recorrido.

07-116 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Todos se encontraban a escasos metros de la vía, como corresponde a surgencias fortuitas aparecidas al excavar las trincheras. Si el primero estaba ubicado en el interior del túnel, como se ha comentado anteriormente, el siguiente también estuvo a la izquierda de la vía, a unos cincuenta metros de la salida noroeste.

07-117 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Febrero, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

El interés que debió prevalecer para la conservación y adecentamiento de todos los acuíferos existentes es que el agua es un bien escaso, por lo que estos veneros debieron tener el mismo régimen de protección que cualquier otro bien, sin embargo el desconocimiento de su existencia por parte de la Administración, pese a que se informó hace años de en qué lugar se encontraban, acabó por hacer que su deterioro fuese progresivo hasta el punto de que puede que hayan desaparecido prácticamente todos segados por la tierra.

07-118 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La presencia de estas surgencias supuso un exponente insustituible del modo de vida de la etapa industrial, puesto que la ubicación a lo largo del trazado ferroviario de las casas de vías y obras estuvo condicionada en parte por estas apariciones casuales de pequeños afloramientos, así como las estaciones lo estaban en función de la existencia de acuíferos de mayor relevancia.

07-119 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Al salir de la trinchera, la vía mostraba los primeros indicios de la presencia de Los Pradillos al aparecer la explanación de la vía enarenada de esta parada a la izquierda del trazado.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

07-120 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una imagen representando una situación incongruente al mostrar una novísima señal en la que se obligaba al maquinista a silbar cuando los carriles habían sido levantados.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

33.8.0. Puesto de seguridad de Los Pradillos

08-001 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

La esbelta figura del semáforo unificado de RENFE, casi oculto entre la retama que crecía a la derecha de la vía, también indicaba la cercanía inmediata del puesto de seguridad y le decía a los maquinistas si la vía que habían “*de tomar los trenes se hallan expeditas*” (Ferrer, 1983: 14).

08-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Febrero, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

El semáforo de brazo móvil cuando aún estaba en perfecto uso. El mecanismo de movimiento del brazo cinético del semáforo podía comandarse desde el contrapeso radicado en las dependencias del puesto de seguridad de Los Pradillos.

08-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Febrero, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

La zona alta del semáforo en la que se observa la escalera que permite acceder a su mecanismo móvil y el aro que preserva la seguridad del operario manipulador del mismo.

08-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Febrero, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algo más delante de donde estuvo el semáforo, en concreto en P. K. 8,810, se señaló la presencia de una tajea o caño que cruzó la anchura total del terraplén a explanación, pero solo se indicó esta obra de fábrica en el plano de 1901 relativo a este puesto de seguridad. Posiblemente, si se marcó como una obra a realizar, nunca se hizo, tal vez porque se quiso situar en una pendiente muy pronunciada que acababa en el arroyo de Los Pradillos, en su lado este, o en el de Pedroches, en su lado oeste.

08-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las instalaciones de este puesto de seguridad se redujeron a una casa para los operarios y sus familias y a un edificio de viajeros, reunidos en un solo inmueble, y una caseta construida ante este, que se levantaron en el lado izquierdo del trazado, y una vivienda de vía y obras doble que se situó en el lado derecho.

08-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Verano de 1990 - © Col. Alberto García Álvarez

Visión de conjunto del puesto de seguridad cuando aún estaba en uso donde puede observarse ante el lateral de la casa de vía y obras modificada la traza de la barda del huerto que un día surtió de verduras y fruta a la pequeña comunidad ferroviaria.

08-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Febrero, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

El puesto de seguridad de Los Pradillos se construyó entre 1904 y 1920. Tan dilatada etapa de levantamiento se debió a la parsimonia de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces que solo acabó de construirlo cuando el grave accidente del túnel número 1 hizo ineludible su consumación.

08-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como los edificios de viajeros de El Tonkin y Mirabueno, el de Los Pradillos fue una construcción de dos plantas que se levantó con mampostería, con paredes enfoscadas y encaladas y con la fachada principal en el hastial que da a la vía. En su habitación de entrada tuvo un elemento de interés consistente en una bonita chimenea francesa.

08-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Febrero, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este contrapeso comandó el movimiento del brazo móvil del semáforo de distancia del lado Córdoba.

08-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Arrumbadas en el suelo e invadidas por el moho, las dos señales tipo Norte aguardaban, sin esperanza de ser salvadas del soplete, el momento en que fueran trasladadas a su último destino en la antesala de una fundición.

08-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por el lugar en que se hallaron, debieron ser las dos señales de distancia que guardaron durante años la seguridad de la circulación en el tramo de Los Pradillos y que un año de la década de los ochenta del siglo XX fueron sustituidos por los semáforos de brazo móvil de RENFE.

08-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1978 - © Autor desconocido

Los operarios del tren herbicida estacionado en la vía principal de Los Pradillos esparcen con las mangueras el producto para evitar que las malas hierbas se adueñen de las instalaciones ferroviarias.

La imagen se ha tomado de la página 211 del libro *Córdoba y el tren*.

08-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Febrero, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

La tajea de 0,80 metros de luz estuvo situada en el P. K. 8,883. Unos metros más adelante, estuvo el edificio principal del puesto de seguridad, que estuvo ubicado a la izquierda de la vía en el P. K. 8,876.

08-014 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

En la zona delantera del edificio existió una pequeña caseta compuesta de una sola habitación de apenas seis metros cuadrados que sirvió para alojar al escaso personal que gestionó el tráfico de mercancías en los años en los que la línea fue cerrada al tráfico convencional.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

08-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1986 - © Autor desconocido

El aspecto del edificio de gestión del tráfico construido en los años setenta del siglo XX fue muy simple y arquitectónicamente hablando no tuvo ningún interés, más

allá de su funcionalidad, pero, se lo dotó de unas mínimas comodidades para los operarios que debían esperar a los trenes. En el suelo, bajo el lugar donde está la chimenea del chubesqui, hay una estructura de cemento que sujetó la forma metálica donde encajaba el mástil de la señal de cierre de la estación.

08-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 13 de octubre de 1978 - © Antonio Montilla Lucena

En la peana, hay una inscripción realizada cuando aún estaba el material sin terminar de fraguar que reza "1-4-1974", la fecha en la que se cerró la línea, con lo que es evidente que los operarios que colocaron en su sitio la estructura quisieron dejar constancia de un hecho tan trascendental para la historia del trazado.

08-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Febrero, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

El edificio de gestión del tráfico original dispuso de una puerta de salida situada en la fachada principal y otra en el costado derecho, que es la que permitía la subida al piso alto. Tuvo dos ventanas laterales para ventilación de la sala de estar y el único dormitorio que tenía. Hubo un vano en la zona trasera y dos puertas situadas en el exterior que daban a un corral dividido en dos zonas para servicio de cada uno de los inquilinos del edificio.

08-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Febrero, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vivienda de personal fue una casa doble de vía y obras que se construyó a la derecha del trazado entre los años 1870 a 1872 en el P. K. 8,888. Se reformó en el año 1944 añadiéndole un cuerpo nuevo por el lado izquierdo para permitir la habitabilidad de dos operarios y sus familias, con lo que se convirtió así en una casa de vías y obras atípica porque fue más larga que las otras del modelo unificado.

08-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Febrero, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

El hecho de que hubiese sido instalada ahí en el origen de la línea fue lo que determinó, posiblemente, que cuando cuarenta años más tarde se hubo de buscar una ubicación para este puesto de seguridad se lo dispusiese aquí, dado el ahorro que suponía contar ya con una vivienda construida, pero, como se ha dicho, se debió de ampliar para acoger a los inquilinos que habían de trabajar en la pequeña instalación ferroviaria. Dispuso de dos puertas de salida y una ventana en su fachada principal y dos ventanas laterales en los dos hastiales para la ventilación. En la zona trasera hubo un vano no unificado que debió hacerse porque esa habitación se quedaba sin iluminación directa al haberle añadido el nuevo cuerpo lateral y otro en el hastial izquierdo. También tuvo un corral pequeño adosado a ese muro.

08-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La aguja que dio paso a las vías de seguridad siempre estuvo posicionada para permitir la travesía hacia estas. Se ubicó en el P. K. 8,887,70 y tuvo una longitud de 229,40 metros.

08-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Con el tiempo, se fueron tomando medidas tendentes a reducir la mano de obra en RENFE y procurar hacer muchas labores encomendadas a un operario mediante la implantación de utensilios autómatas.

08-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las cajas que contuvieron los mecanismos de accionamiento de las señales móviles de todo tipo se instalaron junto al edificio principal de un enclave ferroviario y desde ahí, a tan solo unos cuantos metros cuadrados, se pudieron controlar todas las labores de este.

08-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Bajo las cajas, se disponía todo un entramado de cables de acero que iban hasta el elemento a mover y retornaban hasta la caja donde estaba el mecanismo cinemático. Unas pletinas metálicas que servían de cierre permitían también el acceso al pequeño foso por si era necesario reparar cualquier rotura o desperfecto del artificio de transmisión.

08-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Mientras la vía general continuaba su marcha descendente hacia la capital, la de seguridad, situada a la derecha de la imagen, se apartaba y ascendía un tanto mientras se iba elevando hasta la cuesta enorme que escalaba casi la totalidad del cerro que conformaba el horizonte.

08-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Febrero, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

En su origen, la vía de seguridad partía prácticamente de la aguja que existía ante el edificio de gestión del tráfico, pero al hacer la que ascendía al collado se acortó hasta iniciada la cuesta.

08-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una señal de aguja de la antigua Compañía de los Ferrocarriles Andaluces marcaba el inicio de la nueva vía de seguridad que se construyó en la segunda mitad de los años sesenta del siglo XX. Lógicamente, la aguja siempre estuvo dirigida hacia este nuevo dispositivo.

08-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

A lo lejos, próxima a los edificios, se ve el trazado general mientras que el de la vía de seguridad se aparta hacia la izquierda de la imagen.

08-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Entre matagallos, la nueva vía de seguridad y la antigua divergen para seguir cada una su camino, una hacia la cumbre y la otra hacia un barranco por el que discurre el arroyo Pedroche.

08-029 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - 30 de diciembre de 2004 - © Francisco Priego Serrano

La vía más moderna se dispuso como si fuese la bisectriz del ángulo formado por la vía principal, que estuvo en el claro que aparece a la izquierda de la imagen, y la enarenada, que ocupa el espacio situado a la derecha.

08-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

La línea tuvo un total de siete vías de seguridad. Además, el puesto de seguridad de Los Pradillos fue uno de los poquísimos ejemplos de la red ferroviaria nacional que tuvieron dos vías enarenadas implantadas en un mismo espacio, con lo cual, el total fue de ocho, algo insólito en el panorama ferroviario mundial. Su número solo es equiparable a las que hubo en la de Santander a Venta de Baños.

08-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Febrero, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

El arranque de las dos vías de seguridad que hubo en Los Pradillos cuando aún estaban operativas.

08-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Recorrido de la vía de seguridad antigua, ya privada de sus cajetines de arena, cuyo final desembocaba en el impresionante desnivel por donde cayeron muchos trenes a lo largo de la vida de la línea.

08-033 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía original era muy corta, estaba dispuesta en un nivel cero y al final de su recorrido, incluso, tenía una leve inclinación hacia el precipicio en el que acababa. Con tal disposición, los trenes apenas si podían detenerse con la acción de los carriles enarenados. Por ello, muchos cayeron al barranco.

08-034 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Febrero, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Señal de final de vía en la que se indicaba que la topera que la cerraba estaba situada a 20 metros de distancia del punto en el que se había colocado el cartel indicativo. No siempre la cantidad de metros a la que se situaba era ese. En realidad, podía disponerse a cualquier distancia que fuese necesaria.

08-035 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El plano del proyecto de la primera vía de seguridad de Los Pradillos fue realizado en 1901, aunque al igual que los otros sistemas de frenado, se instaló en las dos primeras décadas del siglo XX. La que se dirigía hacia arriba, a la izquierda, es la que se construyó hacia la primera mitad de los años sesenta del siglo XX.

08-036 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una visión desde los últimos metros de la vía antigua de seguridad mirando hacia su inicio.

08-037 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la topera se quedó clavado algún tren que no llegó a caer por el barranco, con lo cual su salida de la vía enarenada fue un problema añadido al disgusto proporcionado por un accidente que no acabó en tragedia.

08-038 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cuando ocurría esto, había que retirar las pletinas de hierro para esparcir la arena a fin de que liberase las ruedas de los vehículos implicados en el accidente.

08-039 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Febrero, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

La topera de la antigua vía de seguridad era igual a la que cerró la de Mirabueno. Aquí aparece en su estado integral cuando aún no había perdido ningún elemento de la estructura que la conformó, salvo los topes.

08-040 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Puede aventurarse que su origen fue anterior a la creación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces porque, según se ha dicho, la fecha encontrada en el alma de uno de los dos carriles curvados que formaban escuadra para sujetar las estructuras verticales del carril de la que hubo en el puesto de seguridad de Mirabueno se indicaba que fue construido por Krupp en agosto de 1870.

08-041 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La imagen muestra de manera manifiesta porqué cuando un tren desfrenado entraba en la vía de seguridad y no se detenía por el efecto de la arena se producían esas catástrofes tan graves.

08-042 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Debido a los constantes accidentes y muertes ocasionadas en la vía antigua, en los años sesenta se construyó esta en una rampa impresionante dirigida hacia la cumbre de un cerro.

08-043 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La rampa tenía tal gradiente que hasta fue preciso construir un terraplén para nivelar el terreno a fin de disponer la explanación.

08-044 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La existencia de la misma hizo necesaria la implantación de una alcantarilla, como si hubiese sido un terraplén convencional.

08-045 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Arranque de la zona donde estuvieron dispuestos los largos cajetines que contuvieron la arena bajo la que se enterraron los carriles.

08-046 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 13 de octubre de 1978 - © Antonio Montilla Lucena

La imagen muestra toda la estructura dispuesta para el frenado de un posible tren desfrenado.

08-047 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cuando se tomó la imagen, aún subsistía el balasto y las traviesas, puesto que no habían sido retirados de su emplazamiento original, por lo que podía verse la antigua traza.

08-048 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Con ello, se pretendía que la propia cuesta librase a los vehículos desfrenados de entrar en la zona enarenada para no tener que liberar las ruedas del sábulo una vez el efecto de este las hubiese detenido.

08-049 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La falta de tráfico de la línea acabó con las necesarias reparaciones y mejoras que deben realizarse periódicamente en una instalación ferroviaria, con lo que el trazado quedó sumido en el abandono más absoluto. Debido a ello, la naturaleza comenzó a tomar de nuevo lo que siempre había sido suyo.

08-050 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Detalle de la estructura de la vía de seguridad en la que la arena se ha embebido y puede verse el coronamiento de la cabeza del carril que siempre debió estar enterrado bajo cinco centímetros de sábulo.

08-051 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Con el tiempo, los chatarreros incontrolados acabaron por llevarse las pletinas que conformaban la caja que contuvo la arena y la vía. Precisamente, la furgoneta blanca que se ve junto a los edificios de gestión del puesto de seguridad pertenecía a estos ladrones de hierro que ni siquiera tenían el menor escrúpulo al amenazar a quienes solo estábamos allí fotografiando ese espacio ferroviario para preservar mediante imágenes lo que ellos acabaron de destruir físicamente.

08-052 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un plano general en el que pueden verse los accidentes del terreno de toda la zona.

08-053 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

El cadáver de la oveja junto a la vía enarenada en un estado de desmantelamiento casi completo es lo suficientemente alegórica como para no necesitar el menor comentario.

08-054 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La ascensión progresiva demuestra cuánto se hubiese ganado si la vía se hubiera instalado originalmente de esta manera en cuanto a preservar los bienes, pero sobre todo en lo relativo a la salvaguarda de vidas humanas.

08-055 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Febrero, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

La nueva vía de seguridad con los carriles enterrados en la arena ocupando el espacio casi total de la longitud de la trinchera.

08-056 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El fondo de la trinchera excavada en plena roca también da fe de la dificultad que hubiesen tenido los constructores de inicios del siglo XX para instalar la vía de este modo.

08-057 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los últimos metros dan una idea de lo difícil que hubiese resultado que cualquiera de los trenes desfrenados que entraron en la antigua vía enarenada y que acabaron en un siniestro que destruyó bienes y que segó vidas humanas, hubiesen llegado hasta esta altura por mucha velocidad que hubiesen llevado.

08-058 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sin embargo, una vez ocurrida tanta desgracia sin remedio, es inútil lamentarse.

08-059 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Vista del final de la nueva vía enarenada desde la cuneta de coronación de la trinchera, con lo que se observa la acusada profundidad a la que debió llegarse para poder colocar la explanación.

08-060 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 11 de abril de 1960 - © Autor desconocido-Col. Antonio Montilla Lucena

Descarrilamiento de la locomotora 240-2026 en la vía enarenada de Los Pradillos que conducía un tren siniestrado. En este caso, el convoy no cayó al barranco.

08-061 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida - 1 de mayo de 1964 - © Autor desconocido-Col. Antonio Montilla Lucena

Imagen tomada tras el accidente del 4 de mayo de 1964 en la vía de seguridad de Los Pradillos.

08-062 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida - 1 de mayo de 1964 - © Autor desconocido-Col. Antonio Montilla Lucena

En esta ocasión sí que cayó parte del tren y de mercancías número 7632 y los destrozos fueron ingentes.

08-063 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida - 1 de mayo de 1964 - © Autor desconocido-Col. Antonio Montilla Lucena

Parte del tren que no llegó a caer por el barranco, pero que también quedó afectado por el accidente.

08-064 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida - 1 de mayo de 1964 - © Autor desconocido-Col. Antonio Montilla Lucena

Una amalgama de hierros que pertenecieron a vagones de mercancías de bordes o de cerrados se apiña en la superestructura de la vía enarenada que quedó muy dañada.

08-065 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida - 1 de mayo de 1964 - © Autor desconocido-Col. Antonio Montilla Lucena

Estaba formado por las locomotoras 240-2029 y 240-2050 y treinta y ocho vagones.

08-066 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida - 1 de mayo de 1964 - © Autor desconocido-Col. Antonio Montilla Lucena

La imagen muestra una vista general del tren siniestrado en el que es difícil distinguir a qué series pertenecieron los vehículos.

08-067 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida - 1 de mayo de 1964 - © Autor desconocido-Col. Antonio Montilla Lucena

El accidente se saldó con dos nuevas víctimas.

08-068 – Imagen analógica – Cámara fotográfica desconocida - 1 de mayo de 1964 - © Autor desconocido-Col. Antonio Montilla Lucena

Momento en que la locomotora “quinientas” de la antigua MZA fue puesta de nuevo en la estructura de la vía con los evidentes destrozos sufridos.

La imagen se ha tomado de la página 224 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

33.9.0. Trayecto de Los Pradillos a La Balanzona

09-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Febrero, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

El paso a nivel del P. K. 8,922,60 estuvo prácticamente adosado a las dependencias del puesto de seguridad de Los Pradillos. Su uso se restringió al acceso a cuantas personas o vehículos debían llegar al puesto de seguridad, por lo cual no tuvo la menor importancia como vía de comunicación. Quizás por ello no figuró nunca en ninguna de las ediciones del MTN, hoja 923 Córdoba, salvo la de 1992, dado que para entonces ya se había asfaltado de manera particular por el propietario de una finca aledaña.

Algo más allá, estuvo el caño de 0,25 metros de luz que se ubicó en el P. K. 8,940,50.

09-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal de P. K. 9,000 se estableció en mitad de una trinchera de paredes casi verticales excavada en la piedra. Unos metros más adelante se podían ver los artilugios de movimiento del semáforo de distancia de la parada.

09-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La primavera ofrece el magnífico espectáculo de la aulaga en flor, cuya amarilla belleza es también un aviso para no tocarla debido a sus afiladas espinas.

Pasado el semáforo unificado, se encontraba la tajea de 0,50 metros de luz emplazada en el P. K. 9,155.

09-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

De nuevo, aparece otra trinchera en un trazado que discurre por una larga loma por cuyo pie corre el arroyo de Los Pradillos, por lo cual, sus sinuosidades dieron lugar a tener que excavar algunas y rellenar lo que faltaba del terreno con terraplenes y medias laderas.

09-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por aquí estuvieron los caños de 0,25 y 0,40 metros de luz, que se emplazaron en los P. K. 9,276 y 9,372.

09-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Durante un tiempo, la vía estuvo cotada en torno al P. K. 9,400 debido a la obra de soterramiento del gaseoducto argelino. Para hacerlo, se dismanteló la superestructura y se abrió una enorme zanja en la estructura de la vía. Cuando se volvió a cerrar, la superestructura no se volvió a reponer más.

09-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La rampa entre el apartadero de Los Pradillos y la estación de La Balanzona fue de unas 30 milésimas, con lo cual, a partir de esta zona, se comenzaba a acceder a la parte más difícil del trazado.

09-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

A lo lejos, aparece el P. K. 9,500. Entretanto, como se ha dicho, se sucedían en el trazado las trincheras, las medias laderas y los terraplenes.

09-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el P. K. 9,550 se dispuso un caño de 0,40 metros de luz.

09-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otros dos caños de 0,40 y de 0,30 metros de luz estuvieron ubicados en los P. K. 9,659 y 9,772, respectivamente.

09-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el Perfil Longitudinal de 1921 se indicó que en el P. K. 10,055,80 hubo un paso a nivel cuyo emplazamiento no ha podido ser constatado debido a que no hay caminos visibles en una zona algo escarpada, por lo que si existió debió de ser de poca importancia.

09-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta alcubilla estuvo ubicada a unos cuantos metros de la embocadura sudoeste del túnel de Las Albarizas, a la izquierda de la vía. Como otros muchos veneros que estuvieron a disposición de algún asentamiento humano, dispuso en tiempos de una pequeña estructura de mampostería que protegía el agua del polvo y de los animales.

09-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Más adelante, estuvo el caño de 0,30 metros de luz, que se emplazó en el P. K. 10,210,37 y la alcantarilla de 1,50 metros de luz que sorteaba el arroyo de Los Pradillos en el P. K. 10,346. El propio terraplén de la vía sirvió también de puente para un paso a nivel del camino que conducía a la finca denominada las Huertas de Cabra cuya existencia tampoco está recogida en el documento del Perfil Longitudinal de 1921.

09-014 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Como quiera que el recorrido de este carril rural se plasmara de manera continuada en varias ediciones a partir de 1896 del MTN, hoja 923 Córdoba, no hay la menor duda de que existió, aunque posteriormente no quedase la menor traza de su presencia. Entonces, hay indicios fundados para pensar que el emplazamiento del paso a nivel ya descrito anteriormente como desaparecido y que estuvo ubicado en el P. K. 10,055,80 fue trasladado en algún momento indeterminado hasta el P. K. 10,346 ante la posibilidad de poder cruzar el arroyo por el terraplén mediante el que el ferrocarril sorteaba el cauce.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

09-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El túnel número 3, conocido como de La Carretera o de las Albarizas, estuvo entre los P. K. 10,471 y 10,558, por lo que tuvo una longitud de 87,10 metros. Su ancho fue de 4,50 metros, su altura alcanzó 5,20 metros y estuvo situado a 300 metros de altura sobre el nivel del mar. Su construcción se remontó al periodo que va desde 1870 a 1872 y estuvo dotado de portadas unificadas en sus embocaduras sudoeste y nordeste y de una galería con muros de mampostería rematados por una bóveda de cañón.

09-016 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Hubo un caño de 0,40 metros de luz que se emplazó en el P. K. 10,526,16, por lo que casi con toda probabilidad se ubicó en el interior del túnel.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

09-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 30 de abril de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

Una panorámica desde la carretera tomada mientras un tren compuesto por una locomotora 1300 y varios vagones bateas sale por su embocadura nordeste.

En el trazado, en el P. K. 10,774,16, se emplazó una tajea de 0,50 metros de luz.

09-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa doble de vía y obras ubicada a la izquierda de la vía en el P. K 10,885 fue el modelo homologado que se utilizó a lo largo de la línea para alojar tanto a los trabajadores que se encargaban de la conservación del trazado como a las personas encargadas del control de las barreras de los pasos a nivel. Los inquilinos debían cuidar el buen estado de la vivienda, tanto de su estructura constructiva en todo su conjunto como en mantener libre de maleza el espacio circundante.

09-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En su lado derecho, se conservaban de manera aceptable los restos materiales de un horno y un corral.

09-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En las inmediaciones del P. K. 11,000, cuyas señales antigua y moderna aparecen en el lado derecho e izquierdo de la vía, hubo una tajea de 0,55 metros de luz que estuvo emplazada en el P. K. 11,114,16.

Un poco más adelante hubo que hacer un largo muro de contención en el P. K. 11,250 para sujetar el terraplén donde estuvo la explanación, dado que el arroyo de Linares está encajado en esa zona entre laderas muy inclinadas.

09-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algo más arriba, estuvo el caño de 0,40 metros de luz, que se emplazó en el P. K. 11,405,16, y unos metros más adelante también se situó el paso a nivel sin barreras del P. K. 11,450 que se llamó de San Enrique debido al nombre de la finca cuya casa se levantó en la cima del monte de la derecha de la imagen.

09-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Pasado el P. K. 11,400 se emplazó el semáforo de distancia de la estación de La Balanzona. Cercano al P. K. 11,500 se construyó otro muro de contención en una media ladera de unos sesenta metros de largo. El profundo barranco del arroyo de Linares da una idea de porqué se debió hacer tamaña obra.

Las caras del otro lado del cauce pertenecen a los terrenos de la Huerta de Mena, pero, toda la larga meseta donde está emplazada corresponde a la Loma de los Escalones, el lugar por donde desde dos mil años antes ha estado discurriendo la antigua calzada romana que unía Corduba y Emerita Augusta.

09-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

A la derecha de la superestructura, donde terminaba el balasto, se podían ver los pequeños postes del tendido aéreo del cable que proporcionaba el movimiento al semáforo de distancia del lado Córdoba de la estación de La Balanzona.

09-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otro muro de contención del terraplén de una media ladera cuya longitud se aproxima a los 34 metros.

09-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La alcantarilla de un metro de luz del arroyo de Linares, ubicada en el P. K. 11,917, se disponía bajo este terraplén de vastas proporciones.

Algo más allá, en el P. K. 11,967,40, se instaló un paso a nivel cuya presencia del camino no ha podido ser determinada. Por su ubicación en un terreno próximo a la Huerta Mena, es posible que sirviese a esta finca, pero lo quebrado del terreno en el lugar donde está dispuesto debido a la proximidad de la citada explotación agropecuaria a la Cañada Real Soriana invalida esta afirmación por poco probable, dado que era más factible acceder a esta mediante el mencionado camino.

09-026 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

En mitad de esta trinchera, se alzó la señal del P. K. 12,000. Lo intrincado del terreno hizo que se debiese encajar la vía entre taludes inacabables que se dirigían hacia el macizo montañoso de la Loma de los Escalones que constantemente cerraba el paso al trazado y hasta se procedió a la construcción de un alto muro de piedra para contener el terreno.

Más arriba de este, en la cuneta de coronación izquierda, hubo que dirigir las aguas de escorrentía en 1913 mediante un foso de recogimiento ubicado entre el P. K. 12,000 y 12,120 que descargaba hacia la vía a través de un bajante con el fin de que las aguas de lluvia acabasen en el arroyo de Linares dirigidas por la cuneta izquierda de la vía.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

09-027 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

La larguísima y curvada trinchera terminaría en la embocadura del túnel número 4, dispuesto entre los P. K. 12,112 y 12,435, por lo que tiene una longitud de 323 metros de longitud, con lo que se convierte en el más largo de la línea. Su ancho es de 4,50 metros, su altura es de 5,20 metros y está situado a 385 metros de altura sobre el nivel del mar.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

09-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La portada sudoeste del túnel, conocido como de La Balanzona debido al lugar donde se encuentra, es de tipo unificado. Su galería se recubrió con muros de mampostería rematados por bóveda de cañón. Se excavó en una rampa muy fuerte y su trazado presenta una curva y una contracurva muy cerradas, por lo cual, este punto era especialmente temido por los maquinistas.

09-029 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

A pesar de la sinuosidad de la vía en su interior para permitir más longitud a fin de reducir el fuerte desnivel de 30 milésimas con el que estaba construida, las ruedas de las máquinas de vapor patinaban muy a menudo no solo por la rampa, sino también debido al mal estado de la vía o a la humedad, por lo que se hizo necesario el uso de los areneros para que se echase arena sobre los carriles para que no resbalasen las ruedas.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

33.10.0. Estación de La Balanzona

10-001 - 10-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al margen de lo meramente ferroviario, la estación de La Balanzona fue una parada enclavada en un entorno privilegiado, curiosa en muchos aspectos, única en otros y hasta excepcional en cuanto a que poseyó una belleza bucólica manifiesta. Sin embargo, sus constructores la proyectaron para que los trenes ascendentes y descendentes pudiesen cruzarse, dado que en el principio de la línea, no existía ninguna instalación ferroviaria entre Córdoba y la estación de Obejo, con lo cual, no era posible el cruzamiento de los convoyes en más de veintidós kilómetros mientras alguno estaba circulando en un trayecto tan largo y tan complicado desde el punto de vista del terreno.

10-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 29 de abril de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

A veces, no daban resultados tantos prolegómenos de seguridad y las máquinas de la doble tracción por cabeza y cola, incapaces de escalar la rampa, llenaban la galería de un espeso humo que impedía respirar a los maquinistas y fogoneros, sobre todo para los conductores de la que iba detrás. Juan Afán contaba que cuando se estaba en una oscuridad total, sin puntos visibles para apreciar la realidad circundante, era imposible saber si la máquina marchaba hacia adelante, estaba detenida o retrocedía mientras la asfixia iba en aumento.

10-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

Con ello, la única solución era tomar la escoba, tocar con ella las paredes de la galería y así se tenía al menos ese punto de referencia que faltaba para saber hacia dónde se movía el tren. Así, si la marcha casi imperceptible era hacia atrás y no podía remontarse la inercia, se dejaba caer el convoy hacia la boca por la que se había entrado y tras tomar aire y limpiarse los pulmones, se intentaba de nuevo una escalada de aquel serio escollo del trayecto (Afán, 1979) y (Reyes, años noventa del siglo XX).

10-005 - Imagen digital - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

A pesar de la contracurva que formaba el largo conducto subterráneo para permitir más longitud a la vía a fin de reducir el fuerte desnivel obligó a que los gestores de la línea dispusiesen medidas para ayudar a la circulación correcta de los trenes para paliar las dificultades para sortearlo.

Una de ellas fue que un operario tuviese el trabajo exclusivo de enarenar los carriles cada vez que se producía el paso de cada tren ascendente para que el siguiente consiguiese pasar sin dificultad, por lo cual, entraba en el túnel con un farol y en años más recientes con una linterna, pero siempre con un palo porque si se apagaba alguno de los dos artefactos lumínicos, podía salir de allí tras tocar uno de los dos carriles y seguirlo, como si de un invidente se tratase (Reyes, 1996).

La caseta se conoció como casa del enarenador porque ahí era donde se guardaban los bártulos para que este trabajador desempeñase su cometido. Al parecer, también sirvió de cantina improvisada para el personal ferroviario, ya que el operario vendía vino.

10-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vivienda de personal estuvo ubicada a la izquierda del trazado, sobre una explanación que aguantaba el muro de contención que se levantaba paralelo a la vía. Su factura fue algo más reciente que las erigidas en los años iniciales de la línea, pero se desconoce el año de su construcción.

En un plano de 1906, parece un horno en su emplazamiento, precisamente en el lugar donde luego debió estar el corral trasero, y ante la explanada delantera, posiblemente cuando la zona era solo un declive previo a la contención del terreno producida por el muro, se levantó un chozo.

10-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

El corral trasero de esa casa tenía una puerta lateral para que pudiesen entrar y salir los animales domésticos o realizar acciones en las que no hubiera que pasar por el interior de la vivienda.

10-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este depósito de agua fue un modelo muy común entre las distintas compañías férreas anteriores a RENFE, por lo cual, su diseño era idéntico a cualquier otro de los existentes en nuestra red ferroviaria. Estaba sustentado por vigas de hierro que surgían de una cimentación de hormigón y tenía una capacidad de hasta 25 metros cúbicos de líquido. Para poder administrarla, estuvo dotado de un dispositivo para abrir y cerrar la llave de paso y de un tubo móvil de salida para abastecer de agua a las máquinas de vapor.

10-009 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre - © José Antonio Ortega Anguiano

Estuvo situado en el lado derecho de la vía y, formando parte de su estructura, tuvo un pequeño estanque circular para que el tubo móvil de salida desaguase el agua vertida de manera accidental. El líquido con el que se llenaba este artilugio procedía del mismo punto de captación que la de los dos depósitos que había más adelante.

La vía muerta llegaba más allá del artilugio, por lo que quedaba en la entrevía de esta y la vía II. Cerca de la topera, se levantó un pequeño muelle, según aparece reflejado en un plano de los años veinte del siglo XX. Así mismo, ante la grúa de agua parece que existió una vivienda de obreros de la que no se ha tenido noticias, salvo en los planos de la línea, y de la que no se ha encontrado rastro físico.

Justo en esta parte hubo una vía de escape mediante la que la vía muerta tuvo salida a la vía II, pero la playa de vías fue modificada y se eliminaron esos dos cambios dejando en su lugar la grúa de agua.

10-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

El túnel estuvo dotado en su embocadura nordeste de una portada distinta en su diseño a las unificadas. Además, se hizo a base de un encofrado de hormigón, por lo que fue realizada en un año indeterminado de mediados del siglo XX. Su presencia en la embocadura de la playa de vías le confirió un inusitado protagonismo dentro del entorno general de la estación.

La aguja que hubo a la entrada del túnel no tenía garita, ya que se supone que el guardagujas podía resguardarse de las inclemencias del tiempo en el interior de este.

10-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

La tajea de 0,50 metros de luz se ubicó en el P. K. 12,493,45, precisamente ante la casa doble de vías y obras del guardagujas de La Balanzona, situada a la izquierda de la vía en el P. K. 12,492. Aunque para hacerla se siguieron los planos tantas veces repetidos, el modelo de esta

difería del resto de las demás construidas en la línea, tal vez porque la estación se construyó diecisiete años después de haberse inaugurado la explotación ferroviaria.

10-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa, que en un principio debió de acoger a dos agentes y a sus familias y que con las ampliaciones habidas a lo largo de los años, acabó sirviendo a una sola, como corresponde a un habitáculo tan exiguo, fue modificada parcialmente, aunque no en lo fundamental, dado que solo una de las puertas de la fachada, la de la izquierda, se acabó sustituyendo por una ventana.

10-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1994 - © José Antonio Ortega Anguiano

Lo exiguo de las edificaciones hacía que los operarios debiesen construir las dependencias anexas a sus viviendas por sus propios medios. Normalmente, se levantaban para hacer algún corral, zahúrda o gallinero, pero en bastantes casos eran pequeñas habitaciones que se destinaban a dormitorios.

10-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

El edificio de viajeros, situado a la izquierda de la vía en el P. K. 12,508,55, también presentaba ligeras modificaciones sobre el resto de los otros construidos cuando se inauguró la línea diecisiete años antes, como por ejemplo el adosamiento de una ventana en un costado, algo único en el diseño de este edificio, y sobre todo, la falta del frontón que hubo sobre la entrada principal, que no se llegó a disponer ni en la fachada delantera ni en la posterior, pese a que el plano original incluido en el proyecto de 1890 sí que lo recogía.

10-015 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

No solo tuvo leves diferencias estructurales con respecto al resto de sus homólogos, sino que también las tuvo en los usos de las dependencias. En este, las dos habitaciones del hastial derecho mirando desde la vía eran las del jefe. Las del izquierdo eran las de un guardagujas y las del centro, la primera era la del telégrafo y la del fondo era la oficina.

10-016 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque medio derruido por la acción del tiempo, el edificio de viajeros mostraba cuando aún estaba en pie algunas de las peculiaridades que tuvieron las otras edificaciones de la línea dedicadas a su mismo uso, como la impronta en un tabique de bóveda de cañón de las habitaciones, la distribución interior, el diseño de las puertas o su característico montante de cristales de forma semicircular.

10-017 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

También en la chimenea se advierte un cierto aire de familia en cuanto al diseño que se siguió para construirla, muy semejante al de la casa doble de vía y obras, por ejemplo, sin embargo, esta debió tener repisas de tablas para colocar los utensilios de cocina en los estantes intermedios en vez de hacerlas de mampostería.

10-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

El andén delantero de La Balanzona, de 31 metros de largo, fue un espacio que hubo entre los edificios y el poyo que cercenaba el acceso directo a los trenes. Por lo tanto, debió ser una de las pocas estaciones del mundo que no tuvo algo tan ferroviario, al menos uno cuyo uso fuera el convencional, ya que estuvo situado a una altura muy por encima de lo habitual, pero no para permitir el cómodo acceso de los viajeros a los coches, como ocurría en Gran Bretaña, sino a modo de pretil de una terraza. Para poder salvar el obstáculo, tuvo una pequeña abertura con tres escalones para poder tomar el tren directamente desde el nivel de los raíles, además de las dos de los extremos.

Ante la puerta de entrada es posible ver las cajas de los mecanismos de las palancas de mover las agujas de los cambios.

10-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1994 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como puede observarse por la impronta de un viejo tejado ya caído dejada en la fachada posterior del edificio de viajeros, en la zona trasera también se aprovechó el espacio existente entre el talud y la pared del edificio para levantar dos habitaciones más con las que aumentar el desahogo de la vida familiar o ferroviaria.

10-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1994 - © José Antonio Ortega Anguiano

La pequeña caseta techada con teja alicantina que se levantó adosada al muro trasero pudo ser una cocina, un retrete particular o un cuarto de ducha para uso exclusivo de la familia del jefe de estación.

10-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

El edificio de los retretes destinados a los usuarios del ferrocarril se situó a la izquierda de la vía en el P. K. 12,516. Más o menos, su estética se pareció a la de otros muchos construidos en la línea, pero, las puertas de los servicios de ambos sexos de este estuvieron colocadas de manera contrapuesta.

10-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

Es decir, que el de señoras se dispuso en el hastial izquierdo y el de caballeros se situó en el derecho.

10-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1994 - © José Antonio Ortega Anguiano

La parte trasera se aprovechó para hacer un sencillo urinario. Posiblemente, este nuevo servicio se añadió en 1926, momento en que se modificó el edificio.

10-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 29 de abril de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

La única imagen que existe de la vía enarenada de La Balanzona, dispuesta en paralelo sobre la instalación de la vía principal, es esta. Como puede apreciarse, sus carriles ocultos entre arena partían casi de la aguja de estrada a la estación.

10-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía enarenada se acabó desmantelando en los años ochenta. A fin de cuentas, si la estación estaba cerrada y no existía un cuidador que mantuviese la arena a punto, de poco iba a servir esta vía de seguridad. Además, ya estaba la de Los Pradillos, que por su enorme rampa parecía ser suficiente para solventar cualquier problema de desfrenado de un convoy.

10-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

La bella escalera de acceso a la vivienda de dos plantas realizada con una combinación de ladrillo rojo y piedra caliza.

10-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vivienda de personal de dos plantas, construida en 1906 a la izquierda del trazado, se emplazó en el P. K. 12,536,89. Con el tiempo, los propios ferroviarios levantaron un muro de contención de la tierra de relleno que dio forma a la terraza delantera y que desde siempre estuvo en línea con la vía. El que aparece en primer término fue construido por otro inquilino tiempo después y con el mismo llegó hasta las

proximidades de la vía. Con ambas construcciones se amplió la zona de esparcimiento de los ocupantes del inmueble.

10-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1994 - © José Antonio Ortega Anguiano

La zona desprovista de ventanas del piso superior, fue donde estuvo la caja de la escalera a la que se accedía mediante una puerta ubicada en el lateral derecho.

10-029 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Familia Castro Fernández

Las viejas fotos familiares revelan, aunque no fuese su intención, aspectos de la vida ferroviaria ya desaparecida. Mientras Vicente Castro, un primo suyo, situados a derecha e izquierda respectivamente, y el abuelo de ambos pasaban un día de campo con unos conocidos de la pequeña comunidad ferroviaria, fueron fotografiados en diversas partes de la estación. En esta imagen aparece la boca del túnel vista desde la terraza delantera de la casa de empleados más septentrional.

10-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Familia Castro Fernández

Al fondo se ven con nitidez el edificio de viajeros y el de los retretes. Delante, un tren de mercancías está parado en la vía principal. En esta línea, siempre se necesitó una tracción doble y hasta triple, una modalidad no infrecuente a veces en el trayecto entre Cercadilla y La Mocha. Enganchada en la cola va una de las “quinientas” de MZA que dio su servicio empujando los trenes por estas rampas tan pronunciadas.

10-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Familia Castro Fernández

El tren era arrastrado por una “cuatrocientas”. En esta parada, se desenganchaba la locomotora de cola y seguía su marcha algo retrasada con respecto al convoy, pero si la máquina de cabeza dejaba de tirar porque no le era posible, la de atrás aceleraba y daba el necesario empujón a todo el conjunto. Luego, al llegar a La Mocha, paraba, invertía la marcha y se dejaba caer hacia atrás mientras el tren al que había ayudado seguía su marcha hacia adelante.

10-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

La playa de vías de la estación fue muy corta. Entre la casilla del guardagujas y el castillo de agua solo hubo cien metros, lo que hizo que el conjunto de edificios de la estación se comprimiese en su lado noroeste, con lo que hubo un desequilibrio entre lo dispuesto en las instalaciones, lo que muestra la imagen de una manera evidente.

10-033 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el alma de un carril, como ocurre a menudo, está marcado su origen. En este caso, fue fabricado en el mes de julio del año 1901 en la ciudad belga de Ougrée, cercana a Lieja, por lo que fue fabricado por la empresa Cockerill. Precisamente, en ese año fue cuando se sustituyó todo el carrilaje originario de la línea con este otro de 39 kilogramos de peso por metro, dado que las nuevas máquinas 301-310 que había adquirido la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces así lo requirió debido a su mayor peso.

10-034 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este fue un castillo de agua típico con depósito de forma cilíndrica de chapa de acero que contuvo 25 metros cúbicos de líquido, una base de mampostería y elementos metálicos para su uso. Estuvo situado en el lado izquierdo de la vía en el P. K. 12,599,40 y se conservó aceptablemente a lo largo del tiempo pese a que fue construido en 1890.

10-035 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

Dispuso además de un tubo móvil que giraba ciento ochenta grados para poder dirigirlo hasta la embocadura de los depósitos de agua de las locomotoras con el fin de llenarlos y volverlos a la posición paralela a la vía cuando no estaba en uso.

10-036 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sobre la cuneta de coronación de la trinchera, en la zona contraria a la vía, tuvo una escalera de hierro que permitía acceder hasta el agua y hasta los dispositivos mecánicos que controlaban su paso.

10-037 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

Respondía a un modelo estereotipado algo común en algunos puntos de la línea. Estuvo cimentado sobre una estructura de piedra, también cilíndrica, y tuvo una puerta para acceder al interior donde se encontraban los mecanismos que controlaban el paso de agua.

10-038 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

Frente al depósito, al otro lado de la vía, se encontraba la aguja que daba paso a la vía muerta que se dirigía hasta el cubato cercano al túnel donde las máquinas

repostaban agua. Era muy corta y apenas si cabían una máquina y dos vagones. El tope que la cerraba era del mismo tipo de los que se encontraban en Cerro Muriano.

10-039 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

La aguja de la vía enarenada daba comienzo en el punto donde un día se levantó una garita que permaneció en pie durante muchos años en mitad de la playa de vías. El recorrido se extendía desde aquí hasta el cambio que hubo junto a la boca del túnel, donde se retornaba al trazado principal, a diferencia de las construidas en Los Pradillos y Mirabueno, que acababan en un tope de final de vía.

El sistema hídrico se complementaba con el añadido del otro depósito que aparece a la derecha de la imagen y algo más alejado de la vía, unido al primero mediante el sistema de vasos comunicantes, con lo que la capacidad hídrica de la estación se aumentaba al doble.

10-040 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Además, también se conservaban las tuberías de la conducción de agua que ponían en comunicación ambos receptáculos y las que iban hasta el punto de abastecimiento, la denominada casa de la bomba, cuyo hastial meridional aparece en esta imagen entre la maleza.

10-041 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa del bombero estuvo situada en la hondonada que hay a la izquierda del gran terraplén que se hizo para situar la explanación del trazado. Se ubicó muy próxima al P. K. 12,675,80, que fue donde se situó la alcantarilla del arroyo de La Balanzonilla, donde se habilitó en espacio de nivel cero para disponer la vivienda y las terrazas aledañas, para lo cual, se sujetaron las tierras circundantes con gruesos muros de contención.

10-042 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La edificación tuvo una zona en la que se instalaron los elementos de captación y bombeo del agua y la dedicada a vivienda del bombero y su familia. Esta es la puerta principal de la parte industrial.

10-043 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como quiera que el edificio y su entorno se encontraba absolutamente dominado por una maraña de parras silvestres, olmos, higueras bravías y sobre todo zarzas, no se pudo estudiar de manera conveniente, más allá de haber levantado un mínimo croquis acotado de su arquitectura para posteriormente realizar el plano oportuno.

10-044 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Detalle del remate de la cornisa en la zona de la esquina nordeste en la que podía apreciarse cómo la naturaleza se había enseñoreado del edificio abandonado.

10-045 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La fachada este, en la que parece haber adosada una pila para lavar o algún dispositivo de carácter industrial, pero inequívocamente dedicado a las labores relacionadas con el agua.

10-046 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

El agujero es el pozo de captación, cuyo nivel freático está situado a unos dos metros de profundidad, posiblemente el mismo que afecta al arroyo cercano.

10-047 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

En esta dependencia debió estar emplazada la bomba para sacar agua del pozo y todos los artilugios para subirla hasta los distintos puntos de la estación donde fue necesario que llegara.

10-048 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vivienda del bombero, como todas las demás construcciones dedicadas a acoger a los operarios ferroviarios y a sus familias, no fue muy amplia, pero suficiente, dado que tuvo tres habitaciones, una cocina y hasta un baño, algo insólito en la línea, pero quizás se debió su presencia a una obra realizada a cuenta del propio trabajador mediante la que se añadió un cuerpo aledaño al largo edificio.

10-049 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Precisamente, esta fue la dependencia que se anexionó a la fachada este y en ella se dispusieron la cocina y el baño.

10-050 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La terraza está cercada por un poyete que sirve de muro de contención pero, a la vez, de defensa de las posibles crecidas del arroyo de La Balanzonilla. Precisamente, su mole imponente para marcar una simple frontera del espacio habitable indica este otro cometido tan necesario.

10-051 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La coronación del poyo se remató con unas losetas de arcilla. A la derecha de la imagen, se ve la pendiente que desemboca en un cauce que dista del banco apenas cuatro o cinco metros.

10-052 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Posiblemente, en el momento de uso pleno de la casa, esta terraza debió ser muy acogedora para desempeñar diversas labores que podían hacerse en el invierno tomando el sol o a cubierto del calor de este en pleno verano.

10-053 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La esquina suroeste estaba más deteriorada que ninguna otra.

10-054 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La fachada de Poniente es la que estaba más cubierta de vegetación, por lo cual, no fue posible estudiarla, salvo desde el interior de la vivienda.

10-055 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © Juan José Ramos Vicente-Col. José Antonio Ortega Anguiano

Los olmos, que han crecido de manera espontánea, han llegado a formar una red de barrotes semejante a una cancela que encierra la ruina de la casa,

10-056 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La alcantarilla de dos metros de luz, ubicada en el P. K. 12,675,80, permitía el paso de las aguas del arroyo de La Balanzonilla por el imponente terraplén donde se ubicó la explanación en la que se implantaron las vías de la estación.

Según un plano de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces de los años veinte del siglo XX, hubo un depósito de agua próximo a la alcantarilla, pero unos metros más adelante, es decir, al otro lado del arroyo. Si es así, es posible que fuese el que se alzaba junto al castillo de agua e una cota algo más alta.

En este mismo documento se ubica una grúa de agua frente a este elemento, pero al otro lado de la vía.

10-057 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La magnífica casa de la finca de La Balanzona, en la que se alojó a veraneantes esporádicos en los años sesenta, fue también el refugio dilatado de un oficial del vencido ejército alemán del III Reich. Al parecer, fue amigo personal del dueño de la finca y este le dio refugio cuando debió abandonar Alemania tras la debacle de la Segunda Guerra Mundial... El hecho avivó las mentes de cuantos ferroviarios sabían de su existencia con historias dignas de figurar en las novelas de Graham Green, pero la realidad fue más sencilla y anodina.

10-058 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

La garita unificada, los semáforos de aguja, los cambios de vía, las marmitas y los piquetes de entrevías son un símbolo de la lucha por permanecer mientras la ruina total se adueñaba poco a poco de la línea durante las últimas décadas del siglo XX.

10-059 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

La garita que aún permanecía inhiesta fue en la que se refugiaba de las inclemencias del tiempo el guardagujas que debía cambiar la aguja de la vía enarenada. Ese lugar marcó en un tiempo el final de las instalaciones de la estación, pero en los años posteriores a la guerra civil fueron ampliadas hasta la longitud definitiva que llegaron a alcanzar a fin de que pudiesen cruzarse los trenes, sin embargo, el pequeño habitáculo siguió sirviendo porque la vía de seguridad no se amplió también.

10-060 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

En los cambios de salida del lado Belmez de la estación no quedó rastro del emplazamiento de la garita para refugio del guardagujas, sin embargo, tras la cabina de la vía enarenada hubo arrumbada durante muchos años la estructura metálica prefabricada de uno de estos edificios, como prueba la imagen 09-039 por lo que debió ser la que correspondió a este enclavamiento.

33.11.0. Trayecto de La Balanzona a La Mocha

11-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex (Roldán) - Febrero, 1988 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los primeros metros del trayecto de La Balanzona a La Mocha sumergen la vía entre el monte bajo de la zona.

En la primera visita a las instalaciones, mi hijo José Antonio, de apenas cinco años, se cansó debido al esfuerzo realizado para poder llegar a una estación donde no hay camino, sino una vereda escarpada en la que apenas si puede transitar una persona. Entonces, se echó a lo largo de una traviesa entre el balasto y el duro carril fue lo que le sirvió de almohada. Siempre titulé a esa foto "Presunto suicida". No fue la única vez que titularía una foto así, como se verá.

11-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Años después, en una segunda visita a las instalaciones, al pasar por el paraje, mi hijo y yo nos miramos a los ojos de repente porque ambos caímos en la misma cosa... Sin decir palabra, José Antonio corrió unos metros adelante y se echó en la vía, colocándose de la misma guisa que lo hiciera años antes cuando tan solo era un crío.

Ya en la Universidad, pasó un día por el mismo lugar con unos compañeros y aunque yo no lo acompañaba, se tendió en la vía y se hizo otra foto, esta vez, con los pies y la cabeza rebozándole por ambos carriles...

Dicen que la vida difícilmente da dos oportunidades... En este caso, hasta fue generosa...

11-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El alto terraplén necesitó otra alcantarilla de 2 metros de luz que se ubicó en el P. K. 12,907,50 para que el arroyo Salado, que nace unos centenares de metros más arriba, pudiese seguir su curso. Las plantas del entorno muestran su variedad, ya que se entremezclan los pinos mediterráneos, las encinas, los acebuches, los almendros, los lentiscos, los matagallos y otras muchas que la carencia de presencia humana ha llevado hacia un lado cada vez más salvaje.

11-004 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Pese a su deterioro, la vía aún conservaba algunas de las características de su infraestructura como los carriles, las traviesas, el balasto, los soportes y el cable que movía el semáforo de posición de la estación y hasta la vereda que surgió a fuerza de pasar los operarios de la vía para realizar los oportunos arreglos de la línea.

11-005 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

El semáforo de distancia unificado de RENFE, constituido por un mástil de hierro en hache y de alturas de cinco, seis y hasta ocho metros, se levantaba a un lado de la vía cortando el paso, según indicaba su brazo móvil, a un tren que nunca iba a pasar ya.

11-006 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

En las últimas décadas de existencia de la línea, estos artilugios sustituyeron a los antiguos modelos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces que estuvieron provistos de un disco móvil.

11-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El paisaje muestra las cumbres de Sierra Morena cubiertas de monte bajo. Algo más cerca, los olivares de la finca de Villa Enriqueta ponen una nota de civilización en un paisaje agreste que en el entorno inmediato se convierte en una amalgama de plantas benéficas y ajenas al interés del ser humano. Precisamente, algo por encima de donde aparece la silueta blanca de la casa discurría esta misma vía tras haber descrito una curva de un par de kilómetros de largo y haber cambiado el sentido de la marcha hasta en ciento ochenta grados.

11-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal del P. K. 13,000 emerge milagrosamente entre los jaguarzos de preciosas flores fucsias.

11-009 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La rampa entre la estación de La Balanzona y el P. K. 17,120 es la más fuerte de todo el trazado, ya que su gradiente llegó a alcanzar las 33 milésimas por metro en un espacio de 400 metros, con lo que este punto fue el de mayor declive de toda la línea.

11-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La deficiente construcción debida no a la falta de pericia de los ingenieros que la pergeñaron sino a lo intrincado del terreno que atravesó la línea, condicionó que durante décadas fuera la explotación ferroviaria más dura de cuantas se construyeron en España.

11-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Lógicamente, también fue la que tuvo los mayores índices de siniestralidad de cuantas poseyó la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

11-012 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Debido a su gradiente extrema, circularon por ella las mejores locomotoras de todo el parque de la citada empresa ferroviaria.

11-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Incluso, cuando RENFE se ocupó del trazado, también destinó a esta las mejores locomotoras de su parque motor que las características de la línea y su condición de explotación secundaria pudieron permitir.

11-014 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Paso a nivel del cortijo de San Cebrián Alto, que se ubicó en el P. K. 13,273,40.

11-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra vista tomada unos años antes que la anterior en los que se advierte que el paso estaba abandonado, ya que el camino casi se ha perdido, la cadena del lado derecho de la vía está echada y carece de las traviesas colocadas entre los contracarriles para permitir el cruzamiento adecuado de los vehículos.

11-016 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las señales normalizadas son obligatorias en los pasos a nivel. Con ellas, se realizan advertencias legales con las que RENFE declina su responsabilidad con respecto a los accidentes que pudiesen ocasionarse al transeúnte si este no cumple la normativa de seguridad.

11-017 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Para nivelar la explanación, se construyó un terraplén en esta zona al que hubo que añadir una alcantarilla de 3 metros de luz que se instaló en el P. K. 13,355,50.

11-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque esta parte de la vía no tenía el gradiente máximo al que se ha aludido, esta recta larguísima se plantó con una rampa de un 30 por mil de desnivel.

11-019 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal indica que se estaba en el P. K. 13,500.

11-020 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algo más adelante, se dispuso una tajea de 0,80 metros de luz ubicado en el P. K. 13,544.

11-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Así mismo, en el P. K. 13,631, se ubicó la tajea de 0,50 metros de luz.

11-022 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

De nuevo, el trazado se embutía en una trinchera de escarpados taludes que se curvaba para permitir que la vía discurriese en dirección al norte.

11-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Entre la roca viva, aparecían de vez en cuando algunas zonas de arcillas que cuando se trazó el ferrocarril hasta necesitaron de la construcción de muros en seco para contenerlas, como se ve a la derecha de la vía.

11-024 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los radios de curvas seguían siendo muy reducidos y los gradientes muy empinados por esta zona.

11-025 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las cumbres redondeadas de Sierra Morena, como corresponde a una penillanura erosionada, se elevan casi todas por debajo de los 600 metros sobre el nivel del mar. En el fondo del barranco, discurre el arroyo Rabanales en su curso alto, que acabará recogiendo las aguas del de Los Pradillos, Linares, Morlero, Balanzonilla y algunos otros menores tributarios de estos y las llevará durante un corto trayecto de algo más de dos kilómetros para entregarlas al Guadalquivir como si fuesen solo suyas.

11-026 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el P. K. 13,801, se encontraba una tajea de 0,50 metros de luz.

11-027 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el P. K. 13,958, estuvo la tajea de 0,45 metros de luz, cuando los pinares comenzaron a mezclarse con las reinas de las zonas de arbolado: las humildes y fuertes encinas.

11-028 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las señales del P. K. 14,000 moderna y antigua aún permanecían impertérritas a ambos lados de la vía mientras la fronda invadía el trazado cuando la intervención humana dejó de ponerle un límite a su avance inexorable. De esta forma, la Naturaleza

y el ser humano se confabularon para acabar con un ferrocarril que desde muchos años antes ya tenía la batalla perdida.

11-029 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señalización mecánica o fija surgió como una necesidad al ir aumentando la velocidad de los trenes y suponer con ello un peligro para enseres y personas, con lo que, poco a poco, proliferó una *“cantidad de señales, aparatos y material de todo tipo que a pesar del tiempo transcurrido aún perdura en nuestros ferrocarriles y lo que es más: funciona dándonos una idea de lo que significó en su día”* (Ferrer, 1983: 6).

11-030 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

El semáforo de distancia de estación de La Balanzona, en su lado Belmez, aparecía como un fantasma a la izquierda del trazado entre la vegetación incontrolable. Este tipo de artilugios se colocaban a más de un kilómetro de distancia de la estación a la que pertenecían.

11-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En concreto, esta pieza es de construcción belga, precisamente del fabricante Nicaise & Delcuve. Tuvo cinco metros de alto y dispuso de un disco de un metro de diámetro.

11-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Si el disco se presentaba paralelo a la vía se indicaba al maquinista de la locomotora que la vía principal de la estación a la que servía el artilugio estaba libre.

11-033 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Si el disco se presentaba perpendicular a la vía se indicaba al maquinista de la locomotora que la vía principal de la estación a la que servía el artilugio estaba ocupada por un tren, por lo que debía circular con precaución.

11-034 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía se dirigía durante un trayecto de algún que otro centenar de metros hacia la mole impresionante del cerro de Torreárboles, que aparece al fondo de la imagen.

11-035 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las trincheras se desenvuelven ahora entre pinos y encinas.

11-036 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

A la salida de estos taludes, la vía cruzó un camino mediante un paso a nivel ubicado en el P. K. 14,302 del que no se ha encontrado la menor traza ni en las hojas del MTN, hoja 923 Córdoba, ni en el propio terreno, por lo cual, de haber existido, debió ser una vía de comunicación minúscula.

11-037 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por esta zona se ubicó un día en el P. K. 14,306 la tajea de 0,50 metros de luz.

11-038 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Si en la foto 11-007 se indicaba que la vía describía una curva de ciento ochenta grados, desde esta posición, en el centro de la imagen, puede apreciarse la explanación del mismo trazado desde el punto donde fue tomada, lo que da una idea del enorme trabajo que se debió realizar para poder construirlo.

11-039 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra imagen en la que puede apreciarse la línea recta que supone la presencia de la explanación de la que se ha hablado con respecto a la imagen anterior.

Por esta zona, se dispusieron las tajea de 0,80 y 0,50 metros de luz en los P. K. 14,418 y 14,486,80.

11-040 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal indicadora del P. K. 14,500.

11-041 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - 28 de diciembre de 2004 - © Francisco Priego Serrano

Los pinos van ganando terreno al resto de las demás especies arborícolas y de monte bajo que hasta ahora habían imperado en los espacios aledaños al recorrido.

11-042 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

De nuevo, una trinchera ensombrece el recorrido. A la izquierda de la vía, aparece el aviso al maquinista, en forma de señal fija, de que algo más abajo hay un disco de distancia, de la que ya se ha hablado de una estación que está próxima.

11-043 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al dejar atrás los dos taludes, el paisaje se muestra en todo su esplendor puesto que la mole de Torreárboles y sus cumbres subordinadas lo presiden todo.

11-044 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - 28 de diciembre de 2004 - © Francisco Priego Serrano

En esta parte, en el P. K. 14,695 estuvo ubicada una tajea de 0,50 metros de luz.

11-045 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otro gran terraplén que se elevó sobre un barranco para que el tren pudiese sortearlo sin dificultad, aunque para construirlo hubiera que remover miles de toneladas de tierra.

11-046 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía continúa su ascenso y va hacia un nuevo encuentro con la carretera de Almadén, que aparece al fondo, a la que siempre estuvo unida, aunque se separasen a veces ambos caminos de una manera manifiesta.

11-047 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1965 - © Autor desconocido

El mismo paraje cuando la línea funcionaba aún muestra un aspecto despejado de maleza y arboleda, como corresponde a una explotación ferroviaria en activo, mientras el correo de Almorchón asciende pesadamente las fuertes rampas del trazado.

11-048 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1966 - © P. W. Gray

El ómnibus 1617, remolcado por la locomotora 240-2037, encarando la zona de mayores rampas de la explotación. En el centro de la imagen también puede apreciarse una vez más la explanación de la vía por donde acababa de pasar el convoy de viajeros, dos kilómetros más abajo, lo que indica la solución que se debió adoptar para ofrecer un mayor recorrido intercalando una gran curva de 180 grados para facilitar la escalada de los trenes.

11-049 - 11-050 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa doble de vías y obras del P. K. 14,846 se situó a la derecha del trazado. Dispuso de un espacio delantero concebido a modo de pequeña terraza y de un posible huerto instalado en el lateral derecho en el que se ubicó el necesario horno.

11-051 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Febrero, 1987 - © José Antonio Ortega Anguiano

Con seguridad, el horno se debió de levantar a la misma vez que la casa y en algún momento se le añadieron los elementos constructivos del aterrazado lateral cuya presencia podía intuirse por los restos materiales que pueden verse en el costado derecho.

11-052 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

Otros elementos de interés de la vivienda son los enormes eucaliptos centenarios que se erguían en la zona delantera cuya cerca fue construida en los años noventa del siglo XX por un trabajador de RENFE que la disfrutó en régimen de alquiler.

11-053 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

Habría que destacar el paso a nivel y la pasarela que sorteaba el canalillo del agua de escorrentía que construyese alguno de sus antiguos ocupantes para poder pasar sin dificultad sobre la vía desde el camino que partía de la carretera de Almadén y que llegaba hasta la casa.

11-054 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

El mismo paraje visto desde la carretera nacional 432 de Granada a Badajoz tocado levemente por un velo de la nieve que a una cota más alta iba a convertirse en un gran manto que lo cubriría todo.

11-055 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Lo infrecuente de la nieve en estas tierras de temperaturas veraniegas tan desmedidas convierte esta imagen en algo insólito, pero solo si no se piensa en que el clima continental que impera en la zona posibilita estas excesos de tanto en tanto, haciendo que la amplitud térmica llegue a marcar unas diferencias de hasta cincuenta y tantos grados, algo que no ocurre hasta ese extremo en las latitudes más calurosas ni más frías del planeta.

11-056 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - 30 de mayo de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

La vía seguía ascendiendo por los últimos metros en los que casi media Andalucía puede verse en toda su plenitud. Efectivamente, desde este punto es posible divisar todo el valle del Guadalquivir en general desde la zona de Bujalance, al Este, hasta las tierras llanas de las campiñas cordobesa y sevillana.

La imagen se ha tomado de la página 232 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

11-057 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

Así mismo, se contempla la sierra de Martos, Rute, Cabra, Sierra Nevada, los altos cerros donde se encuentra Estepa y Osuna, las tierras al norte de la zona de Málaga, la imponente mole de la ciudad de Córdoba y algunos pueblos encaramados en oteros, como Espejo, Fernán Núñez o Montilla.

11-058 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

La señal de P. K. 15,000 se encontraba en una cerrada curva que llevaba la vía hacia un paraje angosto que la apartaría inexorablemente de las caras soleadas que el cratón mesetario mostraba al Valle del Guadalquivir y la sumergiría definitivamente en terrenos norteños de la Sierra.

11-059 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

Las tajeas son pasos de agua cuya luz fluctúa entre los cuarenta y uno y ochenta centímetros. Su estructura puede ser abierta, como en el caso de la reproducida aquí, y cerrada, siendo su cubierta en este caso de dintel o de bóveda de cañón.

11-060 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

Según el documento del Perfil Longitudinal de 1921, en el P. K. 14,926,80 existió una alcantarilla de 1,50 metros de luz, pero debió ser esta tajea dado que no existe ningún paso de agua más en la zona, salvo este y el caño de 0,40 metros de luz que se ubicó en el P. K. 15,060,80.

11-061 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 30 de abril de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

Las pocas imágenes que existen de trenes circulando por la línea se tomaron en esta zona escarpada de los primeros kilómetros del recorrido entre Córdoba y La Mocha.

11-062 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 30 de abril de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

La parte del trazado que mira hacia el gran espacio andaluz acaba en este corto tramo que se hunde en el túnel que aparece al fondo.

11-063 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

El túnel de Las Malagueñas fue el nombre de la galería que horadó no un promontorio en sí, sino una pequeña silleta que conecta las caras este del macizo de Torreárboles y las lomas que dan a la Armenta y a La Balanzona.

11-064 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

También se conoció el paso como túnel de Los Piñoneros debido a la profusión de este árbol por la zona.

11-065 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta alcubilla está ubicada a pocos metros de la embocadura y a la derecha de la vía. Como otros muchos veneros que estuvieron a disposición de algún asentamiento humano, dispuso en tiempos de una pequeña estructura de mampostería con puerta metálica que protegía el agua del polvo y de los animales.

11-066 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - 9 de octubre de 2015 - © Juan José Ramos Vicente

Sin embargo, posteriormente, se la despojó de la misma y el acuífero perdió su protección, pero mostró con cuánto mimo se había protegido su contenido imprescindible levantando un muro en seco. Sin duda que los moradores de la casa cercana de vía y obras ya vista más atrás en el trazado y otra que había algo más adelante debieron de tomar su agua en múltiples ocasiones.

11-067 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Autor desconocido

La portada sur del túnel número 5 dispuso de un diseño unificado que como tal fue común a casi todas las otras portadas de la línea.

En el lado derecho, junto a la boca, hubo una señal de prohibido el paso a los peatones, como estaba prescrito por las ordenanzas.

11-068 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El muro de la embocadura fue realizado a partir de piedra calcárea blanca y roja de molinaza con las cuales se homogeneizó el aspecto de las erigidas para casi todos los demás horadamientos subterráneos de la línea,

11-069 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

El túnel estuvo situado en el P. K. 15,243 y tuvo una longitud de 141,70, su ancho fue de 4,50 metros, su altura era de 5,20 metros y se emplazó a 469 metros de altura sobre el nivel del mar.

11-070 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

Estuvo dispuesto en una curva muy abierta y en una rampa, como fue habitual en todos los túneles de una línea cuyo trazado discurría por una de sierra de pendientes pronunciadas. Como otros, la techumbre estuvo rematada con una bóveda de cañón construida con ladrillo rojo. Las paredes de roca dura de la galería estuvieron revestidas con muros de *opus incertum*.

11-071 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

Juan Afán contaba que los maquinistas que iban en la máquina de cola subían hasta La Mocha sin enganchar al resto del convoy para dejarse caer hacia atrás con el fin de regresar a Cercadilla, pero en este túnel, en la rampa de los primeros metros, con el humo de las dos locomotoras se perdía la visibilidad y sin querer, la de atrás se separaba del resto del tren.

11-072 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

Cuando se recuperaba la visibilidad tras salir de la galería, la locomotora rezagada debía retomar la velocidad adecuada para alcanzar al tren que la precedía antes de llegar a la segunda rampa del 33 por mil, pero al conectar de nuevo, si no se topaba con cuidado, se podían romper los topes y hasta hacer descarrilar el vagón de cola. Entonces, para evitarlo, lo que se hizo fue obligar a la última locomotora a ir siempre enganchada de manera correcta hasta que se llegase hasta Cerro Muriano (Afán, 1979).

11-073 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

Los últimos metros del túnel antes de salir por su embocadura norte.

11-074 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

También esta salida tuvo un revestimiento que la unificó con otras muchas pertenecientes a los demás túneles de la línea.

11-075 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

En el lado izquierdo de la imagen, medio oculta por la maleza, se podía ver aún, emergiendo de entre su ruina, una señal de punto hectométrico constituida por un trozo de carril clavado en el suelo que mostraba la cara inferior del patín.

11-076 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La imagen muestra cómo se debieron excavar los taludes de ambos lados de la vía hasta que se hizo inevitable tener que horadar una galería de paso al otro lado del promontorio.

11-077 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal de P. K. 15,500 se ubicó donde la explanación debió continuar mediante un prominente terraplén que sorteaba un pequeño torrente que vertía sus aguas en los primeros metros del cauce alto del arroyo Rabanales.

11-078 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Bajo este, se debió implantar una alcantarilla de 2 metros de luz que se dispuso P. K. 15,445.

11-079 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La existencia del paso a nivel del P. K. 15,674 está constatada mediante unas exiguas instalaciones consistentes en dos contracarriles que se asientan entre las dos vías y algunos postes que un día sujetaron las cadenas de cierre.

11-08 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sin embargo, no se ha encontrado la menor señal de que un día existiese el camino que lo cruzó ni sobre el terreno ni en ninguna de las ediciones del MTN, Hoja 923 Córdoba, con lo cual, no es posible saber las direcciones que tomó a partir de este punto, sin embargo, la presencia de la casa de vía y obras del P. K. 15,674 también fue lo suficientemente explícita como para indicar que un día pasaron bienes y personas por el paso a nivel que hubo junto a ella.

11-081 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

El edificio, situado a la izquierda del trazado, fue una más de las muchas viviendas de este tipo que hubo a lo largo de la línea. En su costado izquierdo aún se evidenciaban las huellas de haber tenido adosadas alguna estructura constructiva, por lo cual, la ventana correspondiente fue transformada en una abertura de intercomunicación con el resto de la casa. Dispuso de dos puertas de salida y dos ventanas laterales en cada hastial para procurar la ventilación de la sala de estar y los dormitorios.

11-082 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En su costado derecho tuvo un corral y un huerto y, por los restos materiales encontrados, tuvo hasta un horno aceptablemente conservado, quizás porque tuvo forma de bóveda, debido a lo cual fue uno de los mejores conservados de toda la línea.

11-083 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

De nuevo, el terraplén construido para disponer la explanación de la vía generó para el mismo una alcantarilla de 1,50 metros de luz que se ubicó en el P. K. 15,714 para permitir el paso de un cauce menor tributario también del curso alto del arroyo Rabanales.

11-084 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El tono homogéneo del color del monte bajo se singulariza cuando cada especie de la botánica de la zona florece en primavera y así, aunque sea desde muy lejos, es posible distinguir los generosos amarillos de las aulagas, los modestos fucsias de los jaguarzos y los llamativos blanco de las jaras.

11-085 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía serpentea en dirección a Córdoba entre los taludes convexos de los terraplenes y los cóncavos de las trincheras.

11-086 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La circunstancia de que este espacio se elevó hace millones de años cuando el Plegamiento Alpino removió toda la corteza terrestre, hizo que en los cortes de los taludes apareciesen todo tipo de elementos geológicos. En este caso, la durísima roca que aparece en el lado izquierdo de la imagen se entremezcló un día con la blanda arcilla de la derecha en una amalgama que la construcción de este ferrocarril puso al descubierto.

11-087 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La condición de terreno de sierra no permite muchas formas de aprovechamiento agropecuario, por ello, salvo la ganadería ovina y caprina, que apuran los pastos, la única que suele verse por la zona es la porcina, que busca en el suelo la abundantísima bellota de los vastos encinares de la zona.

11-088 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otro gran terraplén en cuya base se dispuso una tajea de 0,80 metros de luz en el P. K. 16,172,50.

11-089 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La estabilidad de los postes del telégrafo del ferrocarril se solventó a lo largo del tiempo con diversas soluciones cuyos variados ejemplos pueden encontrarse también en esta línea.

11-090- Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

En este caso, se enderezó el mástil con otro tronco clavado a su extremo superior y cimentado bajo tierra en la propia ladera del talud.

11-091 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa doble de vías y obras, ubicada a la izquierda del trazado en el P. K. 16,462 fue otra vivienda que conservó durante muchos años la traza de una terraza delantera que debió dar algo de calidad de vida a sus antiguos moradores, si es que alguna vez se cubrió con la sombra que le proporcionó el verde techo de una parra.

11-092 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Mi mejor acompañante por la vía hizo un poco el ganso cuando fui a disparar esta foto en un día de una ubérrima primavera que recuerdo como muy feliz, no solo por el magnífico paseo por un paraje ferroviario que he amado siempre, sino, sobre todo, por la agradable compañía de mi hijo.

11-093 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La edificación sirvió de vivienda al guardabarrera que debía controlar la apertura o el cierre de las cadenas del paso a nivel del camino de La Almenta, ubicado en el P. K. 16,498,20.

11-094 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la zona trasera, crecieron grandes higueras que pudieron dar dulces frutos a los moradores de la casa y que tras el abandono de la casa solo fueron una pincelada más de verde entre maleza.

11-095 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa tuvo en sus proximidades un huerto en el que hubo una pila para lavar la ropa, otro elemento inusual hoy que fue muy común en tiempos pretéritos. Curiosamente, mientras en los núcleos urbanos se socializaba el uso de los electrodomésticos a partir de los años intermedios del siglo XX, en las viviendas y poblados aislados de la línea aún pervivían los modos de vida tradicionales, dado que seguían empelándose pozos y fuentes para obtener agua, pilas para lavar la ropa, cocinas de leña, etc.

11-096 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

También hay en sus inmediaciones un pozo de agua abundante que se ubicó a la izquierda de la vía. Debió disponer en tiempos de un brocal consistente en una pequeña estructura circular de mampostería, pero, un día lo perdió y alguien lo tapó tan solo con unas chapas y unas ramas, lo que representó un peligro para los posibles caminantes que se acercasen a sus inmediaciones.

11-097 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Bajo el terraplén, hubo una tajea de 0,80 metros de luz que se ubicó en el P. K. 16,537. Algo más arriba, cruzó la vía un caño de 0,40 metros de luz que se dispuso en el P. K. 16,647. Así mismo, otro caño de 0,40 metros de luz se embutió en el P. K. 16,820,20.

11-098 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cuando se llegaba a coronar las rampas de La Mocha, en cuanto el tren tomaba la pendiente hacia Cerro Muriano, la máquina de cola se frenaba, se invertía la marcha y se dejaban caer por la cuesta que se acababa de subir porque había sido desenganchada en La Balanzona. Sin embargo, cuando se dispuso que la circulación en doble tracción se hiciese enganchado todo el conjunto la locomotora debía llegar hasta la estación citada y volver desde allí.

11-099 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sin embargo, a la segunda locomotora solo se la unía al vagón de delante mediante el enganche, sin tener acoplada la manguera de freno. Por lo cual, llegados a La Mocha, el fogonero se deslizaba por la pasarela de la caldera, llegaba hasta el bastidor delantero y aprovechándose de que los enganches tenían holgura, desconectaba su máquina del resto y volvía a Córdoba desde allí sin tener que llegar hasta la siguiente estación. Por supuesto, la maniobra suponía un riesgo que no todos los operarios estaban dispuestos a asumir (Afán, 1979).

11-100 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los pasos de agua bajo la vía fueron numerosos en un corto trayecto debido a las peculiaridades de un terreno con tanta pendiente, por lo cual, también se construyó el caño de 0,40 metros de luz que se puso en el P. K. 16,916,20.

11-101 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las rampas de La Mocha acabaron siendo legendarias no solo entre los operarios que circulaban por la línea, sino por todo el mundo debido a los desastres ferroviarios que ocasionaron. Precisamente, en este otro punto es donde se encontraba el otro gradiente de treinta y tres milésimas en un trayecto, interminable para los trenes ascendentes, de 390 metros de longitud

11-102 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

La Mocha es el topónimo de un lugar situado a 532 metros sobre el nivel del mar, por lo cual, con respecto a Cercadilla hubo una diferencia de altura de 405 metros. Estuvo inmersa en un espeso bosque de pinos mediterráneos, posiblemente, el mayor que existe en la provincia de Córdoba.

11-103 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal del P. K. 17,000 estuvo casi al final de la dura cuesta que acababa con la pendiente continua que tenía la vía desde que salía de la capital. Al contrario, fue el punto álgido a partir de cual los trenes que se dirigían hacia Córdoba iniciaban su peligroso descenso.

11-104 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

En esta zona, en el P. K. 17,120, era donde la locomotora de cola que empujaba los trenes ascendentes se detenía y se dejaba caer marcha atrás una vez acabada su misión, dado que, como se ha dicho, había sido desenganchada del resto del convoy en La Balanzona.

33.12.0. Puesto de seguridad de La Mocha

12-001 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

En La Mocha, se emplazó un puesto de seguridad que fue conocido con el nombre del topónimo. En el lado izquierdo de la vía, hubo un edificio de gestión de tráfico consistente en una caseta, cuyo emplazamiento no se ha encontrado, en el que se dispuso un teléfono para pedir vía libre a La Balanzona.

12-002 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

Al parecer, hubo una vía enarenada, con lo cual, debió tener una aguja que dispuso de un cambio, una marmita, un indicador de aguja, un piquete de entrevías y dos palancas para accionar los discos de distancia, sin embargo, ni arqueológica ni documentalmente se ha podido constatar la existencia de todo este tinglado necesario para este tipo de instalaciones, salvo en el plano del proyecto realizado en 1901.

12-003 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

Según este documento, la punta de la aguja que dio paso a la vía de seguridad se plantó en el P. K. 17,291 y se extendió por espacio de 221,40 metros. El cambio se tomaba desde el lado Belmez. Es decir, que solo podían detenerse en ella los trenes que iban en dirección a Córdoba.

12-004 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

En el puesto se revisaban los frenos de todos los vagones que conformaban un convoy y se calzaban las zapatas de estos con una tabla gruesa que se le quitaba en La Balanzona.

33.13.0. Trayecto de La Mocha a Cerro Muriano

13-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un poco más adelante del puesto de seguridad de La Mocha, estuvo dispuesta una tajea de 0,50 metros de luz en el P. K. 17,126,40.

13-002 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

Por esta zona, comenzaban a aparecer las señales de aviso de proximidad del semáforo de distancia de la estación de Cerro Muriano, que no estaba lejos.

13-003 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

La larga recta de La Mocha se desenvolvía en el espacio de las cumbres primeras de Sierra Morena, por ello, hubo que enclavar la vía entre largas trincheras de altos taludes cuyas cunetas de coronación estuvieron cuajadas de pinos.

13-004 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

La gran depresión que se abre en el lado derecho del trazado muestra en esta zona las pendientes que acaban en el arroyo Guadalbarbo, que desemboca en el Guadalquivir a su paso por Alcolea de Córdoba. Precisamente, partiendo de esa población y siguiendo el curso de dicho cauce menor fue donde se pensó enclavar los primeros trazados del ferrocarril de Belmez, hasta que se decidió trazarlo por donde se hizo finalmente.

13-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Semáforo de distancia de la estación de Cerro Muriano al que se le añadió un árbol de un disco proveniente del ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, construido en 1868 por la empresa francesa Conderc (Ramos, 2016: 126), en cuya zona superior se le colocó una señal triangular fija con la que se indicaba al maquinista la necesidad de conducir locomotora con precaución.

13-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La presencia de este tipo de semáforos dobles no fue muy común dentro de la señalización mecánica de la línea. De hecho, tan solo en el lado Belmez de esta estación y en el lado Córdoba de Cabeza de Vaca es posible ver esta extraña dualidad, ya que en el resto de las estaciones las modificaciones que se hicieron en las señales móviles fue convertirlas en fijas tras colocarles unos discos.

13-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los semáforos de distancia estuvieron compuestos de un farol, que se subía o bajaba mediante las guías con una cadena, una pantalla, el árbol y la columna. Las luces se alimentaron con aceite, petróleo, con carburo y con energía eléctrica. Cuando estaba abierto, el disco avanzado presentaba de día la pantalla paralela a la vía y de noche luz blanca. Cuando estaba cerrado presentaba de día la pantalla perpendicular a la vía y de noche Luz roja.

13-008 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

Los dispositivos se colocaron a más de un kilómetro de distancia para indicar al maquinista que había una estación cercana y que sus vías estaban libres, ocupadas o que debía aminorar la marcha como precaución a fin de evitar un choque con los trenes estacionados.

13-009 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

Al haberlo desprovisto de su mecanismo de giro y del sistema de iluminación original que podía subir y bajar a voluntad para proceder al encendido y apagado de su

farol, es muy difícil interpretar cómo fue el único vestigio que quedaba de entre otros muchos semejante o iguales que existieron en la etapa primigenia de este ferrocarril.

13-010 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

Milagrosamente, a pesar del deterioro de la línea, se podía ver aún un mástil de transmisión aérea del cable que movía el disco de distancia desde el enclavamiento de cambios de la estación de Cerro Muriano.

13-011 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

En el P. K. 17,545,40, se instaló una alcantarilla de 1 metro de luz.

También, en el lado derecho de la vía, se levantaba aún, medio oculto por el balasto, la cara inferior del patín de un carril que se había convertido en una señal de punto hectométrico.

13-012 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

Esta curva marcó los últimos metros de la zona de crestas de Sierra Morena y dio paso a un espacio mucho más antropizado como fue el entorno minero de Cerro Muriano.

13-013 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Pese a haberlos buscado, no fue posible encontrar los restos del paso a nivel que la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces indicó que existía en el P. K. 17,917,40 en su documento fechado en 1921 y que nos sirve de guía. Ni siquiera se hallaron indicios de la traza del camino que lo cruzó en ninguna de las ediciones del MTN en su Hoja 923 dedicada a Córdoba.

13-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El gran terraplén que hubo que elevar en este barranco necesitó de una alcantarilla de 1 metro de luz que se ubicó en el P. K. 17,940.

13-015 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

La señal del P. K. 18,000 se alzaba en mitad de la explanación de esta enorme masa de tierra que fue traída aquí desde otros puntos de la línea en los que se debió quitar para permitir el paso de la vía.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

13-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El trazado seguía serpenteando entre pinos, encinas y monte bajo.

13-017 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

Por este espacio, la vía discurría por un lugar en el que ya se comenzaban a ver las edificaciones del poblado de Cerro Muriano.

13-018 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

La inacabable curva continuaba su trazado mientras se elevaba la vía exterior un tanto con respecto a su paralela a fin de darle el peralte necesario para aminorar la fuerza centrífuga generada por la velocidad de los trenes.

13-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Verano, 1966 - © Autor desconocido-Col. Antonio García Porta

En algún año indeterminado de la década de los sesenta del siglo XX, el correo de viajeros se dirigía hacia Córdoba tras salir de la estación de Cerro Muriano, remolcado por la locomotora diesel Alco 10811.

13-020 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Por fin aparecen las primeras casas del grueso de la población de origen minero que, como el Fénix, tuvo un final hace muchos siglos y un nuevo principio durante la segunda mitad del siglo XIX.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

13-021 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

Efectivamente, el origen de Cerro Muriano estuvo en el Periodo Calcolítico y estuvo vigente como poblamiento hasta la etapa visigoda, tras un siglo de esplendor en la época romana. Después de un escaso resurgimiento fechado en la etapa califal, la zona se despobló hasta que en la segunda mitad del siglo XIX se volvieron a explotar sus minas con la misma intensidad como se había hecho en la etapa romana.

13-022 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 9 de octubre de 2015 - © Juan José Ramos Vicente-Col. José Antonio Ortega Anguiano

Esta casa doble de vía y obras estuvo ubicada a la derecha del trazado en el P. K. 18,382. Tuvo un corral y un huerto situados en el hastial derecho en el que aún se

levantan las viejas zahúrdas y los gallineros realizados por sus antiguos propietarios reutilizando viejas traviesas de la vía ya inservibles para su uso primigenio que los inquilinos posteriores al cierre de la línea supieron conservar.

13-023 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como otras del trazado, fue construida entre 1870 y 1872 y dispuso de sus mismas características formales y constructivas. Sin embargo, como cada una de sus gemelas, se individualizó a partir de la potestad de cada ocupante. Por lo cual, tuvo también una terraza delantera cerrada con una marquesina de mampostería.

13-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El bancal delimitado por la valla convirtió el espacio en un reducto privado en el que sus inquilinos se resguardaban del calor bajo la protectora sombra de varias parras que se extendían por el tinglado de alambres con el que se conformó un sombrero.

13-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra de las peculiaridades de esta casa fue el añadido con el que se logró aumentar las dependencias originales, para lo cual, tan solo se continuó la caída del tejado, lo que le dio un aspecto insólito y hasta poco útil, presumiblemente, si se tiene en cuenta que con una disposición así el interior no estuvo bien aprovechado.

13-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

El paso a nivel al que sirvió la casa estuvo situado en el P. K. 18,392,50. Se le dotó de las correspondientes barreras y hasta dispuso de una pequeña garita para refugio del operario que debía esperar al tren.

13-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

Precisamente, en el interior de la misma, algún guardabarrera friolero construyó un fogón, al que le puso una desmesurada chimenea, para calentarse mientras esperaba a los trenes para abrir y cerrar las barreras.

A su costado derecho, también se construyó un pequeño edificio de traviesas que debió servir de leñera o de cuarto trastero que supuso un desahogo para la familia.

13-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

La casa doble de vía y obras de Cerro Muriano es un ejemplo diáfano de un modo de vida desaparecido muy típico de la etapa industrial. Su estado de conservación es muy aceptable y su aspecto originario pareciera no haber sufrido transformación alguna

desde la época de funcionamiento de la línea, aunque el avance inexorable de los tiempos la haya despojado de sus dos pequeños reductos anexos a ella que estuvieron ubicados al otro lado de la vía.

13-029 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida Priego - 28 de diciembre de 2004 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Francisco Priego Serrano

Tras un pequeño terraplén, en cuya base se asentó una alcantarilla de 1,50 metro de luz que se ubicó en el P. K. 18,507,40, se encontraban los cambios de salida del lado Córdoba de la estación de Cerro Muriano.

Como era propio en la zona, los pinos mediterráneos se enseñorearon finalmente de un paisaje que fue muy anodino mientras fue explotado por las compañías extranjeras que laboraron las minas del entorno, sin embargo, se regeneró en parte cuando se sembró este enorme pinar en las primeras décadas del siglo XX.

33.14.0. Estación de Cerro Muriano

14-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Entre 1912 y 1919 - © Autor desconocido-Col. Pearce

Panorámica del sector occidental de Cerro Muriano vista desde el castillete o desde la casa de bombeo del pozo de San Rafael. A la izquierda aparece el cercado de la fábrica de aserrar, detrás está el cerro de La Coja, más a la derecha se levantan las chimeneas de los hornos del cobre.

La alcantarilla izquierda de la carretera de Almadén muestra el lugar por donde pasaba el trazado del ramal del ferrocarril minero de vía estrecha que ponía en comunicación el pozo de San Rafael y la fundición.

La imagen se ha tomado de la tesis doctoral *La minería y la metalurgia del cobre como elementos de industrialización: Análisis arqueológico del complejo británico de Cerro Muriano (Córdoba)*, de Juan Manuel Cano Sanchiz.

14-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Década de los años diez del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Pearce

Los chozos eran, entre otros, los habitáculos en los que se alojaban los mineros. La ubicación donde se asentaron nos es desconocida.

La imagen se ha tomado de la tesis doctoral *La minería y la metalurgia del cobre como elementos de industrialización: Análisis arqueológico del complejo británico de Cerro Muriano (Córdoba)*, de Juan Manuel Cano Sanchiz.

14-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Entre 1912 y 1919 - © Autor desconocido-Col. Pearce

Las oficinas de la Cordoba Copper Company Ltd., vistas desde el castillete o la casa de bombeo del pozo de San Rafael. A lo lejos, a la derecha, aparece el edificio originario de la iglesia de la población.

La imagen se ha tomado de la tesis doctoral *La minería y la metalurgia del cobre como elementos de industrialización: Análisis arqueológico del complejo británico de Cerro Muriano (Córdoba)*, de Juan Manuel Cano Sanchiz.

14-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Entre 1915 y 1919 - © Autor desconocido-Col. Pearce

Vista panorámica de Cerro Muriano tomada desde el noroeste. A la izquierda puede verse la casa de empleados y el edificio de viajeros de la estación, la iglesia, en el centro, los muros blancos de la fábrica de serrado y a la derecha, el barrio obrero.

La imagen se ha tomado de la tesis doctoral *La minería y la metalurgia del cobre como elementos de industrialización: Análisis arqueológico del complejo británico de Cerro Muriano (Córdoba)*, de Juan Manuel Cano Sanchiz.

14-005 - 14-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1912 - © Autor desconocido-Col. Pearce

Panorámica del sector oriental de las instalaciones mineras vistas desde el cerro de La Coja tomada en torno al año 1912, dado que aún no se había construido ni la iglesia, ni el edificio de las viviendas del personal ni el de la lampistería y los retretes de la estación de ferrocarril.

La fotografía es el resultado de la unión de dos imágenes que reproducían espacios contiguos y que fueron unidos mediante un programa de retoque fotográfico.

La imagen se ha tomado de la tesis doctoral *La minería y la metalurgia del cobre como elementos de industrialización: Análisis arqueológico del complejo británico de Cerro Muriano (Córdoba)*, de Juan Manuel Cano Sanchiz.

14-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1916 - © Autor desconocido-Col. Pearce

Dos guardias civiles y un niño posan en el camino de entrada a la estación. Al fondo, aparece la zona trasera de la vivienda para dos agentes ferroviarios.

La imagen se ha tomado de la tesis doctoral *La minería y la metalurgia del cobre como elementos de industrialización: Análisis arqueológico del complejo británico de Cerro Muriano (Córdoba)*, de Juan Manuel Cano Sanchiz.

14-008 - Imagen digital - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Debido a que el espacio que ocupaba la estación de Cerro Muriano se integró dentro del tejido urbano de la población y a que sus dependencias se utilizaron de una manera casi ininterrumpida desde su inauguración en 1905, el conjunto arquitectónico y estructural permaneció casi inalterable a lo largo de los años.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

14-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

El enclavamiento de los cambios del lado Córdoba cuando aún se mantenía en pie la garita para protección del guardagujas. Aquí, más que en otro lugar, se concentraba un alto número de elementos de la señalización mecánica, integrada por discos y pantallas, según su forma fuese circular o cuadrada. Además, la inmensa mayoría estuvieron perforadas para minimizar la fuerza del viento en su superficie.

14-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

El disco de distancia del lado Córdoba podía moverse desde la estación sin tener que desplazarse hasta donde estaba, a más de un kilómetro, ya que podía ser accionado con la ayuda de palancas como esta, alambre de acero de transmisiones y contrapesos.

14-011 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

La estación se implantó aquí debido a la importancia que las minas de la zona adquirieron en la etapa finisecular del siglo XIX. El trazado de sus vías fue muy simple: dos para permitir el cruzamiento, otra para el estacionamiento temporal de vagones, otra que entraba hasta la fundición de las minas, que finalmente quedó en una vía muerta al desmantelarse este ramal y otra vía muerta de servicio para el muelle de carga.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

14-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal de aguja de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces se hizo omnipresente durante casi toda la historia de la línea, sin embargo, debió haber otras. En la imagen 14-013, pueden observarse los restos de una cuya palanca de cambio estuvo acoplada a ella, de tal modo que era la propia pértiga la que cambiaba de posición la flecha y el farol y no, como en el caso de las demás señales conocidas, de manera refleja desde la propia aguja.

14-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

Disponía de una plataforma elevada del suelo unos cincuenta centímetros más o menos y de un tamaño suficiente para que sirviese de pescante para que el operario que debía subir a ella alcanzase a encender el fanal para que marcara las dos posiciones en las horas nocturnas.

Pese a haberse investigado y preguntado a otros conocedores del medio de transporte que nos ocupa, no ha sido posible saber quien fue su fabricante, ni cuando se construyó, dónde estuvo originalmente y otros datos relativos a ella.

14-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

Por su rareza, se piensa que pudiera ser una señal original del Ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez, cuyas homólogas desaparecieron por completo de la línea cuando la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces implantó el tipo que esta había adoptado para su red, quedando aquí la de la imagen por no se sabe qué albur del destino.

Se cree también que pudo ser traída desde cualquier lugar en tiempos más pretéritos como producto del desmantelamiento de alguna instalación ferroviaria desconocida y dejada aquí junto a la chatarra junto a la que se la halló para retirarla no mucho después.

14-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

También es posible que sea la señal que dio paso o que cerró la aguja de la vía del ramal que se construyó para que sirviese a las minas. Por ello, al ser de propiedad distinta a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, se colocó un modelo diferente al que tenía normalizado la misma en sus instalaciones, sin embargo algo así hubiese sido extraño teniendo en cuenta que la construcción del ramal, aunque privado, fue una obra llevada a cabo en exclusiva por Andaluces.

Así mismo, la señal de aguja de dicho cambio se sustituyó en las décadas intermedias del siglo XX por un modelo de la antigua compañía MZA, por lo cual, muy bien pudiera haber sido esta la que se quitó de ese lugar.

14-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

La báscula que hubo en Cerro Muriano fue diseñada para pesar hasta 30 toneladas.

Las básculas son compañeras inseparables de los arcos de gálivos, ya que siempre se sitúan muy próximos para comprobar que el volumen de la carga no excede las medidas de lo prescrito por la compañía explotadora y evitar así que pueda haber accidentes en los puentes o los túneles al rozar esta sus medidas extremas.

Según Ángel Mediero, que estudió las características y clasificó las básculas y vagones de contraste de la red española de ferrocarriles (Morales, 2002: 52-59), indicó que los tipos a considerar entre las primeras se dividen entre las que ejercen sus funciones de manera estática, es decir, con el vagón a pesar parado, y dinámica, con el vehículo en movimiento, aunque también existen algunos otros tipos menos conocidos. A su vez, las estáticas se dividen entre las de tipo puente y las compound.

14-017 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - 28 de diciembre de 2004 - © Francisco Priego Serrano

Lo más normal es que se instalasen las de tipo puente, por lo que estas son las más numerosas, dado que *“todas las compañías ferroviarias, tanto de vía ancha como de vía estrecha, instalaron básculas en sus redes. Básculas que fueron heredadas por otras compañías cuando las primeras desaparecieron al ser absorbidas por las nuevas o cuando fueron rescatadas por el Estado”* (Morales, 2002: 52).

14-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

La topera de la segunda de las vías muertas que tuvo esta estación se colocó ahí para cercenar la vía de penetración del ramal de las minas construido por la Cordoba Copper Company Ltd, que fue levantado cuando se cerraron definitivamente en 1929.

14-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años cuarenta del siglo XX - © Autor desconocido-Diario Córdoba

Imagen de un grupo de personas, ferroviarios y posibles veraneantes a juzgar por el atuendo distinguido, tomada en Cerro Muriano ya en tiempos de RENFE, en la parte de la cabina de una máquina "cuatrocientas" de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

14-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años treinta del siglo XX - © Autor desconocido-Diario Córdoba

Una locomotora consolidation, procedente del lejano ferrocarril de Linares a Almería, se encontraba estacionada momentáneamente en la vía I de Cerro Muriano en un año indeterminado de la década de los treinta del siglo XX esperando proseguir su marcha con el correo de la mañana para dirigirse a la capital cordobesa.

14-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 3 de abril de 1966 - © Ian Turnbull-Rail Photoprint

Una de las raras fotos conocidas de trenes circulando por la línea muestra también al correo de la mañana estacionado en el mismo lugar, con una máquina y una composición diferente, pero más de treinta años después. La locomotora era la 240-2034.

14-022 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Invierno, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el año 1916 se construyó una valla de cerramiento de la estación para delimitar los terrenos de la empresa y los de las minas. Se trató de un muro de cierre situado a ambos lados de la vía realizado con la técnica de encofrado y jalonado de pilares de ladrillo que le confirieron estabilidad al conjunto.

14-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En algunas zonas, el sistema constructivo muestra un zócalo de piedras de *opus incertum* que pudiera ser una muestra de la manera como se ha resuelto la cimentación que luego se continúa con el encofrado. Es posible que en un primer momento se enfoscasen y encalasen las superficies o, al menos, se blanquease directamente sobre el encofrado.

14-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Es muy probable que se rematase la zona alta del encofrado con un pequeño hastial realizado con dos ladrillos dispuestos para que la lluvia al caer no quedase estancada y horadase la zona alta del muro, con lo que poco a poco se hubiese erosionado y se hubiese desventrado, como de hecho ocurrió en los metros que se pudieron observar que quedaban aún en pie. Con seguridad, en la zona entre el edificio de viajeros y la casa doble para alojamiento de dos agentes tuvo este remate puesto que aparece reflejado en las fotos históricas realizadas en la segunda década del siglo XX.

14-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque el perímetro cerrado originalmente fue amplio, hoy ya no queda nada de aquella obra al haberse añadido cercas y edificios más recientes a lo que un día fue el contorno primigenio, sin embargo, años después del cierre de la línea aún era posible ver algunos vestigios ocasionales e inconexos de la obra.

14-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como quiera que la estación de Cerro Muriano se construyera algo separada de la carretera de Almadén, quedó un espacio amplio para disponer un patio de carruajes ante el edificio de viajeros.

14-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

El lugar se completó con el cerramiento septentrional producido por la valla de los huertos aledaños a la casa de dos agentes y el que lo acabó delimitando por el sur mediante una empalizada de traviesas acabadas en punta.

14-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

El muelle de mercancías con rampa de acceso de carga y descarga se ubicó en el P. K. 18,757,50. Fue un elemento típico de la etapa de la revolución industrial y aún puede verse en un aceptable estado de conservación. Es una pequeña estructura dispuesta casi al final de una vía muerta, lo que indica que en esa estación no se pensaba embarcar largos convoyes puesto que el tráfico principal se iba a generar en las minas de la Cordoba Copper Company Ltd.

14-029 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este edificio encalado estuvo dedicado a bar y sustituyó en 1965 a una vieja cantina de mampostería y madera que había en su lugar, como ocurrió también en la estación de Obejo y casi con toda probabilidad en El Vacar. Con el tiempo, su mampara

de cristales delantera fue sustituida por un tabique de obra para convertirla en una habitación más del inmueble.

14-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

En torno a la construcción se fueron añadiendo una serie de dependencias anejas que se diseminaron por una especie de pequeño jardín o grupo de árboles más o menos compactados, situado en su costado izquierdo que pudieron servir de desahogo del negocio o bien para vivienda.

14-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Antonio Montilla Lucena

Otra de las imágenes casi excepcionales que existen de trenes circulando por la línea es esta en la que aparece un convoy de bateas y vagones de bordes medios.

14-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

El plano original de la estación de Cerro Muriano se remonta a 1904, pero el año de puesta en servicio fue 1905. El edificio de viajeros se construyó a la izquierda del trazado en el P. K. 18,810. Se levantó con muros de sillares de piedra y careció de zócalo, jambas y paredes enfoscadas y encaladas.

14-033 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tuvo dos puertas de salida diferentes, una para la habitación dedicada a oficina de gestión del tráfico y la otra para sala de espera. En el piso alto se abrieron dos ventanas que daban a la fachada principal. En los dos hastiales se dispusieron vanos para el paso y ventilación de las dependencias que conformaron la vivienda.

14-034 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tuvo una escalera de hierro exterior adosada a su costado izquierdo, que permitió el acceso a la vivienda del piso superior. Su factura y diseño es exactamente el mismo que las dos que se adosaron a los hastiales de la casa de dos plantas de la estación de Espiel, por lo cual debieron tener el mismo fabricante, ya que la citada casa, al igual que este edificio de viajeros, también se construyó en 1905.

14-035- Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

El edificio de viajeros tuvo un andén delantero de 58 metros de largo jalonado de robinias, un árbol muy frecuente en las demás estaciones de la línea debido a su dureza, que dieron sombra a los viajeros y a los ferroviarios que gestionaron el tráfico de la parada.

14-036 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

Paralelo al mismo, hubo otro andén situado en entrevías para permitir el acceso a quienes debían tomar los correos estacionados en las vías II y IV. Se levantó cuando se puso en funcionamiento esta parada construyendo solo la zona de rampas y el lado que daba a la vía IV, ya que la vía VI no se construiría hasta años más tarde, por lo tanto no hizo falta delimitar su perímetro por la parte nordeste.

14-037 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este edificio es una pequeña pero bella construcción de ladrillo visto, de tejado a dos aguas rematado con molduras de madera, con un uso triple, ya que servía de almacén de lampistería, retretes y urinarios. El diseño original, que solo tuvo el uso relativo a calmar las necesidades fisiológicas de los seres humanos, se repitió tal cual en el edificio de retretes que se levantó en la estación de Cabeza de Vaca.

14-038 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

El tipo de ladrillo usado para una dependencia y otra cambió y es manifiesta la parte añadida en el hastial norte en la que se ubicó la lampistería, cuyo momento de construcción se desconoce. Como quiera que al agrandar el edificio por ese lado se cegó la puerta de uno de los retretes, se abrió por el costado contrario a la vía.

14-039 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como se ha visto, en el lado del andén hay un paramento que conforma el urinario. En el hastial izquierdo está el retrete de caballeros, en la fachada posterior se abre el de señoras y en el hastial derecho la pequeña pero necesaria lampistería.

14-040 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La foto no es solo una instantánea realizada a un grupo de familiares y conocidos, sino que tuvo el objeto de inmortalizar una falta de ortografía que hería la vista y que nadie corrigió durante tantas décadas como permaneció colgada en el muro.

14-041 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 30 de abril de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

Una locomotora 1300 arrastrando un tren de vagones de bordes medios y bateas continua su marcha por la vía I.

14-042 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vivienda para dos agentes, proyectada en 1914 pero construida quizás dos años más tarde, mantuvo a lo largo del tiempo un estado muy aceptable de conservación debido a que estuvo habitada por ferroviarios que la tenían en régimen de alquiler para que les sirviese de segunda residencia.

14-043 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Dispuso de dos puertas de salida y de dos ventanas laterales para ventilación de la sala de estar y el único dormitorio que tenía en la fachada. En la parte trasera se abrieron otras dos ventanas en su piso alto otras dos en el piso bajo.

14-045 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Su flanco izquierdo daba a un recinto ajardinado en el que había abundante vegetación y en el que quedaron integrados los dos corrales que tuvo a la espalda de la construcción, a los que se accedía por puertas ubicadas en sus respectivos costados.

No es la única vivienda que se construyó en la línea con este diseño ya que en Villanueva del Rey hubo otra exactamente igual.

14-046 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los huertos de los que dispusieron los ferroviarios de Cerro Muriano conformaron un número de hasta cuatro espacios destinados a corrales o a siembra de vegetales. Supusieron una parte indisoluble del modo de vida de los obreros y sus familias de un complejo ferroviario que llegó a permanecer casi intacto más allá del tiempo en que estuvo vigente la estación como un elemento imprescindible para el funcionamiento de este medio de transporte.

14-047 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Estas pequeñas explotaciones agrícolas fueron algo connatural a las instalaciones ferroviarias porque representaron el añadido necesario a la economía familiar y a la alimentación que necesitaba el trabajador y su familia en su condición de aislamiento aportando a la dieta elementos naturales que no tenían que comprar. Tanto es así que no se conoce ni una sola instalación de la línea en la que no se hayan visto los restos de estas tipo de cultivos, incluso, en las más ínfimas, compuestas tan solo por las viviendas de vía y obras, salvo en algunas de las que carecieron de agua, aunque precisamente en esta este líquido brilló por su ausencia, por lo que nunca se pudo instalar una aguada para alimentar las locomotoras.

14-048 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Su uso se dilató en el tiempo hasta muchos años después de la desaparición de esta forma de vida, por lo que se supone que algunos trabajadores de RENFE que se quedaron con los edificios como segundas viviendas o algunos vecinos de la población se hicieron cargo de las explotaciones para seguir disfrutando de unos bienes tan preciados como los que da la tierra.

14-049 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Incluso, parece que hubo otro huerto más allá del último que se conservaba intacto que debió desaparecer en todo ese trasiego de modos de vida, como lo demuestra la evidente fertilidad de la que hace gala el predio que se ve en primer término, prueba evidente de que hubo un tiempo en el que a esa tierra se le prodigaron cuidados especiales al añadirle abonos para multiplicar una fertilidad que aún mostraba indicios de seguir impertérrita pese a haberle retirado los cuidados.

14-050 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el interior de algunos de los recintos existieron algunas pequeñas construcciones que bien pudieran ser cobertizos de desahogo o bien cocheras levantadas ya en los años setenta del siglo XX cuando el sueldo le permitió a un ferroviario disfrutar de un bien tan necesario.

14-051 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

La silueta de esta señal de aguja difiere de las vistas hasta este momento dado que no perteneció a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, sino a MZA. Su presencia en tan extraño lugar, dado que la red de esta otra empresa no estuvo próxima se debe a que RENFE redistribuyó el material que había pertenecido originalmente a líneas desmontadas y lo colocó en otras donde hizo falta sustituir el que estaba desvencijado o inútil.

En la línea que nos ocupa hubo otras muchas sustituciones que afectaron a los semáforos originales y que se cambiaron por este otro tipo, como se verá, y que se produjeron en los años intermedios de la década de los sesenta del siglo XX.

14-052 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

Originalmente, la playa de vías tenía unas dimensiones algo menores, pero el añadido en 1916 de la vía VI hizo que la aguja del lado Córdoba se moviese desde el P. K. 18,600 hasta el P. K. 18,560,50 y la del lado Belmez se llevase desde el P. K. 18,960 hasta el P. K. 19,000.

14-053 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

La garita del enclavamiento de cambios aún se mantenía en pie a pesar de su evidente ruina. Fueron compañeras inseparables de las señales de aguja con las que se indicó al maquinista la dirección de la vía y estaban combinadas con la marmita o palanca del cambio, el elemento mecánico que movía la aguja.

14-054 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

La palanca del disco de distancia del lado Belmez fue otro modelo diferente al que movió el del lado Córdoba, dado que la movilidad de utensilios fue un hecho en los años posteriores al Plan General de Reconstrucción y los planes de modernización del ferrocarril que emprendió RENFE en las décadas intermedias del siglo XX.

14-055 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Con ello, al igual que ocurrió con las señales de aguja, los elementos de la infraestructura se diversificaron bastante en las distintas líneas secundarias de la Red Nacional.

14-056 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señalización ferroviaria suele ser muy simple y parca en cuanto a la profusión de su instalación en los trazados, sin embargo, aquí se concentraron varias de diferentes indicaciones. Además de la ineludible señal de aguja de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, situada en el lado izquierdo de la vía, en el derecho pudieron verse la correspondiente al P. K. 19,000, la de cantones de brigadas, la de velocidad aconsejada y la de silbar, que se encontraba más alejada.

14-057 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La cartela de la señal de cantones de brigadas se divide en dos partes. En la de la izquierda lleva la inscripción B - 13, que indica que la brigada de Vía y Obras número 13 tiene a su cargo todo el cantón que hay desde donde esta la señal y hacia la izquierda, hacia donde se dirige la flecha, hasta la siguiente, ubicada a unos diez kilómetros aproximadamente de aquí. La inscripción B - 14, situada en el lado derecho de la pantalla, determina el campo de acción de la brigada numerada con esos dos dígitos y le indica la dirección de la zona donde debe ejercer su trabajo, que es precisamente hacia el lado contrario.

14-058 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal romboidal le indicaba al maquinista que tenía limitada la velocidad de marcha a 40 kilómetros por hora, pero era una orden con carácter temporal debido al color amarillo del fondo de la pantalla, ya que la de orden permanente era de color

blanco. Según reza en la cartela complementaria superior, la medida se extendía a lo largo del recorrido “hasta Alhondiguilla”.

14-059 - 14-060 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Para conocer tanto los vagones, los coches o las locomotoras con las que debían trabajar de una manera rápida, los ferroviarios apodaron a muchos vehículos con nombres ocurrentes o descriptivos.

14-061 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

A estos vagones los llamaron “las gemelas”, porque eran tolvas que no podían desengancharse puesto que cada dos unidades compartían una serie de dispositivos comunes que les eran imprescindibles para funcionar a ambas.

14-062 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los elementos colectivos estuvieron destinados a posibilitar el funcionamiento de los frenos, el sistema de descarga, etc.

14-063 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

De manera más oficial, también se llamaron tolvas dúo de las que se construyeron varias remesas

14-064 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

También hubo otras que se pintaron en color verde oficial de RENFE, ya en los años noventa, aunque hubo otras unidades dobles que llevaron la librea de diversas empresas que las decoraron en color amarillo y otros tonos cromáticos.

14-065 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Su diseño y construcción se efectuó con la idea de que llevaran el balasto necesario desde las diferentes canteras de las que se surtía RENFE hasta los puntos de las líneas de la Red donde se necesitaba una reforma de la vía.

14-066 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como quiera que su vida activa resultó ser muy dilatada, ya que se prolongó a lo largo de más de seis décadas, no fue difícil verlas, esporádica pero casi constantemente, por la línea que nos ocupa llevando balasto de un lugar a otro o estacionadas en

cualquier vía secundaria que les sirvió de base para atender a alguna reparación o mejora del trazado.

33.15.0. Ramal a las minas de Cerro Muriano

15-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

La topera que aparece a la izquierda de la imagen se instaló para cercenar definitivamente los carriles que ponían en comunicación la estación y el complejo minero y metalúrgico de la Cordoba Copper Company Ltd. mediante un ramal de ancho español, con lo que la vía se convirtió en una vía muerta.

El ramal entraba por una pequeña trinchera cuyo talud izquierdo se ve a la derecha de la imagen.

15-002 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 27 de marzo de 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

En los años noventa del siglo XX aún podía seguirse la traza del lugar en el que estuvieron enclavados los carriles del ramal desde la estación hasta las instalaciones de la empresa minera. Luego, en los siguientes años, la acelerada expansión urbana de la población cercenó dicho trazado debido a las construcciones que se aposentaron en una calle que se proyectó y que discurría paralela a la vía de ferrocarril.

15-003 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 27 de marzo de 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Según el proyecto de construcción de 1906, los carriles de la vía estrecha iban a ir estuchados entre los de la vía IV, de ancho español que partía de la estación describiendo un ángulo de noventa grados para llegar hasta la fundición. La idea era que cualquier locomotora de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces pudiese arrastrar las vagonetas de la estrecha a través de esta vía que contenía dentro de sí los carriles de la menor.

15-004- Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 27 de marzo de 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al llegar a la fundición, la vía estuchada se bifurcaba en dos y ambas morirían en el cerro Polvorín, siendo la desviada, que se dirigía hacia la izquierda, algo más corta que la recta.

15-005 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 27 de marzo de 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

El trazado no dejaba la menor duda de que un día discurrió justo por una explanación construida sobre una media ladera, según se aprecia en la imagen.

15-006 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 27 de marzo de 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Así mismo, la vía discurría junto a construcciones necesarias para la fundición, como esta edificación cuya utilidad en su momento de vigencia resulta difícil de determinar ante su ruina.

15-007 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 27 de marzo de 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

En los primeros años del siglo XXI aún podían verse algunas traviesas casi enterradas en el suelo mediante las cuales era posible intuir dónde estuvieron enclavados los carriles de vía ancha.

15-008 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 27 de marzo de 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como cualquier otro trazado ferroviario, este ramal de ancho español necesitó de cambios de vía, semáforos de aguja, marmitas, toperas, piquetes de entrevías y otros elementos propios de la superestructura.

15-009 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 27 de marzo de 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

El trazado de la vía estrecha partía del pozo de San Rafael, ubicado a la izquierda de la carretera de Almadén, por una de cuyas alcantarillas pasaba al lado contrario de la ruta.

15-010 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 27 de marzo de 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por otra alcantarilla preexistente a su puesta a punto, el pequeño tren de vía estrecha también pasaba la vía del ferrocarril de Córdoba a Belmez. Igualmente, también sorteaba el camino de carne de la Cañada Real Soriana, cuya traza se disponía paralela a las dos vías de comunicación citadas.

15-011 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 27 de marzo de 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Así, el pequeño medio de transporte podía acceder a la zona de la fundición y discurrir por su zona alta ayudando a las labores esenciales y necesarias para el funcionamiento de la misma.

15-012 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 27 de marzo de 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

La enorme masa que aparece entre los pinos corresponde a lo que se conoce en la localidad como "las Gachas Negras", debido al parecido que guarda la amalgama de origen inorgánico con el conocido dulce.

15-013 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 27 de marzo de 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

En realidad, la enorme montaña artificial se formó con las cenizas y los desechos habidos en los procesos de fundición que se generaron a lo largo de varias décadas de actividad industrial.

15-014 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 27 de marzo de 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Fuertes muros de contención permanecen enhiestos a lo largo de los años mientras la naturaleza va tomando posesión de ellos haciendo que lo que un día fue algo funcional vaya adquiriendo un cierto sentido estético al tiempo que la Vida se aposenta en ellos...

15-015 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 27 de marzo de 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

También la belleza de los pinos ayuda a ocultar en parte la devastación que sobrevino al abandono de las instalaciones.

15-016 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 27 de marzo de 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

La ruina evidente se diluye entre la planificación apenas esbozada de un parque público que la administración local ha implantado en la zona.

15-017 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 27 de marzo de 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los muros diseminados por doquier no revelan cuales fueron sus cometidos cuando pertenecieron a una de las mayores fundiciones de Europa, por lo cual, tantos años después, necesitan para ser entendidos de un análisis arqueológico industrial.

33.16.0. Trayecto de Cerro Muriano a Obejo

16-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una señal indicativa de rasantes en la que se informaba de que hacia la derecha de ese punto había 1146 metros de vía en un nivel cero y hacia la izquierda, en dirección hacia Belmez, había una pendiente de 0,015 milésimas a lo largo de 1220 metros.

16-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 5 de diciembre de 2004 - © Antonio Montilla Lucena

Un viaducto peatonal cruza en el P. K. 19,036 la alta trinchera por cuyo fondo discurre la vía, permitiendo así que una parte del poblado de Cerro Muriano pueda conectarse con la otra.

También en esta sección del trazado hubo una tajea de 0,55 metros de luz dispuesta en el P. K. 19,036,50.

16-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 5 de diciembre de 2004 - © Antonio Montilla Lucena

La pendiente entre la estación de Cerro Muriano y el P. K. 20,000 era de 15 milésimas, mientras que entre esta cota y la estación de Obejo fue de 15,5 milésimas. Esa disposición de la vía en cuna era muy temida por los maquinistas durante la etapa del vapor, sobre todo, si se iba en dirección a Córdoba. Y es que, si no se tomaba el impulso suficiente al bajar la rampa de Obejo, es posible que no se pudiese alcanzar la estación de Cerro Muriano.

16-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los maquinistas tenían un punto de referencia para saber si lograrían remontar hasta la elevada cota: el pino mediterráneo que hay en el lado derecho de la vía y que está situado en el P. K. 19,177. Si con el impulso se conseguía rebasar el árbol, se podía llegar a la estación, si no, era difícil conseguirlo, por lo cual, como en otros casos, había que cercenar el convoy y subir una parte y luego regresar a por la otra y enganchar de nuevo todo el tren en Cerro Muriano.

16-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algo más delante de donde se encuentra el gran árbol, hubo un caño de 0,40 metros de luz que se dispuso en el P. K. 19,200,90. Más abajo, rebasada la señal de P. K. 19,500, se implantó el caño de 0,38 metros de luz que se ubicó en el P. K. 19,530,50. Y más abajo aún, se colocó la tajea de 0,43 metros de luz en el P. K. 19,574,90.

16-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los soportes del cable de la transmisión del disco de distancia del lado Belmez se elevaban sobre el suelo unos sesenta centímetros para permitir al hilo acerado un recorrido homogéneo que le permitiese moverse por el carril de encaje de la rueda sin soportar ninguna oposición física.

16-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este modelo de soporte del cable de transmisión es el que estuvo vigente hasta que en los años setenta se sustituyó por el modelo pintado de blanco. Ambos coexistieron a partir de ese momento en unas estaciones u otras, dependiendo del estado de conservación del más antiguo, que si no era bueno, se sustituyó por el más nuevo.

16-008 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Desconocida - Diciembre, 2001 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al igual que en el lado Córdoba de la estación de Cerro Muriano, también aquí se dispuso una señalización complementaria que afectó al artilugio mecánico del lado Belmez.

16-009 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El modelo de la derecha correspondió al tipo unificado que la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces implantó en todas sus líneas y el otro procedía del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, pero solo se usó el mástil, al que se le colocó una señal triangular de precaución.

16-010 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un par de metros más adelante de las señales también se dispuso la palanca de contrapeso de estas, que se conjugaba con la que había en los cambios de salida de la estación para ayudar a completar el movimiento de giro de la señal a la que sirvió.

16-011 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1993 - © Salvador Pinel

El paso a nivel del P. K. 19,621,60 atravesaba la carretera de Almadén. Como en todos los cruces importantes, dispuso de barreras que fueron controladas por guardabarreras que se alojaban con sus familias en una vivienda situada a la derecha de la vía en el P. K. 19,629.

16-012 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las obras que realizara un inquilino posterior a su etapa de uso convencional modificaron la vivienda hasta el punto de cerrar la puerta original, que daba a la vía y a la carretera, y abrirla de nuevo en el costado derecho, aunque conservando la hoja original.

16-013 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el lateral izquierdo se le añadió una pequeña dependencia y se cercó todo el entorno.

El modelo de la vivienda corresponde, aunque en una versión modificada porque esta es algo más corta, al que se le dio a la del paso a nivel de Mirabueno.

16-014 – Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Como otras instalaciones de cruce de vía y carreteras o caminos, en este también se construyó una caseta de refugio para el guardabarrera que se ubicó en el lado izquierdo de la vía, de la que hubo varias con un diseño homogeneizado que se instalaron en otros pasos a nivel que hubo a lo largo de la línea y hasta como garitas de enclavamiento de cambios en la nueva estación de Alhondiguilla-Villaviciosa.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

16-015 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

El dato que se ha dado en la imagen 16-010 de que la vivienda del paso a nivel estuvo en el P. K. 19,629 debe estar equivocado, dado que estuvo exactamente en el P. K. 19,621,60 y no ocho metros más abajo, como se consignó en el Perfil Longitudinal de 1921.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

16-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

En la parte izquierda de la imagen se ve un muro de mampuesto que corresponde al hastial de una vivienda que sí que estuvo en el P. K. 19,629, lo que presupone que pudo existir realmente la vivienda del guardabarrera y que fuera sustituida posteriormente a esa fecha por la que existe, pero esto es solo una teoría sin confirmar.

16-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 5 de septiembre de 1936 - © Robert Capa

El reportero gráfico Robert Capa se hizo mundialmente famoso por las imágenes de hombres combatiendo y sobre todo por la del miliciano recibiendo un disparo en el momento de tomar la imagen, que ocurrió, teóricamente, en el cerro de Torrárboles el 5 de septiembre de 1936, aunque se ha indicado también, por la silueta de las cumbres que se ven al fondo que pudo ser en el cerro de La Coja, en pleno Cerro Muriano, aunque se ha demostrado que se tomaron en un lugar tan alejado como Espejo.

16-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 5 de septiembre de 1936 - © Robert Capa

Pero también tomó fotos de algunos éxodos de civiles durante la contienda española, como este en el que en la tarde de ese día, los habitantes de la tranquila localidad de Cerro Muriano debieron huir para evitar estar en mitad del enfrentamiento entre los efectivos del ejército republicano y los del alzamiento militar.

16-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 5 de septiembre de 1936 - © Robert Capa-Cornell Capa

Por la longitud y posición de las sombras con respecto a la carretera, algunas de las fotos las tomó por la tarde, a eso de las 17:00 horas aproximadamente, en la carretera

de Almadén, a la salida de Cerro Muriano en dirección a la estación de Obejo, en el espacio que hay entre los dos pasos a nivel que hubo casi contiguos y que se ubicaron en los P. K. 19,621,60 y 20,272,60.

16-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 5 de septiembre de 1936 - © Robert Capa-Cornell Capa-Magnum

La casa del fondo es la del paso a nivel del P. K. 19,621,60. Delante, hay unas estructuras constructivas que muy bien pudieron ser los muros de los que solo se conservó el hastial ya citado en la imagen 16-015, pero no es posible asegurarlo.

16-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 5 de septiembre de 1936 - © Robert Capa-Cornell Capa

En la parte derecha de la imagen se ven a dos posibles milicianos, seguramente, componentes del recién creado Batallón Garcés, que van en la dirección en la que se habría de celebrar el encontronazo entre las fuerzas republicanas y rebeldes.

Entre los que huyen se ven caras de gente humilde primordialmente, pero también aparecen algunos seres, como el hombre y la mujer que están en primer término, que se llevan apresuradamente de la población a sus tres hijos, cuyo aspecto parece indicar que pertenecían a una clase más elevada. ¿Veraneantes venidos desde Córdoba y sorprendidos por la guerra allí? Tal vez...

16-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 5 de septiembre de 1936 - © Robert Capa

Una mujer llevando un niño dormido en brazos... Entre los civiles del éxodo predominaban las mujeres, maduras o ancianas, y los niños.

16-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 5 de septiembre de 1936 - © Robert Capa

Otra mujer que sujetaba el hato con sus pertenencias más esenciales mientras reflejaba en su rostro la desazón más absoluta.

16-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 5 de septiembre de 1936 - © Robert Capa

Gente de todas las edades y catadura social se alejaban del lugar donde iba a producirse la lucha armada.

16-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 5 de septiembre de 1936 - © Robert Capa-Cornell Capa

Es muy difícil precisar dónde fue tomada esta foto, como ocurre con la anterior y algunas otras.

16-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 5 de septiembre de 1936 - © Robert Capa

La sierra que se ve al fondo es posible que sean las caras de Los Puntales y otras fincas que se encontraban en el término municipal de Obejo o en el lejano Adamuz. De ser así, seguramente esta foto se disparó en el trayecto ferroviario de la vía entre Cerro Muriano y la estación de Obejo, en el lugar conocido como los Llanos del Conde, donde algunas décadas después se emplazó el campamento militar de Obejo.

16-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 5 de septiembre de 1936 - © Robert Capa

Estos seres, integrantes posiblemente de una misma familia, también tomaron la vereda izquierda de servicio de la vía como camino para huir por estar más apartada de la carretera de Almadén y, por lo tanto, más alejada de posibles encuentros indeseados con las fuerzas militares.

La zona retratada es, seguramente, la que se encuentra aledaña a los terrenos que hoy ocupa el campamento de Cerro Muriano, que en ese año 1936 aún no se había construido. Así mismo, la carretera de Almadén no aparece porque la desviación que se llevó a través de la parte izquierda de la vía tampoco se realizó hasta acabada la guerra civil.

16-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 5 de septiembre de 1936 - © Robert Capa

El lugar por donde discurre este grupo de personas puede que sea, a juzgar por los altozanos que se ven, la zona de El Chirinero, perteneciente a Campo Alto. Quizás el monte redondeado de la derecha es el Don Rodrigo. Si fuese así, el corte de la continuidad de la llanura no puede deberse nada más que a la presencia del seco arroyo del Charcón, llamado así desde su nacimiento en los cerros que hay al norte de El Vacar hasta la Estación de Obejo, a partir de la cual se le llama río Guadalupe, aunque resulta ser el mismo cauce.

16-029 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 5 de septiembre de 1936 - © Robert Capa-Cornell Capa

Las tres fotos siguientes no se tomaron en la misma ruta con toda probabilidad, sino en alguna otra que no se ha identificado. Por la presencia de encinas y de algún pino es posible que sean las inmediaciones de Cerro Muriano, pero no se identifica ningún horizonte porque debe ser un lugar alejado de la línea y desconocido para quien suscribe.

16-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 5 de septiembre de 1936 - © Robert Capa

Los caminos que parten de la población se conocen, pero no todos. Estos perfiles de las crestas del entorno son muy inclinados, lo que indica que pudiera ser la zona de Torreárboles, en la subida desde Córdoba hasta Cerro Muriano a través de la carretera de Almadén, pero no es lógico que sea esta parte porque por ahí fue por donde iban a

llegar las fuerzas nacionales que reconquistaron la población serrana y es poco lógico que los huidos les saliesen al encuentro cuando lo que querían era alejarse de estas.

16-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 5 de septiembre de 1936 - © Robert Capa

Aventurando una hipótesis, es posible que la parte quebrada del entorno sea la bajada hacia el arroyo Guadalbarbo por el camino que lleva a los hornos de la fundición y al lavadero de la Cordoba Copper Company Ltd., pero no puede asegurarse.

16-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algo más adelante del paso a nivel, se abrió un caño de 0,40 metros de luz que se ubicó en el P. K. 19,734,30. Así mismo, por esta zona hubo que disponer dos tajeas de 0,50 metros de luz que se ubicaron en el P. K. 20,255 y en el P. K. 20,267,40.

16-033 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El paso a nivel del P. K. 20,272,60, cuya casa doble de vía y obras correspondientes, que hoy no existe, estuvo situada a la derecha de la vía en el P. K. 20,283. Fue el segundo de los cruces de la carretera de Almadén con esta misma línea en menos de un kilómetro, por lo cual, acabada la guerra civil de 1936, se llevó a cabo el desvío de la ruta a partir de unos metros antes de llegar al paso a nivel anterior para que siguiese paralela a la vía por su lado izquierdo y unirla al trazado de allende el segundo paso a nivel. Con ello, se evitó ambos cruces.

16-034 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este paso a nivel plantea una cuestión curiosa y es que en el Perfil Longitudinal de 1921 hay anotada la presencia de dos cruces con la carretera que están prácticamente juntos, el del citado P. K. 20,272,60 y el del P. K. 20,294, es decir, que tan solo los separaban una veintena de metros en los que se intercalaba la casa de vía y obras desaparecida. Que hubiese dos cruces casi juntos debió representar un caso único en la línea y seguramente en cualquier línea férrea de cualquier parte, porque ello representa tener que doblar las instalaciones y el trabajo de guardería.

16-035 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Ello induce a pensar que antes de la fecha aludida la carretera modificó su trazado, pero se desconoce por qué causa. Muchos años después del cierre todavía existían unas traviesas clavadas en la tierra condenando el paso por el primero y aún se levantaba algún carril a modo de poste de cadena en el segundo, además de permanecer enclavados los contracarriles que aislaron la vía de las traviesas que nivelaron el terreno

en la entrevista, lo que indica que quizás fuese este el que se escogió para seguir usándolo tras el traslado de lugar.

16-036 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

En el P. K. 20,315 hubo una estructura de hormigón en el lado izquierdo de la vía que perteneció a la cimentación que un día sostuvo los dos soportes de hierro y el depósito elevado de una aguada dotada de una grúa de agua.

En el plano del Perfil Longitudinal de 1921 no aparece este dispositivo, por lo cual, es difícil de averiguar cuándo se instaló, pero se supone que fue implantado en algún año indeterminado de la década de los años veinte o de los treinta del pasado siglo.

Quien suscribe lo vio allí durante los años cincuenta y sesenta del siglo XX. Según mis propios recuerdos, el dispositivo de llenado de los depósitos de las máquinas era como el de la imagen, un modelo visto en otros lugares de la red, incluso en líneas pertenecientes a distintas compañías.

16-037 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

Sus 50 metros cúbicos de capacidad se completaban con el agua de lluvia que se almacenaba en un depósito de obra de forma cilíndrica que se levantaba al lado de la casa cercana que hay en la explanada en el lado izquierdo de la vía. Al parecer, también se recogía el líquido de escorrentía en un aljibe subterráneo hasta el que llegaba porque este era el punto más bajo del llano donde hoy está el complejo militar de Obejo (Bonilla: años noventa del siglo XX).

16-038 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

En este caso, tras la tremenda subida de La Balanzona y no habiendo agua para repostar en Cerro Muriano, los depósitos de los tenderes quedaban muy mermados y no era raro que las locomotoras no pudiesen llegar hasta la estación de Obejo. Entonces, todas las que necesitaban llenar sus depósitos de agua debían parar en pleno trazado, ya que tenían prohibido hacerlo en esa en tanto hubiese reservas en las dependencias citadas de los Llanos del Conde.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

16-039 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El bombero que cuidaba las instalaciones de la estación de Obejo era muy intransigente para permitir que se trasgrediese esta norma (Avilés, 2016). El hecho de que se hubiese dado una orden semejante sorprende porque el volumen del caudal del venero de agua que se dirigía a La Charca era tan grande que casi nunca se quedó sin agua por muy seco que hubiese sido un año, sin embargo, a veces sí.

16-040 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El paso a nivel que hubo en el P. K. 21,366,40 se trasladó al P. K. 21,528 debido a la construcción del complejo militar de Obejo, por lo cual se le debió trasladar un poco al noroeste. A través de este, se llegaba al campo de tiro.

También, en algún punto de esta zona, estuvo ubicado el disco de distancia del lado Córdoba de la estación de Obejo.

16-041 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La investigación de campo y las fotos relativas a estos cruces no se llegaron a hacer nunca debido a que se tuvo más de un problema a lo largo del tiempo y en distintos puntos de la línea con los mandos militares cuando me aproximé a las instalaciones para pasar junto a ellas.

Finalmente, ya cerca de Obejo, se abrió la alcantarilla de un metro de luz que se ubicó en el P. K. 21,984,80.

33.17.0. Estación de Obejo

17-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un manto blanco cubre todo el entorno de la estación de Obejo tras la nevada caída durante una madrugada de diciembre de 1999.

17-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

De izquierda a derecha, las cumbres que aparecen son el cerro Sopas, Espantavivos, el imponente Peñoso y casi oculto por el álamo blanco medio deshojado, el Don Rodrigo.

17-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las cuatro vías curvadas de la playa de la estación se dirigen hacia los inmuebles de gestión y viviendas mientras, a lo lejos, se adivina el arranque de la muerta que se extiende por detrás del edificio de viajeros.

17-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra vista con un enfoque de los cambios del lado Córdoba donde la rareza de la nieve en estas latitudes le da un encanto especial a un bello enclave ferroviario.

17-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La pequeña casa de “Cuadros”, el guardagujas, rodeada de rosales, frutales y otras plantas que la abundancia de agua de La Charca hacía germinar y crecer en las estaciones más propicias, estuvo ubicada a la izquierda del trazado en el P. K. 22,282. Algunas décadas atrás la casilla estuvo medio oculta por imponentes eucaliptos que fueron cortados en los años setenta o en los ochenta del siglo XX. Tuvo unas medidas de 6,75 x 4,50 metros (Ramos, 2016: 155)

17-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

El blanco del suelo contrasta con lo oscuro del cielo.

17-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

El promontorio en el que está La Charca, el gran aljibe con el que se llenaban todos los dispositivos de uso para el funcionamiento del enclave ferroviario.

17-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La nieve se posesionó también de la explanada delantera del edificio de viajeros hasta que a mediodía de aquel domingo de diciembre se fundió toda debido a la intensidad del sol, con lo que, como ocurre siempre en estas latitudes, la belleza de la nieve se caracteriza principalmente por ser tan efímera como “*el voluble adorno de una mariposa*” en una flor (Jiménez, 1980: 96).

17-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los cambios del lado Córdoba diversificaban el paso por todas las vías de la estación mediante el empleo de las palancas de cambio y las señales de aguja.

Además, la palanca del disco de distancia también estuvo situada junto a la aguja de entrada, contigua a la garita unificada que un día se levantó a la derecha de los utensilios del cambio, precisamente en el lugar donde el arrastre del terreno conformó un suave terraplén que borró la huella de su asentamiento.

17-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Junio, 1993 - © Salvador Pinel

Una 333 y dos 1300 forman una triple tracción por cabeza, algo inusual en la línea cuando sí que fue más corriente la doble tracción por cabeza y la simple por cola, lo que indica que lo que debieron arrastrar fue un material militar muy pesado.

La imagen se ha tomado de la revista *Maquetrén*, número 23, página 7.

17-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Palanca de cambio de aguja, también llamada marmita, y su correspondiente señal de aguja, en este caso de la antigua compañía de MZA, dos elementos complementarios, puesto que el primero servía para mover el espadín que dirigía la vía hacia un lado u otro del cambio y el segundo, movido a su vez por el propio impulso de este, le indicaba al maquinista mediante el color de la luz o la posición de la pantalla hacia dónde se dirigía la vía.

17-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cuando la pantalla con forma de flecha se presentaba paralela a los carriles, la vía se dirigía adelante sin alteración. Sin embargo, cuando se veía de frente y perpendicular a los carriles, la vía se dirigía hacia la vía desviada. La luz del farol se presentaba al maquinista con luz blanca en el primer caso y con luz roja en el segundo.

17-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los piquetes de entrevías son unas señales de sección triangular, alargadas, realizadas con hormigón, que se colocan en el suelo y que se pintan con rayas blancas y negras. Su situación marca el punto máximo adonde puede estacionar un convoy su último vehículo. Así se evita que un tren en circulación y otro estacionado puedan rozarse o engancharse y provocar un accidente de consecuencias imprevisibles.

17-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las grúas de agua dotadas de un brazo móvil estaban situadas entre dos vías para permitir el repostado de dos locomotoras que circularan al mismo tiempo por las dos vías adyacentes. A pesar de su novedosa presencia cuando se inició el ferrocarril, esta grúa contuvo evidentes signos de haber sido diseñada teniendo en cuenta elementos tan clásicos como el estriado de una columna griega.

17-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un día de un año indeterminado de la década de los cincuenta del siglo XX, el factor de circulación Gaspar Avilés se encontraba de servicio en la Estación de Obejo. Una máquina iba en dirección a Córdoba y necesitó repostar agua, por lo que se la dirigió hasta esta grúa.

17-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cuando el maquinista avisó al gestor del tráfico de que había terminado el llenado, Avilés quiso ir a darle la salida, pero el maquinista dijo por señas y desde su posición que no fuese hasta allí, que no hacía falta. Entonces, el tren retomó su ruta.

17-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril de 1959 - © Autor desconocido-Col. Gaspar Avilés Valle

Cuando volvió el guardagujas al edificio de viajeros dijo que la grúa soltaba agua a raudales por su parte baja, por lo cual, el líquido corría por todos lados de la zona. Sin duda, que el maquinista había enganchado con la locomotora el dispositivo de la manera que fuese y lo había medio arrancado de su base, por lo que se había producido el accidente.

En la imagen, tomada de la página 54 del libro *Córdoba y el tren*, aparecen Gaspar Avilés Valle y su esposa.

17-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril de 1959 - © Autor desconocido-Col. Gaspar Avilés Valle

Lógicamente, llamó en seguida a Cerro Muriano, donde debía estar detenido o a punto de llegar el tren para que no continuase su camino sin que el maquinista diese cuenta del problema que había ocasionado (Avilés, 2016).

En la imagen, tomada de la página 54 del libro *Córdoba y el tren*, aparecen Gaspar Avilés Valle y su esposa.

17-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por esta zona de la estación estuvo la tajea de 0,50 metros de luz que se dispuso en el P. K. 22,202.

17-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La única vía muerta que hubo en esta estación en su etapa de uso convencional partía de la vía III.

17-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

La señal de aguja de la antigua Compañía de los Ferrocarriles Andaluces fue la única que hubo a lo largo de la historia de la línea, salvo en la etapa primigenia de explotación de sus propietarios originales, cuyo modelo nos es desconocido, hasta que en los años sesenta del siglo XX se sustituyeron algunas de ellas por el modelo adoptado por MZA.

La imagen se ha tomado de la página 83 del especial *Maquetrén Señalización mecánica vía ancha española*.

17-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El edificio de planta ochavada parece haber sido un depósito de agua, según me comunicó Alfonso “Cuadros”, el ferroviario que detentaba la casa que le dio RENFE para vivir cuando fue trasladado allí, sin embargo, su estructura no parece ser lo suficientemente firme como para aguantar en sus interior varios cientos de metros cúbicos de líquido.

17-023 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Junio, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Quien suscribe vivió desde muy pequeño en la Estación de Obejo. Desde siempre, sintió curiosidad por conocer para qué sirvió esta estructura a la que nunca se acercó nadie para darle uso, por lo cual, no fue posible descubrir cuál fue su cometido.

17-024 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Junio, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Alguna vez sí que se vio salir agua por el tubo de la parte alta del pilar izquierdo, por lo que se está seguro de que fue un artilugio que tuvo que ver con la administración de agua para un destino incognoscible.

17-025 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Junio, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Además, la portezuela de chapa ocultó durante años una llave de paso a la que un día alguien le sustrajo la rueda para regular la salida o el cierre del agua. Por todo ello, es posible que su disposición en un punto mas bajo con respecto a la estación e incluso en una cota inferior al depósito de agua octogonal de la casa de “Cuadros”, induce a pensar que el origen del líquido debió estar en La Charca.

17-026 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Junio, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

De ser así, el uso de la extraña estructura constructiva debió destinarse al reparto de este líquido para ser cargado en camiones cisternas, quizás para que fuese llevado a otras dependencias ferroviarias donde fuese necesario o bien para atender a las actividades militares de los campamentos cercanos.

17-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa de “Cuadros” quedaba a la izquierda del trazado en este punto.

La vía muerta divergía de las demás mientras estas seguían paralelas y se alineaban rectas en la mitad norte de la playa de vías. Además, iban apareciendo ya los elementos que se esparcían ordenadamente por esta zona de las instalaciones.

17-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aquí se encuentra un bello ejemplo de castillo de agua, emplazado a la derecha de la vía en el P. K. 22,288 y sobreelevado con respecto a esta en el promontorio que domina la estación. En un plano de 1899, aparece ubicado más abajo, pero la colocación de la vía IV obligó a su traslado a un punto algo más alto, pero enclavado prácticamente en el mismo punto kilométrico. Estuvo dotado de una portezuela en su base que permitió el acceso al interior donde estuvieron las llaves de paso y los artilugios para su manejo.

En el primer plano de la estación realizado en 1872 aparece en las inmediaciones del emplazamiento de este depósito otro embutido en el talud de la derecha de la playa de vías.

17-029 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Su planta era ochavada y sobre su estructura constructiva se debió pensar en colocar un cubato cilíndrico que recibía el agua de un receptáculo cuadrado de cinco metros de medida interior de lado y dos metros de profundidad que se iba a disponer a dos metros de distancia. Este aljibe fue el referente directo de la piscina que luego se conocería como La Charca.

17-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

Junto al ya inútil artilugio hidráulico inutilizado por la herrumbre desde la década de los cuarenta del siglo XX posiblemente, aparecían los restos materiales de otro emplazamiento circular de idéntico diámetro, cuya existencia indica que un día debió haber otro depósito al que estuvo unido para almacenar una mayor cantidad de agua.

En su momento de uso conjunto, el agua para su llenado les llegaba desde la alcubilla de captación a través de una tubería subterránea que pasaba en su recorrido intermedio por el lado oeste del aljibe conocido como La Charca, con lo cual, el caño con el que se llenaba era en realidad una bifurcación de este conducto.

Al llegar a los depósitos, la tubería se dirigía a derecha e izquierda con el fin de abastecer la grúa de agua cercana al lado Córdoba y, por lógica, la próxima al lado Belmez, que se ubicó en la entrecría de las vías I y III, y la aguada que se levantó más allá del andén.

17-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La tubería sujeta por un vértice formado por dos raíles es todo cuanto queda del castillo de agua cuya traza ha desaparecido y que se emplazó muy próximo a la vía cuando la estación apenas si tenía la vía principal y dos más de servicio, por lo cual, y como se ha dicho, se debió llevar a una cota más alta.

17-032 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cajas de registro, tuberías derivadas, tubería maestra... Algunos restos del viejo sistema de abastecimiento de agua que llegaban al primer dispensador de agua que tuvo la estación de Obejo.

17-033 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como se ha dicho, el galibo controlaba que la carga de los vagones estuviese bien colocada.

La báscula verificaba el peso de los vagones que salían de la vía muerta del muelle. Esta pesaba hasta 35 toneladas. Disponía de un foso en el que se ubicaba el mecanismo de pesado que estaba cubierto por grandes pletinas de acero. En un principio, estuvo situada casi al final de la vía muerta, prácticamente en el eje del edificio de viajeros, pero la posición era un obstáculo y posiblemente en los años veinte del siglo XX se llevó hasta el lugar que ocupó durante las décadas que faltaban para el cierre de la línea.

Más allá, al final del andén, en parte del lugar que hoy ocupa el pequeño jardín, hubo una placa giratoria que se ubicó en el P. K. 22,317. Se construyó en la misma época en la que se estaban ultimando las instalaciones ferroviarias de esta estación con el fin de que se diese la vuelta a las locomotoras dado que esta era una parada más o menos intermedia de la línea.

Tuvo tres vías que se situaron mirando hacia el suroeste, para permitir el estacionamiento de otras tantas locomotoras. Según el plano de los años veinte del siglo XX, entre las vías situadas en el centro y al noroeste hubo un pequeño edificio alargado cuyo cometido se desconoce, pero parece que fue algún tipo de caseta.

17-034 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Mientras se excavaba el foso para ubicarla aparecieron unas tumbas que pudieron ser de época romana. Ya en los años sesenta del siglo XX, aparecieron otras más que estaban en las inmediaciones de la pequeña casa de personal que hay más al este. La existencia de una antigua necrópolis es segura. Lo que no es posible determinar con exactitud es su origen, salvo que se hiciese una excavación arqueológica al uso.

17-035 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En principio, cuando el edificio de viajeros era una construcción homogeneizada según un diseño general para el resto de este tipo de inmuebles de la línea, hubo unos retretes situados en la misma línea de fachada y a cuatro metros del hastial izquierdo que desaparecieron cuando se produjo la prolongación del inmueble principal hacia ambos lados aumentada con dos cuerpos.

Entonces, se hicieron unos retretes nuevos idénticos a los de otras estaciones de la línea que se dispusieron a un par de metros del nuevo hastial izquierdo. Posiblemente, tuvieron una medida de 2,20 x 2,25 metros, según el plano de 1926.

17-036 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1991 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la década de los setenta del siglo XX, se volvieron a reformar, aunque ocuparon el mismo emplazamiento, ampliándolos un tanto en su largura. Así mismo, se les añadió un tabique de mediana altura para instalar un urinario.

17-037 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1991 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta estación fue proyectada desde el origen de la línea para que su edificio de viajeros se dispusiese a la izquierda de la vía en el P. K. 22,345. Su nombre iba a ser Cerro Muriano porque iba a construirse a tan solo un kilómetro de la actual población.

17-038 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1991 - © José Antonio Ortega Anguiano

Si no se instaló allí fue porque no se encontró agua en cantidad suficiente para alimentar a las locomotoras, salvo algo más adelante, donde se llegó a disponer al final.

17-039 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al estar en terrenos del término municipal de Obejo se le dio este otro nombre, aunque estaba a más de quince kilómetros de distancia siguiendo una ruta que cruzaba por Los Puntales y Las Umbrías del Cura, ya en el profundo valle del río Guadalbarbo.

17-040 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Originalmente, el vestíbulo permitía el paso desde la zona del patio de carruajes hasta el andén, pero en un momento determinado se levantó un tabique en su mitad y se dejó un pequeño hall de entrada en el que hubo tres vanos, una báscula para el pesado de las mercancías y un casillero donde se dejaban las cartas para que cada habitante de la población recogiese de manera potestativa las que habían llegado para sí.

Esta puerta daba paso a las dependencias privadas del jefe de estación.

17-041 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta fue una ventana condenada en la que solo podían abrirse los dos pequeños postigos de la taquilla para expender los billetes, que se instaló en la parte baja, y a la que se añadió una pequeña repisa para poner el dinero y recoger los billetes.

17-042 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Y esta una puerta que dio paso a la oficina de gestión del tráfico y oficina del jefe, todo en una. Tenía una chimenea francesa para calentarse en los días de invierno que estuvo siempre ahí desde el origen de la línea.

17-043 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Junio, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta caja fuerte, posiblemente propiedad de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, debió formar parte del equipamiento de la oficina de la estación, por lo cual, debió ser el lugar en el que se mantenía a buen seguro las recaudaciones de la venta de billetes y del tráfico de mercancías.

17-044 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Junio, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Fue fabricada por Pibernat, una empresa radicada en Barcelona, que se especializó en este tipo de productos manufacturados destinados a la industria y el comercio.

17-045 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

La fachada de la Estación de Obejo tuvo un diseño modificado a partir del tipo unificado predominante, cuya prolongación mediante dos cuerpos añadidos uno a cada lado, facilitó la incorporación de más habitaciones para las viviendas del personal.

En un plano de los años veinte del siglo XX se indica que justo frente del edificio de viajeros, al otro lado de las vías, hubieron "fuentes", pero se desconoce de qué naturaleza.

17-046 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

La estación dispuso de un generoso andén de 49 metros de largo solado con losetas de 20 por 20 centímetros en el modelo corriente de nueve pastillas. Se remataba con unos sillares de piedra caliza que se alineaban perpendiculares al primer carril de la vía III. Lo único que cercenaba las hiladas de los cuarterones del diseño eran los arriates que se abrían para dejar crecer los árboles, robinias en un primer momento y melias, un níspero y un naranjo.

17-047 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cuando en el año 1922 se hizo la reforma en el edificio dotándolo de una longitud de 19,66 metros, a una de las dos viviendas, a la del factor, se le dio entrada por la fachada trasera, justo por su zona noroeste.

17-048 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Primeros años del siglo XXI - © José Castaño

La puerta principal, la que estaba en la fachada conocida como “la del patio de carruajes” porque era ahí donde se concentraban los cocheros con sus vehículos y caballerías en la etapa del ferrocarril de vapor, se modificó en el edificio de viajeros de Obejo condenando su puerta de hoja doble y convirtiéndola en ventana una vez se hubo cerrado la línea.

17-049 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El muelle de la vía muerta, cuyo año de construcción se desconoce pero al menos puede decirse que ya estaba en uso en los años veintes del siglo XX, tuvo una hechura diferente a la que tuvieron otros muchos de la línea, dado que la zona superior de este útil ferroviario no se remató con sillares, sino con un perfil de hierro en forma de ángulo recto.

Al parecer su construcción fue anterior al muelle de mercancías del lado nordeste de las vías.

17-050 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía muerta dispuso de una topera, un elemento lógico al final de una de estas vías, en la que se emplazó un vagón tipo J unificado en el que se guardaban las lámparas y demás herramental de la estación. Cada cierto número de años, su deterioro progresivo hacía que se cambiase por otro más nuevo.

17-051 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Gaspar Avilés Valle

Empleados de RENFE tomando una copa en la antigua cantina de la estación de Obejo. Gaspar Avilés Valle es el primero por la derecha.

17-052 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Gaspar Avilés Valle

La esposa de Gaspar Avilés Valle subida sobre la sangla de Julio Expósito. Como fondo, se ve la zona trasera de la desaparecida cantina de la estación.

17-053 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Enero, 1959 - © Autor desconocido-Col. Gaspar Avilés Valle

Un grupo de amigos posa un día de invierno delante de casa de Centeno mientras la carretera, la estación, sus trenes y dependencias, y la casa de la marquesa forman un fondo de escenario. De izquierda a derecha, Manuel Rodríguez, Julio Expósito, un desconocido de la población, Gaspar Avilés y Antonio Hens.

La imagen se ha tomado de la página 179 del libro *Córdoba y el tren*.

17-054 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Primeros años cincuenta del siglo XX - © Rafael Fernández Melero

Vagoneta automóvil destinada a llevar a los agentes encargados de la vigilancia y conservación de la línea, fotografiados también junto al vehículo. En la parte posterior lleva un depósito que parece ser más bien un artilugio de propulsión mediante gasógeno.

17-055 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Junio, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

La antigua cantina ya existía en los primeros años del siglo XX. Era un reducto ínfimo que apenas si tenía una habitación trasera que servía de almacén y otra provista de un mostrador que daba a la calle. Desde esta se realizaba la venta directa a los viajeros de los trenes que se apeaban para comprar en las brevísimas paradas de los correos. Fue demolida y sustituida por una nueva en los años intermedios de la década de los sesenta del siglo XX que tuvo mayores dimensiones, pero que conservó la misma distribución estructural.

17-056 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Junio, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

La alta caseta instalada junto al andén fue el lugar donde se alojó el transformador que dio luz a los lugares públicos de la estación y a los privados. Puede que el año de construcción y puesta en marcha de esta mejora fuese 1967.

17-057 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta vivienda de personal fue idéntica en su diseño y construcción a la que se levantó a inicios del siglo XX en la estación de Espiel y aquí en Obejo. Hasta las dos fueron modificadas añadiéndole un cuerpo más a los tres originales para que cada una tuviese cuatro habitaciones en las que alojarse y no tres.

17-058 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Junio, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

A diferencia de la de Espiel, la entrada de esta parte de la vivienda estuvo en el hastial que se muestra donde un día se añadió una dependencia más, pero esto fue en los tiempos en los que se había cerrado la línea al tráfico.

17-059 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Junio, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al ocluir la puerta original mediante dicha construcción, hubo que disponer una segunda salida al exterior y se la ubicó en el flanco norte adaptando el vano que siempre había sido una ventana.

17-060 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1991 - © José Antonio Ortega Anguiano

La presencia de agua es algo esencial en todo asentamiento humano, por ello, el emplazamiento de una estación está mediatizado por la posibilidad de acceder a un acuífero con el caudal suficiente como para abastecer el consumo humano y el que precisaban las locomotoras de vapor en aquellos años de la segunda mitad del siglo XIX y la primera del XX.

La Charca fue el aljibe que contuvo 2808 metros cúbicos de agua para abastecer las necesidades vitales y ferroviarias de la estación. Se dispuso a los pies de la casa de la marquesa.

17-061 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1991 - © José Antonio Ortega Anguiano

Para aprovechar el excedente de agua, los ferroviarios levantaron unos huertos que se ubicaron en el lado oeste de la misma. El punto de captación de agua estaba en una alcubilla que se situó en la caja del arroyo de Centeno a la que se añadieron sendas galerías que ayudaban a llenar el depósito subterráneo.

17-062 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque la estación se cerró y sus instalaciones acuíferas se dejaron fuera ya de uso, el caudal inagotable de agua que un día dio la vida a la pequeña población y a sus habitantes, tanto operarios del tren como campesinos y veraneantes, siguió fluyendo.

17-063 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

El cubato de una instalación ferroviaria fue un elemento imprescindible en una estación que estuviese activa en los tiempos del vapor. Si no existía, era señal de la pobreza hídrica del lugar y por lo tanto, su importancia ferroviaria era menor y durante su vida activa careció siempre de posibilidades de crecimiento.

17-064 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Agfa - Octubre, 1986 - © José Antonio Ortega Anguiano

El cubato de la estación de Obejo correspondió a un modelo unificado que se implantó en casi toda la geografía de este país, aunque quienes lo instalaron perteneciesen a compañías ferroviarias independientes que un día, tras la guerra civil de 1936, aunó RENFE en una sola.

17-065 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sin embargo, este, se distinguió de la inmensa mayoría por el suplemento superior que se le añadió a partir del tercer cerco de remaches, con lo que se lo dotó de un sesenta por ciento más de capacidad.

01-066 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

A ras de suelo, estuvo el receptáculo para recoger el agua del goteo del tubo de salida. Como otros cubatos semejantes, también tuvo la escalera para acceder a su limpieza y mantenimiento, cuyo primer tramo, que era móvil, lo guardaba el bombero.

17-067 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 7 de abril de 1979 - © Autor desconocido

Una Alco 1300 pasa de largo por la cerrada estación de Obejo arrastrando un tren de vagones diversos entre los que hay Jotas 300.000, dos bateas cargados de grava, un vagón cisterna y un furgón para el jefe de tren.

La imagen se ha tomado del libro *RENFE: Los años 70 El final de una etapa*.

17-068 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

También el muelle principal de la estación fue modificado dotándolo de un enfoscado de hormigón por su fachada suroeste y añadiéndole un refuerzo al borde para protegerlo del peso desmedido de los vehículos militares que tanto se cargaron y descargaron en su superficie.

17-069 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la cara posterior del muelle no se intervino, con lo que siguió teniendo el aspecto primigenio que también tuvo el lado opuesto, es decir, un muro de *opus incertum* sin revoco cuyos cantos se aglutinaron con cemento y cuya zona superior se remató con una hilada de sillares de piedra de granito traída, posiblemente, del Valle de los Pedroches.

17-070 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una pequeña alcantarilla permitió el paso de las aguas de escorrentía que se acumulaban en el lado nordeste del muelle.

Además, muy próxima, existió una alcantarilla de un metro de luz ubicada en el P. K. 22,436,43 que sirvió para conducir las aguas del arroyo de Centeno por debajo de la explanación.

17-071 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como complemento al muelle grande, posiblemente en los años ochenta del siglo XX, se hizo este otro que hubo entre las dos palancas del cambio, pero su uso no se relacionó con las vías convencionales, sino con una exigua vía mango. Donde se encuentra esta dependencia, originalmente hubo una casa de vías y obras que se ubicó a

la derecha de la vía en el P. K. 22,499 y que ya estuvo en el diseño original de la estación pergeñado en 1872.

17-072 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Desconocida - Verano de 1955 - © Autor desconocido-Col. Familia Ortega Anguiano

La foto en la que posan el tío Pepe, mi hermana Mari Sensi, la tía Pili Zamora, mamá y mi hermano Manolín muestra también el edificio en el que se alojó el capataz y su familia. En su fachada se advierte la reforma que sufrió cuando se construyó la vía V al cambiar las dos puertas de entrada del modelo convencional por dos ventanas, con lo cual, se abrió una nueva puerta en el hastial derecho.

Según un plano de los años veinte del siglo XX, en el P. K. 22,505 aproximadamente debió haber una grúa hidráulica entre las vías I y III.

17-073 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las locomotoras de la serie 319.3, pertenecientes al depósito de Granada, fueron las que sustituyeron en 1994 a las locomotoras de la serie 1300 en los limitados servicios ferroviarios de la línea, que habitualmente los habían venido prestado desde hacía casi treinta años.

17-074 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La 1326, la que tuvo el accidente de la vía enarenada de Mirabueno, fue la última de estas que fue retirada de Peñarroya a mediados del mes de noviembre. Sus últimos servicios consistieron en dar doble tracción a los trenes militares que circularon ese mes entre Obejo y Almorchón.

17-075 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La heterogeneidad del material que formó parte de los convoyes estacionados se explica por la particularidad de haber servido para llevar material pesado de guerra y también tropas con la posible intención de realizar maniobras en los llanos de El Ronquillo, donde es habitual ver acampados o en evolución numerosos efectivos militares.

17-076 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Curiosamente, hasta la librea de los coches de la serie 8.000 que formaban parte de este convoy militar era diferente en cada uno de ellos, pudiendo reconocer la correspondiente a la naranja y marrón de los coches "estrella", la blanca con bandas azules de dos modelos diferentes y hasta una un tanto inusitada correspondiente a un coche pintado de blanco completamente, que sin duda se destinó a este servicio sin llegar a estar terminado de cambiar su color original.

17-077 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El pasto y la maleza que se enseñoreaba de las instalaciones denotaban el desinterés de la empresa ferroviaria nacional por esta línea. El estado de la vía ocasionaba múltiples descarrilamientos que no se convertían en tragedia porque la velocidad de circulación era tan escasa que ante cualquier problema de la vía la máquina quedaba clavada al suelo, aunque en el caso de las tolvas de carbón los vuelcos fueron muy frecuentes.

17-078 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las 319.3 fueron una magníficas locomotoras diésel que arrastraron convoyes militares o madereros por la línea, pero, sobre todo, remolcaron las tolvas de carbón entre Peñarroya y el cargadero de Puente Nuevo.

17-079 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Su presencia en la estación de Obejo fue ocasional y no muy dilatada en el tiempo, ya que el estado de la vía y el peso del material que transportaban hasta allí hizo necesario que se desaconsejase su servicio por la mitad sur de la línea, con lo que pronto no pasaron más allá de la central térmica.

17-080 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La zona donde está el muelle de la vía mango era el lugar donde las cuatro vías de la explanación comenzaban a replegarse en tres, dos y una sola.

17-081 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El cambio de la vía I y II muestra su estructura consistente en el espadín o aguja, que se mueve por efecto de la palanca de cambio, el corazón del cambio y los contracarriles que ayudan a mantener las ruedas de los vehículos en su sitio, con lo que se evitaban los descarrilamientos en un punto que podía ser complicado para el tránsito si no estaba bien implantado.

17-082 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta señal de aguja de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces se pintó para darle un aspecto prístino cuando las taras debidas a la acción del tiempo, de los elementos o del vandalismo la habían convertido en un elemento tullido en cuanto a la totalidad de las piezas que la integraron.

17-083 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el enclavamiento de los cambios del lado Belmez se encontraba la marmita de la palanca del cambio de vía número 8, la señal de aguja, la palancas del disco de distancia y una garita que se levantaba en el lado izquierdo del trazado.

33.18.0. Trayecto de Obejo a El Vacar-Villaharta

18-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Apenas unos once metros más adelante de la aguja de la estación de Obejo se encontraba el paso a nivel sin barrera de Los Llanos, ubicado en el P. K. 22,580, cuyo camino partía de la cercana nacional 432 y se dirigía hacia la casa grande de la finca de la marquesa de Valdeloros, donde moría tras un pequeño recorrido de apenas 320 metros.

18-002 - Imagen analógica - Cámaras de vídeo desconocidas - 29 de abril de 1990 - © Francisco García-Antonio Montilla-Concepción Lucena

Algo más allá, en el P. K. 22,758,60, se encontraba la alcantarilla de un metro de luz que desaguaba el caudal del curso alto del arroyo de la Comandancia, llamado así por pasar por las proximidades del edificio de gestión militar.

La imagen se ha tomado del documental *Viaje de Córdoba a la central térmica de Puente Nuevo*.

18-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

A continuación, seguía una zona de la vía con una rampa algo fuerte, pero el resto del recorrido entre la estación de Obejo y El Vacar-Villaharta no fue muy duro, ya que la media del desnivel fue de tan solo de 10 milésimas y su trazado fue generalmente recto.

18-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El cable de transmisión de un semáforo de distancia necesitaba de una serie de artilugios complementarios para mejorar su eficacia. Por ejemplo, cada determinado número de metros y cuando había que modificar la línea recta de su recorrido para hacer un pequeño quiebro, se solía intercalar entre la hilada de postes que sostenían las ruedas un pequeño dispositivo en el que unos aros horizontales ayudaban a tensar el cable.

18-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el P. K. 22,988, unos metros antes de la señal de P. K. 23,000, se encontraba la alcantarilla de 1 metro de luz, cuya piedra del dintel superior aparece a la derecha de la imagen.

18-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La alcantarilla de 1 metro de luz se encontraba ubicada en el P. K. 23,294,40.

18-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La utilidad del paso a nivel de El Cotillo, emplazado en el P. K. 23,304,60, no está muy clara, dado que estuvo ubicado a la espalda de una serie de segundas viviendas que se establecieron tras la guerra civil en la zona de la Estación de Obejo conocida como El 42 o de la Venta Nueva, por lo cual, el trazado del camino que lo conformó no se encontraba por sus alrededores.

18-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Puede que fuese el inicio de una ruta alternativa que iba desde la Venta Nueva a la casa de El Ronquillo, según puede verse en el MTN, Hoja 902 Adamuz, en su edición de 1946, ya que esta finca tuvo también otro carril ubicado más al norte, como se verá, sin embargo, en ninguna de las ediciones anteriores hay rastro de dicha ruta.

18-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los soportes que mantenían elevado el cable de semáforo de distancia estaban constituidos por un mástil que sobresalía del suelo entre cuarenta y setenta centímetros. Por su punta redondeada entraba fácilmente una arandela abierta que se ajustaba a la altura deseada mediante un tornillo, con lo cual, el alambre podía sortear más adecuadamente las veleidades del terreno. Unido a esta, se encontraba la rueda, que colgaba para que el alambre tuviese una mayor movilidad sin rozamiento.

18-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el P. K. 23,415,60 se estableció un caño de 0,40 metros de luz. Algo más allá, estuvo la señal del P. K. 23,500 y más alejado aún se levantó el semáforo de distancia del lado Belmez de la estación de Obejo. *“Los discos avanzados tienen por objeto la protección de las estaciones, apartaderos, bifurcaciones y demás puntos especiales de la línea”* (Ferrer, 1983: 20). En los años veinte, la parada diferida consistía en que el tren rebasaba el disco en rojo a velocidad prudente y se paraba ante el punto protegido.

18-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

También se encontraba en la zona la alcantarilla de 1 metro de luz, que se dispuso en el P. K. 23,792,40.

18-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El paso a nivel de El Ronquillo, emplazado en el P. K. 23,875,60, se hizo para que lo cruzase el camino que iba desde la carretera de Almadén hasta la casa de la finca de ese nombre, pero, en los años cuarenta se construyeron los campamentos militares de Cerro Muriano y Obejo y el polvorín de El Vacar, con lo cual, en el caso del de Obejo, se adecuó al trajín que requería una instalación castrense de ese calibre.

18-013 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta garita que se levanta junto a la vía se construyó en los años sesenta del siglo XX. Tiene un diseño completamente diferente a lo visto en la línea porque fue ideada para albergar al soldado que debía abrir y cerrar las barreras cuando se aproximaba un tren para evitar un accidente a quienes cruzaban el paso a nivel del Centro de Instrucción de Reclutas número 4. Quizás por ello se le dio la forma de una bala de cañón.

18-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las alcantarillas abundaron en una zona sin grandes pendientes, pero cercanas a una sierra, la de Los Santos, que discurría paralela al lado derecho de la vía. En el P. K. 23,921 se debió disponer la que tuvo un diámetro de 1,50 metros de luz.

18-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal vigente del P. K. 24,000 se levantó al lado izquierdo del trazado mientras que la antigua siguió emplazada a la derecha, con lo cual, ambas marcaron lo mismo mediante señales de distinto diseño.

Algo más adelante, en el P. K. 24,376, se instaló la alcantarilla de 1,50 metros de luz.

18-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal vigente del P. K. 24,500 se alzó al lado izquierdo del trazado. En la señalización de distancia pretérita no existió la misma correspondencia, ya que los hectómetros, como se ha visto, se hicieron patentes con trozos de carril.

18-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El agua de escorrentía del declive suroeste de la Sierra de Los Santos, situada a la derecha de la vía desde que abandonara Cerro Muriano, debía desaguar hacia el arroyo de El Charcón, situado a una distancia de 600 o 700 metros de sus cumbres, por lo cual, la vertiente no tiene ni largos arroyos ni cauces excepcionales.

18-018 Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por esa razón, sorprende que en el Perfil Longitudinal de 1921 se señale la presencia de un pontón de 6 metros de luz que se ubicó en el P. K. 24,552,25, una amplitud de paso de agua propia de un afluente de una cierta importancia y no de un lugar donde los pasos fueron de apenas un metro. La propia inexistencia física de tal obra indica, más que cualquier otra cosa, que hubo un error en la consignación del dato.

18-019 Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En las inmediaciones de la señal del P. K. 25,000, se dispusieron la tajea de 0,50 metros y la alcantarilla de 1 metro de luz, que se ubicaron en los P. K. 24,640 y 24,792.

18-020 Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La carretera de Almadén cruzaba desde el lado izquierdo de la vía al derecho mediante un paso a nivel situado algo más adelante, pero la importancia adquirida por las comunicaciones terrestres a partir de los años setenta del siglo XX obligó a que la Nacional 432 cruzase la vía mediante un viaducto que se implantó en el P. K. 25,038.

18-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como en otras ocasiones, la casa doble de vía y obras fue el modelo elegido por los constructores de la línea para instalar la vivienda del guardabarrera del paso a nivel, ubicada en el P. K. 25,135 y a la derecha del trazado.

18-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La carretera describía una letra ese para sortear el paso a nivel del P. K. 25,140, al que se dotó de barreras debido a la importancia de la ruta. Precisamente, lo sinuoso del asfalto estuvo delimitado, tanto a un lado como al otro del cruce, por una valla de medias traviesas clavadas en el terreno, con los extremos superiores tallados en punta y blanqueadas con cal para dotarlo de una mayor visibilidad debido al quiebro exagerado que daba la carretera tras una recta muy larga.

En las décadas finales del uso de la línea se levantó esta garita, que estuvo en el P. K. 25,135.

Unos metros más adelante, en concreto en el P. K. 25,155, se dispuso la tajea de 0,50 metros de luz.

18-023 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cerca de la casa, en dirección oeste, hubo una estructura que correspondió con toda probabilidad al poyo sobre el que se situó una pila de lavar que había desaparecido cuando se hizo la inspección ocular.

18-024 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Se tiene la evidencia de que es eso mismo debido a que existieron otras estructuras similares repartidas por algunos asentamientos humanos de la línea, algunas de las cuales conservaron sobre ellas ese útil tan preciso para la vida cotidiana de los trabajadores de la vía y sus familias.

Siguiendo el trazado, al fondo de la imagen, parece el nuevo viaducto que se construyó en los primeros años del siglo XXI en el P. K. 25,256 para que la Nacional 432 sortease la vía.

18-025 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal de silbar acabó teniendo un diseño homologado para disponerse en cualquier punto de la red ferroviaria española, aunque desde siempre, quizás debido a unos tiempos en los que no había tantos recursos económicos, se había hecho de una manera artesanal utilizando un tubo de hierro o un raíl para el mástil y cualquier chapa que tuviese unas medidas aproximadas de entre 40 y 60 centímetros de alto o de ancho, aunque siempre, indefectiblemente, se dibujase una ese blanca sobre un fondo negro.

18-026 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los llanos del Vacar están enclavados en una meseta plana, aunque algo inclinada en dirección al norte. Lejos, a la izquierda y a la derecha de la vía respectivamente, están las cuencas de los ríos Guadiato y Guadalbarbo, sin embargo, por el centro corre el arroyo de El Charcón, cuya categoría y nombre mutará en río Guadanuño cuando llegue a la Estación de Obejo. Por ello, los cursos de agua son pobres y estacionales, lo que origina que la vía sea atravesada por ellos ocasionalmente, como la alcantarilla de 1 metro de luz que se ubicó en el P. K. 25,528.

18-027 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El paso a nivel del camino que conducía a la casa de El Chirinero, no tuvo barreras, por ello, se lo dotó de toda la señalización necesaria y afecta a estos cruces de carreteras y vías. Se ubicó en el P. K. 25,850.

18-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La descapitalización progresiva de las compañías ferroviarias privadas durante los años veinte y treinta del siglo XX hizo necesaria la intervención de una serie de gestores del Estado que llevaron el control de los ferrocarriles españoles.

18-029 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por ello, en la etapa de la Segunda República se adoptó la decisión de poner en cada paso a nivel, a uno y otro lado del camino, una señal fija compuesta de una Cruz de San Andrés en la que se advertía a los posibles transeúntes del cruce que era un "paso sin guarda" y que por ello había que cruzarlo con "ojo al tren".

Desde el origen del ferrocarril español y hasta que se agrupa todo en RENFE hubo una diversidad muy grande de señales fijas y móviles. Llegada la unificación se debieron de dictar unas normas para que toda la red nacional se condujera de acuerdo a unas mismas directrices. El libro *Unificación de las señales fijas de la vía*, publicado por la empresa, sentó las bases de esta homogenización (Nogues, 1948).

18-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La alcantarilla de 1 metro de luz se ubicó en el P. K. 26,083,20. El agua desplazada por la pequeña galería subterránea desembocaría rápidamente en el muy cercano arroyo del Charcón, que discurre paralelo a la vía desde el P. K. 26,000 al 28,500 a un promedio de unos cincuenta metros de separación.

18-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Pero, durante los primeros novecientos metros la separación entre la vía y el cauce se redujo a la inclinación que tuvo el talud izquierdo del terraplén que hubo que disponer para elevar la vía unos tres o cuatro metros sobre el nivel del lecho del arroyo.

18-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un pequeño cauce que discurre por un terreno más o menos llano se muestra con constantes meandros, por ello, su trazado rectilíneo indica que fue obligado a discurrir así cuando los ingenieros diseñaron esta parte de la línea.

18-033 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Pero, a veces, el riachuelo se enfurecía cuando se sentía orgulloso del líquido que era capaz de desaguar tras una ocasional tormenta y se acercaba al trazado más de lo

debido, con lo que para defenderlo de la furia del Charcón hubo que disponer un muro de contención levantado en seco a fin de proteger la integridad de la explanación.

18-034 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La canalización artificial a que fue sometido se aprecia también en algunas partes del lado derecho del largo terraplén por donde un día discurrió potestativamente.

18-035 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las junqueras que crecen a uno y otro lado son el indicio muy evidente de que el trazado ferroviario se construyó prácticamente por el lecho del arroyo, según se ha dicho ya.

18-036 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La preciosa alcantarilla de dos arcos, realizada con piedra caliza, tuvo un diseño idéntico al de otra que se encontraba próxima y más adelante, sin embargo, la similitud acabó en tan solo estos dos exponentes, ya que no se repitió su esquema en ninguna otra del trazado.

18-037 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Estuvo enclavada en el P. K. 26,683, según se indica en el Perfil Longitudinal de 1921, pero también se habla en ese documento de que su luz fue de un metro, sin hacer mención a que era de dos ojos de 1,45 metros de luz cada uno.

18-038 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Debido a la pulcritud con la que fueron consignados los datos en tal documento, da lugar a elucubrar si la construcción de esta y la de su gemela fue posterior a la citada fecha o a un error que se deslizó en unos datos que se consignaron de manera fidedigna, que también lo hubo como se ha hecho constar aquí cuando se ha detectado alguna inexactitud.

18-039 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algo antes de la señal de P. K. 27,000 se encontraba la alcantarilla de 1 metro de luz que se situó en el P. K. 26,782,70. Más allá de esta, en el P. K. 27,112,30, se indicó en el Perfil Longitudinal de 1921 que hubo un paso a nivel del que no se ha localizado el menor rastro en el trabajo de campo. Ni siquiera se ha visto la traza del camino que debió cruzarlo en las distintas ediciones de la Hoja 902 Adamuz del MTN.

18-040 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1900 - © José Sánchez Muñoz

Posiblemente, esta foto sea la más antigua que se tomó en la línea, ya que fue realizada el 9 de diciembre del año 1900, cuando en la mañana del día anterior se produjo el gravísimo choque de trenes del P. K. 27,000, ocurrido entre la estación de Obejo y El Vacar.

La foto original fue una copia a la albúmina, pero la imagen se ha tomado del libro *La Mezquita de Plata*, de Antonio Jesús González.

18-041 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Prácticamente, donde se emplazó la señal de P. K. 27,500, estuvo también la alcantarilla de 1 metro de luz P. K. 27,501, pero no se separaron tan solo un metro como indican las dos cotas, sino algo más. Esta incongruencia se debió a la inexactitud con la que se consignaron los datos, según las distintas mediciones que se hicieron del trazado a lo largo del tiempo.

18-042- Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La conservación de la infraestructura llevó a los ingenieros ferroviarios a adoptar soluciones para mantenerla en explotación de una manera óptima. Por ejemplo, los postes del telégrafo se pudrían en su base o se inclinaban hacia un lado por efecto de la falta de compactación de la tierra debido a la humedad. Para evitar estos contratiempos se adoptó la solución de enclavarlos mediante este sistema que disponía tres perfiles en I entrelazados mediante tramos de chapa curvados cuya parte baja se enterraba en el suelo.

18-043 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El trazado se interna de manera plena en los amplios terrenos de la finca de Campo Alto, que durante más de un siglo perteneció al conde de Romanones y a sus descendientes. En los años iniciales de la línea llegaba desde las inmediaciones del incipiente poblado de Cerro Muriano hasta el castillo de El Vacar, aunque luego se segregó en varias fincas como Campo Bajo, el Campamento militar de Cerro Muriano, los Llanos del Conde y la citada Campo Alto.

18-044 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por esta zona, la vía abandonaba la proximidad de la carretera de Almadén mientras el terreno comenzaba a mostrar signos de algunas inclinaciones, lo que hacía que El Charcón se alejase hacia la izquierda.

18-045 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra muestra de cómo se evitaba el pudrimiento de las zonas bajas de los postes del telégrafo fue la que sujetaba el tronco mediante unas abrazaderas a un trozo de carril, que era lo que se anclaba al suelo mientras la madera permanecía suspendida a unos veinte o treinta centímetros del suelo.

18-046 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La segunda y última de las alcantarillas que tuvo la línea con este diseño de galería doble se ubicó en el P. K. 27,889. Como su homóloga, en el Perfil Longitudinal de 1921 también se consigna que su luz fue de solo 1 metro, pero como se ha dicho en el caso anterior, no fue así.

18-047 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las diferencia entre la alcantarilla doble ya vista y esta otra estribó en el pilar central que dividió los arcos, que en la primera se encontraba apenas insinuado... Un ejemplo más de la ecléctica imperante en la arquitectura ferroviaria.

18-048 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En esta zona se encontraba la tajea de 0,55 metros de luz, que se ubicó en el P. K. 28,290.

Unos cientos de metros más adelante, se construyó la alcantarilla de un metro de luz que se dispuso en el P. K. 28,791.

18-049 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El paso a nivel dotado de barreras de Campo Alto estuvo situado en el P. K. 28,832. Posteriormente a la construcción de la línea se elevó la casa del guardabarrera del P. K. 28,836, que se ubicó a la derecha de la vía. Salvador Chaparro, cuyo padre fue empleado de la finca durante casi toda su vida, me indicó que la barrera estuvo controlada por una mujer que también trabajó para los dueños de la finca, con lo cual, fue un paso a nivel guardado de manera particular (Chaparro, 1998).

18-050 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El poste de la cadena de cierre y los restos de los cimientos de la vivienda que ocupó se emplazaron junto a la vía. Tras una inspección de los restos, entre los que emergían la esquina nordeste y algunos paramentos mínimos de la fachada suroeste se determinó que la casa debía haber tenido ocho metros de larga en su cara hacia la vía y

siete de profundidad. Su alto grado de destrucción impide apreciar algunas características más de la estructura del edificio.

A la derecha de la vía, en el P. K. 28,814, a unos nueve metros de su eje, hubo un pozo del que se abastecieron sus habitantes.

18-051 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El número de señales de proximidad de disco avanzado eran tres. Estaban separadas unas de otras mediante una distancia de cincuenta metros y constituidas por un rectángulo pintado de blanco al que cruzaba una banda negra inclinada de derecha a izquierda cuando la señal se disponía a 150 metros del disco avanzado.

18-052 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La siguiente mostraba dos bandas negras inclinadas de derecha a izquierda cuando la señal se disponía a 100 metros del disco avanzado.

18-053 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La última mostraba tres bandas negras inclinadas de derecha a izquierda cuando la señal se disponía a 50 metros del disco avanzado.

18-054 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El empleo de los discos durante la segunda mitad del siglo XX se restringió a *“las líneas que forman la red complementaria y secundaria o líneas de vía única con un bajo tráfico de viajeros y mercancías”* (Ferrer, 1983: 22).

La tajea de 0,55 metros de luz que estuvo en el P. K. 29,183,50 se dispuso en las inmediaciones del disco de distancia del lado Córdoba de la estación de El Vacar-Villaharta.

18-055 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otro artilugio para tensar el cable que movía el disco de distancia ubicado en el punto en el que debía dar un pequeño quiebro para adaptarse el recorrido que describía la vía. Puede verse esta ruptura de linealidad en la dirección que sigue el cable de ida y el de retorno a la entrada y a la salida de las ruedas horizontales.

18-056 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Octubre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al oeste del trazado, en las inmediaciones del lejano Guadiato que discurre a unos siete kilómetros de distancia, se encuentra la finca de El Álamo, a la que se accedía

desde un camino que cruzaba un paso a nivel que hubo hasta los años cuarenta del siglo XX en la propia estación de El Vacar-Villaharta.

18-057 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Entonces, se decidió disponer en la zona las instalaciones militares que se había gestado en la década anterior y el Estado compró parte del terreno de la citada finca para hacer el polvorín de El Vacar. Por ello, el camino que hendía longitudinalmente el conjunto castrense debió desviarse para evitar el paso de personas ajenas al ejército por un lugar que debía tener una seguridad extrema.

18-058 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Y no solo esto. También hubo que procurarle al nuevo establecimiento un camino de acceso adecuado a sus necesidades y fue por esa causa por la que se construyó uno nuevo que partía de la carretera de Almadén y que cruzaba el trazado ferroviario mediante un viaducto que estuvo situado en el P. K. 29,454.

18-059 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algo más adelante, estuvo enclavada la señal del P. K. 29,500.

18-060 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

A la izquierda de la vía, donde acababa el declive a unas decenas de metros, aparecía de nuevo el arroyo del Charcón porque se aproximaba a su cruce con la vía.

18-061 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La abundancia de agua de lluvia puede convertir el cauce estacional de un pequeño arroyo de la España Seca en un irregular estanque lleno de belleza. El pontón sobre el que discurría el ferrocarril acabó por completar la nota poética que aportó una primavera ubérrima que tocaba ya a su fin.

18-062 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El diseño de esta alcantarilla de 2 metros de luz, dispuesta en el P. K. 29,741, fue el de otras miles empleadas en las líneas de nuestra geografía, sin embargo, sus medidas y la elección y disposición de los materiales con que se construyeron las singularizaron hasta divergir un tanto en sus adocenados parecidos.

18-063 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta curva de la vía desaparecía en una pequeña trinchera, una construcción algo insólita en los últimos kilómetros debido a lo aplanado del terreno. Tras ella, prácticamente, los llanos de El Vacar terminarían su suave geografía.

18-064 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta tajea de 0,55 metros de luz, que se levantó en el P. K. 29,916, tuvo un esquema convencional mediante el cual la piedra caliza volvía a ser la gran protagonista de su epidermis.

18-065 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque el ser humano hace suya la naturaleza apropiándose de los materiales y modificándolos para darle las formas convenientes a sus deseos, la dura piedra, una vez domeñada y dejada a la intemperie, vuelve a ser poseída por sus auténticos propietarios: los líquenes, que son quienes les aportan las tonalidades verdosas del otoño, invierno y primavera o las oscuras del verano.

18-066 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las señales antiguas y modernas del P. K. 30,000 se levantaban a la derecha y a la izquierda de la vía.

18-067 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

A lo lejos, a la derecha de la vía, aparecen las primeras viviendas de la aldea del El Vacar, ubicada entre la carretera y la vía.

18-068 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una estructura metálica de sujeción de poste de telégrafo a la que falta incluso el mástil de madera, lo que da una idea del grado de deterioro en el que llegó a estar la línea en los años iniciales de su progresivo desmantelamiento.

18-069 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta palanca de cable de disco de distancia se instaló en los primeros años de la década de los setenta del siglo XX, cuando se dispusieron también algunas otras, ocasionalmente, en Los Pradillos o en La Balanzona y de una manera concluyente en las instalaciones de la central térmica.

18-070 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta señal fue una de las últimas que se dispusieron en el trazado. Su iconografía indica claramente que es un aviso del accidente que puede ocurrirle a quienes cruzasen la vía.

33.19.0. Estación de El Vacar-Villaharta

19-001 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la entrada a la estación de El Vacar-Villaharta por el lado Córdoba hubo una garita. Lógicamente, también hubo los cambios necesarios para desplegar la playa de vías, los piquetes de entrevías, las marmitas, los respectivos semáforos de aguja y la palanca para mover el cable del disco de distancia.

19-002 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Noviembre, 1999 - © Mario Fontán Antúnez

Una señal de aguja de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces con un fanal de un tipo distinto al cúbico con lentes circulares y cuadradas alternas en cada uno de los cuatro lados, lo que indica que debió de sustituido por el de cualquier otra señal de otra empresa ferroviaria.

La imagen se ha tomado de la página 84 del especial *Maquetrén Señalización mecánica vía ancha española*.

19-003 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el montículo situado a la derecha de la vía que generó la excavación del pequeño terraplén que hubo que hacer para disponer el haz de vías, se clavaron unos postes realizados con traviesas que habían sido retiradas de la vía y se les colocó unos raíles en su culminación con la idea de realizar un sencillo cerramiento que indicase la delimitación de los terrenos de la estación.

19-004 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque la señal de posición de aguja tuvo siempre el mismo diseño en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, no fue lo mismo en el caso de las marmitas, ya que estas no debían guardar una uniformidad tan taxativa.

19-005 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La progresiva implantación de nuevas vías y cambios en las estaciones a lo largo de los años hizo que la empresa comparase precios y calidades y que unas veces se

comprasen los fabricados a unas industrias pesadas, normalmente de radicación española, y otras veces a otras.

19-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La dispersión de las compras hizo que los modelos variaran en tamaño y forma, pero muy levemente de unos a otros, ya que en esencia, el diseño del útil fue común a todos.

19-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta estación dispuso de un triángulo de inversión de máquinas. La vía sur por la que se entraba o salía del mismo tuvo un radio tan cerrado que se debió de poner en la parte exterior de su carril interno un contracarril para dirigir las ruedas de los vehículos ferroviarios y evitar así un descarrilo.

01-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

Originalmente, la estación tuvo una infraestructura muy deficiente de habitáculos para los agentes y sus familias, lo que hizo que debiesen vivir en vagones cerrados estacionados en las vías secundarias.

19-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sin embargo, la presión administrativa gubernamental obligó a llevar adelante un plan de construcción que coincidió con la etapa de inicio del siglo XX y que se generalizó en toda la línea, porque en todas las estaciones había el mismo problema.

19-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vivienda del sobrestante y dos agentes, situada a la derecha del trazado en el P. K. 30,510, fue una de los edificios que se levantaron para dar una mayor calidad de vida a los operarios.

19-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La edificación tuvo una zona trasera en la que se levantaron unos patios que se destinaron a corrales o huertos, como fue común en otros muchos casos de viviendas implantadas en instalaciones de carácter obrero desde el inicio de la Revolución Industrial. Aunque se levantó en 1912, siete años después de la casa para dos agentes, tuvo el mismo tipo de patio posterior hasta el punto de que siguió la misma línea de fachada de este.

19-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La tajea de 0,50 metros de luz estuvo situada en el P. K. 30,522,42, más o menos en la separación entre la casa comentada y la vivienda para dos ferroviarios, construida en 1905 a la derecha del trazado en el P. K. 30,540 y casi en el costado de la del sobrestante y dos agentes.

19-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa del factor se elevó a la derecha de la vía, en el P. K. 30,550. Tuvo un corral que se adosó al costado del recinto trasero de los dos edificios comentados.

19-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Delante de esta vivienda, cerca de la vía, hubo un pozo que se situó en el P. K. 30,577, del que prácticamente toda la comunidad ferroviaria, e incluso también la gente del pueblo, cogía agua para beber y para las labores normales de la vida diaria.

19-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el costado derecho del edificio de viajeros, en el P. K. 30,566, hubo una cantina que se aposentó a la sombra de los grandes eucaliptos. Según la documentación oral facilitada por Baldomero, el dueño del estanco de la población, parece que su fisonomía era como la de la estación de Obejo. En los años sesenta del siglo XX, se hizo otra de mampostería que también fue demolida (Baldomero, 1997).

19-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

El edificio de viajeros de la estación de El Vacar-Villaharta se ubicó a la derecha de la vía en el P. K. 30,577, pero otras fuentes indican que estuvo en el P. K. 30,594,50. Su diseño respondió al que se proyectó para que fuese implantado en cualquier parada de la línea.

En un plano de la estación de 1905 se indica que frente a la fachada de la vía, justo en el eje del edificio de viajeros, hubo un pozo del que no se tiene noticias ni se ha visto rastro alguno en la inspección visual. De ser cierta la información, es posible que su caudal fuese tan exiguo que se abandonó y se segó dejando solo otro que hay unos metros más adelante y el que hubo ante la casa del factor.

19-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sin embargo, si el de La Balanzona se construyó más tarde siguiendo los planos, pero se diferenció en algún aspecto levemente, la de Villanueva del Rey se reformó debido a una destrucción parcial y las de Obejo y La Alhondiguilla-Villaviciosa se modificaron alargándolas por ambos costados, esta fue la primera del trazado construidas en los primeros años de funcionamiento de la línea que se conservó tal cual, compartiendo dicha característica tan solo con el que hubo en Espiel.

19-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como otras estaciones de la línea, tuvo un cerramiento delantero apenas esbozado constituido por unos carriles dispuestos vertical y horizontalmente.

Además, el edificio hizo gala de un frontón sobre la puerta principal de la fachada de la vía y otro en la del patio de carruajes, algo que no lo tuvo ningún otro modelo construido porque en los demás se les dispuso únicamente en una de las dos fachadas.

19-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El andén delantero, de 43 metros de largo, fue apenas un espacio delimitado por unos sillares paralelos a la vía que elevaron el terreno algo más de un palmo para permitir la subida de los viajeros a los coches. Aquí crecieron unos almezos que por su altura no eran demasiado viejos, lo que sugiere que en los años de funcionamiento de la línea lo que debió de dar sombra al reducto de fachada fueron las fuertes robinias.

19-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los retretes estuvieron ubicados en el P. K. 30,610. Los de un sexo y otro se abrieron por cada uno de los dos hastiales y sobre cada puerta se dispuso un pequeño vano en forma de óvalo colocado de manera horizontal para permitir la ventilación de los mismos.

19-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la fachada contraria a la vía se elevó un murete, reforzado en los extremos con raíles, que conformó el cerramiento de un urinario cuyo frente se alicató hasta una altura de un metro y medio aproximadamente con azulejos blancos de 20 x 20 centímetros.

19-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cuando el ayuntamiento de Villaviciosa de Córdoba decidió recuperar el edificio de viajeros de la estación en el verano de 1996 también puso en valor esta pequeña

dependencia, pero modificando la cubierta original de teja alicantina al dotarla de teja árabe.

19-023 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Se desconoce si los antiguos retretes reformados se dejaron con su uso original o bien se usó este espacio como caseta para guardar material diverso. Lo que sí se hizo fue eliminar el urinario lateral y se puso en su lugar un banco cubierto por el alero.

19-024 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La topera cerraba la única vía muerta que hubo en la estación. Se dispuso en el límite del andén, donde se ubicaba la rampa solada con cantos rodados.

19-025 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 14 de julio de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el P. K. 30,618,50 se ubicó un caño de 0,40 metros de luz que se cubrió con trozos de traviesas para impedir que el terreno que ocupaban las vías no se viese cercenado transversalmente con una zanja que podía suponer un inconveniente, y hasta un peligro, para los operarios que debían trabajar entre las vías estando pendientes de los trenes.

19-026 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 14 de julio de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Salida oeste del caño, en la que no se dispuso el menor adorno en su frente o en las aletas.

Este conducto tuvo el aporte de otro caño de 0,40 metros de luz que se emplazó bajo el muelle y cuya embocadura debió estar en la cara noroeste del muelle. Su misión fue la de evacuar las aguas de escorrentía que se estancaban en la zona de mercancías. Su rastro se perdió cuando años más tarde se añadió un nuevo muelle, con lo cual la boca quedó tapada para siempre.

19-027 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En los años de la segunda mitad de los noventa del siglo XX, el único tráfico ferroviario que hubo en la estación de El Vacar-Villaharta fue el de mercancías.

19-028 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los convoyes eran trenes puros compuestos únicamente de vagones de la serie X-3, cuyo borde era medio, que había sido suplementados para que adquiriesen el doble de su capacidad.

19-029 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La elección de dejarlos en El Vacar-Villaharta fue debido a la facilidad de acceso desde la carretera nacional 432. Además, al no haber el menor tráfico por esta zona de la línea, los trenes podían quedar estacionados en las vías sin entorpecer un tráfico inexistente.

19-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

También se veían los vagones dotados de balconcillo desde donde se accionaba el sistema mecánico de freno con el cual se inmovilizaba el tren en las paradas o en las bajadas pronunciadas durante la marcha.

19-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Lo único que cargaban estos trenes eran troncos, que se depositaban sobre el largo muelle de la estación hasta que el volumen hacía necesaria la presencia de un tren lo suficientemente largo como para que fuese rentable su traslado.

19-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los troncos cortados tenían un diámetro de entre 10 y 20 centímetros y la longitud era la aparente como para que entrase transversalmente en la caja del vagón.

19-033 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los troncos eran el resultado de la tala llevada a cabo en el término municipal de Villaviciosa de Córdoba, donde se entresacaban los eucaliptos y los pinos canadienses de entre las varias especies sembradas en la zona en los años sesenta del siglo XX.

19-034 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Con ello, se estuvieron dejando solo las especies autóctonas como alcornoques, encinas y pinos mediterráneos.

19-035 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

En los años intermedios de la década de los noventa del siglo XX también se vieron vagones coloreados con el verde oficial con el que RENFE decidió pintar sus vehículos remolcables.

19-036 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Lógicamente, también entre estos los había con y sin balconcillo, dado que eran los mismos vagones que anteriormente estuvieron pintados de rojo óxido, la librea oficial de la empresa en aquel tiempo.

19-037 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

Desde décadas atrás, este fue el único transporte que se estuvo generando desde esta estación y fue el último también, ya que el deterioro progresivo de la vía entre este punto y Alhondiguilla-Villaviciosa hizo imposible que circularan los trenes sin arriesgarse a un serio accidente.

19-038 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

Las máquinas encargadas de arrastrar estos trenes fueron las 319.3, las destinadas en aquellos años a la línea y que mayoritariamente transportaron el carbón entre Peñarroya y la central térmica.

19-039 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

Muchos vehículos integrantes de la serie X-3 fueron dados de baja en los años finales de la década de los noventa, sin embargo, su presencia en las vías españolas se perpetuó durante varias décadas más.

19-040 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

El edificio de viajeros y el de los retretes a punto de concluir su restauración para preservar una parte emblemática dentro de las construcciones e instalaciones de la línea. Junto a la caseta pequeña, se iniciaba la rampa del muelle donde un día se levantó el almacén de mercancías.

19-041 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este edificio fue construido ante el aumento de la llegada de viajeros de clase social alta que iban a pasar unos días en el balneario de Santa Elisa, en Villaharta, a fin de que pudiesen guardar sus equipajes de manera conveniente durante el tiempo de espera al coche que debía llevarlos a su destino o mientras aguardaban al correo que debía llevarlos de vuelta.

19-042 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Fue un bello edificio que se dispuso sobre el muelle ya construido anteriormente. Sus paredes de ladrillo visto dejaban ver los pilares realizados con perfiles de hierro que soldados entre sí compusieron la fuerte pero ligera estructura de su alzado.

19-043 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como en otros edificios de esta clase, sus aleros se prolongaron sobre sus fachadas a la vía y al patio de carruajes para proteger la zona de trabajo de la lluvia o del sol. Su liviana epidermis de tejas alicantinas se sustentó mediante un entramado de vigas de madera.

19-044 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 07 de mayo de 2016 - © José Antonio Ortega Anguiano

Su grado de deterioro hizo que fuese demolido en algún momento determinado de 1995 o 1996, con lo que el muelle original quedó de nuevo al descubierto.

19-045 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 07 de mayo de 2016 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al poco de levantarse el edificio, se le añadió otro muelle situado en su flanco norte que alargó el espacio de carga y permitió una mayor operatividad del mismo, sin embargo, en momentos posteriores se elevó unos veinte centímetros sobre su nivel original.

19-046 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 07 de mayo de 2016 - © José Antonio Ortega Anguiano

El solado original del almacén estuvo compuesto de losas de piedra caliza, al igual que los sillares que marcaron los límites del muelle.

19-047 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 07 de mayo de 2016 - © José Antonio Ortega Anguiano

El inicio del muelle añadido a la zona norte del almacén se apreciaba debido al cambio de color de las piedras calizas utilizadas en la construcción de cada parte.

19-048 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 07 de mayo de 2016 - © José Antonio Ortega Anguiano

Con el tiempo, la estructura recibió un solado de hormigón que le proporcionó una superficie lo suficientemente dura como para que discurriesen por ella los vehículos pesados que debieron recibir las cargas destinadas al polvorín que se levanta frente a la estación.

19-049 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 07 de mayo de 2016 - © José Antonio Ortega Anguiano

El muelle añadido terminaba donde comenzaba el espacio de la báscula de 30 toneladas construida en 1906 por Trayvu, Usine de la Mulatière, de Lyon.

Normalmente, estos dispositivos estaban instalados en la vía del muelle cubierto o descubierto para que una vez cargados los vagones en estos se procediese al pesado sin tener que llevar el convoy recién cargado a otra parte de la instalación ferroviaria. *“Para realizar el pesaje se estacionaba el vagón sobre el puente, se desenganchaba este y se procedía a la medición”* (Morales, 2002: 53).

19-050 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Normalmente, las básculas estuvieron dispuestas de manera paralela a la vía, pero, por ejemplo, en Alhondiguilla-Villaviciosa había una en el muelle cubierto que se encontraba perpendicular a esta, *“como las de algunas básculas de estaciones de la Ruta de la Plata, situadas a un lado del muelle de carga en perpendicular a la vía, accediéndose a ellas mediante pequeñas placas giratorias para vagones. Estaciones como Piedrahita, Guijuelo, Alba de Tormes, Valderrey, Valcabado o Valdunciel, entre otras, contaban con básculas-puente transversales”* (Morales, 2002: 53-54). Las básculas puente quedaron obsoletas y fueron sustituidas por las de tipo electrónico.

19-051 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 07 de mayo de 2016 - © José Antonio Ortega Anguiano

Posiblemente, el muelle nuevo se construyó en los años sesenta del siglo XX. Su única discontinuidad con respecto al añadido consistió en el retranqueado que debió dejarse para permitir el emplazamiento de la báscula.

19-052 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 07 de mayo de 2016 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al parecer, su construcción se realizó a partir de unos muros paralelos de encofrado que se rellenaron con hormigón, que también se dispuso en su cara superior.

19-053 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 07 de mayo de 2016 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta estructura de cemento también se reforzó con raíles soldados entre sí, posiblemente, que afloraban en los bordes y a tramos concretos a modo de nervaduras.

19-054 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 07 de mayo de 2016 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como todo muelle, terminaba en una rampa amplia que permitía acceder a su zona alta al tráfico rodado, a las personas y a las caballerías.

19-055 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Todo asentamiento humano necesita del agua para hacerlo posible. Lógicamente, la cantidad captada debe ser suficiente para el consumo de los moradores de un lugar determinado. En la estación de El Vacar-Villaharta no hubo nunca un caudal suficiente,

salvo para el consumo humano más básico, por lo cual no se pudieron aliviar los tanques de las locomotoras tras el desgaste de las fuertes subidas de La Solana.

Este pozo, ubicado en el P. K. 30,666, y esta pila de lavar la ropa fueron apenas los únicos vestigios de tal insuficiencia.

A la izquierda se aprecia la boca de salida de una tajea de 0,60 metros de luz que se emplazó en el P. K. 30,667.

19-056 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

El gálibo de El Vacar fue otro modelo no demasiado convencional cuyo único homólogo, que se haya conocido, estuvo en la estación de Cercadilla, como ya se ha dicho. Su uso permitía comprobar que la carga de los vagones no excediese de la medida de las entradas de los túneles.

19-057 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 07 de mayo de 2016 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este espacio no pudo considerarse como un muelle al uso, dado que su altura apenas si se elevaba medio metro sobre el nivel de los carriles, sino más bien una plataforma sobre la que disponer previamente cualquier tipo de cargas que debían ser cargadas o descargadas usando el muelle.

19-058 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

En los años iniciales del siglo XX, la aguja de apertura de la playa de vías por el lado Belmez llegaba hasta el final de la plataforma descrita. Ahí se levantó una casa a la derecha del trazado en el P. K. 30,717 que dispuso de un comedor, una cocina y dos dormitorios y que sirvió de vivienda para el guardabarrera de un paso a nivel que hubo en ese punto. La casa ya estaba demolida en los años ochenta.

Frente a su eje de fachada, en el lado izquierdo de la vía, hubo un horno.

19-059 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tras el caño descubierto de 0,50 metros de luz del P. K. 30,745,15 se abrió un paso a nivel con barreras que se ubicó en el P. K. 30,756,60 y que se conoció con el nombre de El Álamo debido a que, como ya se ha dicho, fue el viejo camino que iba a la finca denominada así cruzando el terreno que hoy ocupa el polvorín y que desapareció al ser cortado por la construcción de esta dependencia militar.

19-060 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Con el tiempo, se aumentó la longitud de las vías para permitir el cruzamiento de los trenes, que cada vez eran más largos, llevando los cambios del lado Belmez hasta donde estuvieron ubicados hasta el desmantelamiento de la línea.

19-061 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

Además, ya que esta era la estación más próxima al punto medio del trazado, en los años veinte, posiblemente, se construyó un triángulo de inversión de marcha para que cualquier máquina de vapor que estuviese próxima a la parada y necesitase viajar en un sentido u otro de la línea, pudiera dar la vuelta y marchar hacia adelante sin tener el tender de cabeza.

19-062 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía curva del triángulo de inversión de máquinas situada al norte conducía hasta el cambio de vía que conectaba esta con la que aparece al fondo, que retornaba por el sur del triángulo de inversión otra vez a las vías de la estación.

19-063 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

El desvío del vértice del triángulo de inversión que estuvo en el interior del polvorín, tuvo un pequeño muelle a un lado para carga y descarga de los trenes militares que llegaban o salían del polvorín. Las vías que lo conformaron, tanto la directa como la desviada, fueron curvas, algo que solo ocurrió en la línea con otro desvío ubicado en el lado Belmez de la estación de Espiel.

19-064 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La tajea de 0,60 metros de luz, ubicada en el P. K. 30,810, estuvo conformada por un entramado de traviesas ya desechadas, un elemento constructivo un tanto insólito para lo que debía estar en contacto con el agua. Aún así, estuvo en uso muchas décadas.

19-065 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Veinte años después de haber hecho la foto anterior, la misma tajea presentaba este aspecto desnudo de su anterior aditamento de traviesas.

19-066 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

En algún lugar indeterminado en torno a la aguja de salida del lado Belmez, provista de su correspondiente marmita y del semáforo de aguja del tipo Andaluces, hubo una garita. Como es natural, en ese espacio también debió haber una palanca para accionar el disco de distancia.

19-067 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años ochenta del siglo XX - © Paisajes Españoles

La estación de El Vacar-Villaharta fue construida para permitir el cruce de los trenes en un lugar donde originalmente no hubo nada más que una casa de postas, pero con los años se convirtió en una de las paradas esenciales de la línea gracias al aporte económico agropecuario de la zona y a las actividades militares relacionadas con el polvorín.

19-068 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las nevadas infrecuentes en las latitudes septentrionales de la Península no suelen ser muy raras en las zonas altas de la sierra cordobesa.

19-069 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cuando ocurre este fenómeno de la meteorología, todo se llena de blanco y el ferrocarril adquiere una nueva dimensión.

19-070 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las mismas imágenes ya vistas vuelven a tener un nuevo interés cuando todo se desdibuja bajo un tinte albo que lo va cubriendo todo.

19-071 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La nieve detiene la vida. Ni siquiera los pájaros vuelan buscando granos o insectos con los que alimentarse bajo la frialdad del manto blanco.

19-072 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

De pronto, el día tan nublado parece cambiar su inercia y se abren pequeños espacios azules a medida que se disuelven las nubes.

19-073 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Hasta el sol parece que pugna por salir para acabar con su antagonista el frío.

19-074 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

El espacio delantero de la estación, al que con el arreglo del edificio se le dotó de una solería de un material arcilloso cocido, se libró de la nieve mucho antes que el entorno porque las losetas se calientan más rápidamente.

19-075 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los tres muelles de la estación cubiertos por los troncos apilados que esperan un tren de vagones Ekklos rojos y verdes a los que la nieve no ha terminado de ocultar.

19-076 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La soledad de una estación cerrada se realza aún más con la nieve que lo homogeniza todo.

19-077 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

A lo lejos, los pardos muros del castillo de El Vacar se levantan sobre el montículo sobre el que fue construido para que presidiesen todo el espacio circundante.

19-078 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

De pronto, se quebró la inercia de la meteorología y el sol pareció que iba a salir, esta vez de una manera decidida.

19-079 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sí, efectivamente, su fuerza acabó venciendo al frío.

33.20.0. Trayecto de El Vacar-Villaharta a La Solana

20-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cuando el sol se abrió paso entre las nubes, comenzó a derretir la nieve que había estado cayendo durante toda la madrugada... Una imagen infrecuente en estas tierras de latitudes septentrionales...

20-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Pero, el Sur, de tanto en tanto, recibe una rociada de agua gélida como manifestación inequívoca de su adscripción al clima de tipo continental. Una explicación empírica, pero de un efecto extraordinariamente bello para los sentidos.

20-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Bonilla

Por la mañana, muy temprano, la nieve no dejaba huecos sin cubrir en derredor de la vía.

20-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Bonilla

Y es que el bello espectáculo era proporcional a su brevedad dado que en cuanto se levantase un poco el sol desaparecería el encantamiento que durante unas pocas horas había vestido la tierra con un disfraz impropio de estas latitudes.

20-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Efectivamente, tras lucir un poco el sol, la nieve se había ido esfumando de las zonas de solana.

20-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Precisamente, solo estaba aguantando en las áreas de umbría.

20-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La zona de mayor altura en la que se dispuso la vía aún se resistía a dejar su manto blanco.

20-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La piedra oscura también seguía tintada de blanco mientras todo iba recuperando sus tonos habituales.

20-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra visión diferente de la gran pendiente mediante la que la vía abandonaba la zona de la meseta por donde discurre el Charcón para pasar a la cuenca del Guadiato.

20-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Precisamente, las montañas que conforman el horizonte, hacia las que parece dirigirse la vía, son las caras nordeste del valle del importante afluente del Guadalquivir.

20-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los tocones de los troncos de los almendros se alternaban con las incipientes encinas que ocupaban el lugar que desde siempre les había correspondido.

20-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La madera de las traviesas aún conservaban el frío que les había aportado la nevada y, por ello mantenían sobre sí la nieve caída mientras el entorno se liberaba de ella casi imperceptiblemente.

20-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una foto para la posteridad: mi sobrino Fabián y mis hijos, el pequeño Álvaro y Rosita posan para recordar siempre un día inolvidable.

A la izquierda aparecen retazos del camino que un día fuera la vía romana que condujo a los transeúntes desde Corduba a Emerita Augusta dirigiéndose hacia el valle del Guadiato, donde reposan las aguas del pantano de Puente Nuevo. A la derecha, la vía encaraba la recta en declive de la explanación sujeta por el largo muro de la Solana del Sacristán.

20-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

El extremo noroeste del largo muro que sujetaba el terraplén levantado en una orografía difícil debido a los fuertes gradientes del terreno natural de la parte sureste de la Solana del Sacristán.

20-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una señal de silbar obligaba "*al maquinista a dar cuatro silbidos prolongados*" (Ferrer, 1983: 14), pero esta orden no debió ser cumplida por muchos maquinistas debido a la carencia casi absoluta de tráfico en este tramo en aquellos momentos de declive ferroviario.

20-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el alto terraplén que antecedió al túnel número 6 ya casi no quedaban vestigios de la nevada.

20-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Solo en las zonas de umbría se apreciaba que un par de horas antes todo el entorno se había vuelto blanco.

20-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por fin, el sol consiguió afianzarse en el cielo cuando el mediodía había pasado ampliamente.

20-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Solo en la cara norte de uno de los cerros que conformaban la Solana del Sacristán había nieve aún en cantidad suficiente.

20-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una imagen de la meseta de los Llanos de El Vacar tomada desde el cerro del castillo árabe que domina el valle por el que discurre El Carcón, que nace en el encinar de la izquierda y tras cruzar la carretera, el camino de carne de la Cañada Real Soriana y la vía se interna en terrenos de Campo Alto para buscar la sierra de Los Santos, que aparece al fondo, poco antes de convertirse en el río Guadalupe.

Aunque parezca extraño debido a la gran distancia existente, desde este altozano, en días claros invernales, pueden verse las blancas cumbres de Sierra Nevada.

20-021 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 14 de julio de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La tajea de 0,40 metros de luz estuvo ubicada en el P. K. 30,852. Su presencia no figura en el plano longitudinal de 1921, lo que puede ser un indicio de que fue construida después de esa fecha.

20-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Lawrence G. Marshall

El correo matinal ha terminado de subir las cuestas de La Solana y recorre los últimos metros antes de tomar la aguja de entrada del lado Belmez de la estación de El Vacar-Villaharta. Al fondo, el castillo del al-Bakar.

20-023 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 14 de julio de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algo más allá se encuentra la alcantarilla de 1 metro de luz, que está situada en el P. K. 31,072,90.

20-024 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 14 de julio de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

El paso a nivel sin barreras del P. K. 31,251 no se indicó como tal cruce en el Perfil Longitudinal de 1921, pero los signos evidentes de haberlo sido indican que fue un

camino abandonado que conectaba más adelante con el de Extremadura, la antigua vía romana de Corduba a Emerita Augusta.

20-025 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 14 de julio de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Posiblemente, el paso a nivel que existió algo más adelante en el P. K. 31,576,40 no estuviese ahí antes de la existencia de la línea, pero su construcción facilitó la implantación de un nuevo trazado algo menos abrupto que la tremenda rampa del camino viejo.

20-026 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 14 de julio de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Debido a ello, se desvió el tráfico definitivamente desde este hacia el nuevo, con lo cual, aunque no desapareció del todo, su desuso lo fue dejando obsoleto.

20-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El punto más alto de la línea es de 595 metros sobre el nivel del mar y está situado en un corto trecho de unos 65 metros de longitud en la salida de la estación de El Vacar-Villaharta hacia La Solana, entre los P. K. 31,500 y 31,600 (Fuente: Google Earth). A partir de aquí hubo otro fuerte descenso que se dispuso en un terreno quebrado que requirió de la instalación casi continuada de los tres últimos túneles de la línea.

20-028 - Imagen digital - Cámara desconocida - Década de los diez del siglo XXI - © Autor desconocido

Los muros restantes de esta construcción correspondieron a lo que quedaba de los tres edificios de viviendas de personal que ya existían, supuestamente, en 1921, puesto que aparecen en la relación de elementos de la infraestructura que se relacionan en el Perfil Longitudinal publicado en ese año.

20-029 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 14 de julio de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el documento se consignaron como una casa de vía y obras que se ubicó a la derecha del trazado y en el P. K. 31,383. En principio, se buscaron restos de la construcción junto a la vía, como era natural, pero el único lugar con restos de viviendas que había en ese punto estaba algo alejado del trazado y más próximo a la antigua nacional 432.

20-030 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 14 de julio de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Luego, usando Google Earth, se debió admitir que eran esas únicas ruinas lo que un día alojó a los ferroviarios, aunque su apariencia ferroviaria no fuese muy ortodoxa.

20-031 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 14 de julio de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

El hecho de que estas viviendas estuviesen tan alejadas de la estación a la que pertenecían se debió a la necesidad que tuvo la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces de procurar alojamiento a los empleados y a sus familias respectivas en un entorno donde había un pozo de agua.

20-032 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 14 de julio de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La constatación de que fueron viviendas ferroviarias se obtuvo de al menos tres personas de la localidad de El Vacar. Un conocido, cuyo nombre no retuve, vivió muy próximo a estas construcciones. Sus recuerdos se remontaban a su infancia en la que estuvo pidiendo a sus ocupantes el aguinaldo navideño junto a otros niños mientras cantaban villancicos.

20-033 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 14 de julio de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una jacaranda de preciosa floración morada se yergue aún en lo que debió ser un corral o patio trasero. La presencia de un árbol extraño al entorno pudiera ser un leve indicio de que un día este lugar habitado perteneció a los ferroviarios, gente que cuando se mudaba solía llevar consigo plantones de especies de plantas que les eran gratas.

20-034 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 14 de julio de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La desolación del lugar dejó pocas posibilidades a la investigación sobre el aspecto que debieron tener los edificios, pero por los recuerdos de quien suscribe, hubo unos muros exteriores paralelos a la carretera de una vivienda de una sola planta que tuvo varios vanos, solo ventanas, que tuvieron un marco de mampostería adornándolas levemente, como la inmensa mayoría de las viviendas de la línea.

20-035 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 14 de julio de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La conformación de los muros de estas casas no corresponde con lo visto en prácticamente todas las de la línea, que fueron levantadas con un encofrado que se afianzaba mediante una serie de pilares de ladrillo intercalados para marcar las esquinas, las divisiones interiores y los vanos.

20-036 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 14 de julio de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Además, su heterogeneidad constructiva indicaba que los edificios fueron contruidos en varias etapas diferentes, probablemente, pero lo que es seguro es que se levantaron en tres cuerpos distintos que conformaron una U cuyas fachadas exteriores miraron hacia el noroeste, el nordeste y el sudeste.

20-037 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 14 de julio de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las edificaciones se abrían hacia el suroeste, en cuya cercanía se excavó la honda trinchera por cuyo fondo corría la vía, hacia el que se precipitaban las aguas de escorrentía, con lo que lamían de manera importante la coronación del terraplén, por lo cual hubo que levantar un muro en seco para evitar que se perdiese el escaso terreno que quedaba entre el barranco y el límite de las construcciones.

En esta inspección ocular, me acompañó mi hermana Mari Sensi.

20-038 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La foto muestra la enorme amplitud del valle del Guadiato a su paso por el término municipal de Espiel, donde se ubicó el pantano de Puente Nuevo, la central térmica y por donde discurrió la vía de Belmez en su constante descenso hacia La Alhondiguilla.

20-039 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El paso a nivel del P. K. 31,576,40 debió construirse cuando se trazó un nuevo camino alternativo al antiguo que llevaba a Extremadura y que cruzaba la vía algo más atrás en el P. K. 31,251, del que ya se ha hablado. Con ello, se palió algo la fuerte pendiente que tuvo la ruta a su paso por el arroyo del Castillo, llamado así porque a la derecha de la vía sobre un cerro, se alzaba la fortaleza califal de al-Bakar.

20-040 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En esta zona hubo una tajea de 0,80 metros de luz ubicada en el P. K. 31,624 y un caño de 0,20 metros de luz que se dispuso en el P. K. 31,835,50.

20-041 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Semáforo de distancia del lado Belmez de la estación de El Vacar-Villaharta correspondiente al tipo que utilizó la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Que estuviese ahí indica que ya en tiempos de RENFE fue elegido para sustituir a otro de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces que estuviese en mal estado.

20-042 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

De nuevo, el valle del Guadiato aparece en toda su amplitud en unos parajes donde la presencia de los frondosos encinares que rodeaban el pantano de Puente Nuevo iba a ser una de sus características principales.

20-043 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La tajea de 0,50 metros de luz situada en el P. K. 31,900 no figura en el Perfil Longitudinal de 1921, por lo que debió ser una de las muchas incorporaciones marcadas por la necesidad que se le hicieron a la estructura y a la superestructura de la vía a lo largo del tiempo.

20-044 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

El muro de contención de la Solana del Sacristán se extendió desde el P. K. 31,902 al P. K. 32,016, por lo cual tuvo 114 metros de longitud.

20-045 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tuvo un pequeño pretil de 50 centímetros de ancho que se elevó un metro sobre el terreno de la explanación.

20-046 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal antigua del P. K. 32,000 se levantaba en el lado derecho del trazado.

20-047 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

El final del largo muro se ubicó casi en la embocadura de una de las múltiples trincheras que caracterizaban, junto a los terraplenes, esta zona de fuerte descenso del trazado.

20-048 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Justo a algo más de un metro de este límite se abrió el caño de 0,30 metros de luz, que se dispuso en el P. K. 32,017,70, para que desaguasen las aguas de escorrentía de un lado a otro de la vía.

20-049 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 19 de mayo de 2016 - © José Antonio Ortega Anguiano

La profusión de encinas caracterizaba a un típico bosque mediterráneo que se convirtió en un terreno casi impenetrable debido a las chaparreras y al resto de especies de monte bajo.

20-050 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 19 de mayo de 2016 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los distintos tonos de verde corresponden a algunas especies autóctonas de este árbol encuadradas entre la enorme variedad de subespecies de la *Quercus Ilex*, el nombre científico de la encina, que en la primavera se viste de nuevas hojas y de flores de un amarillo desvaído.

20-051 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 19 de mayo de 2016 - © José Antonio Ortega Anguiano

Además, el color brillante lo potencian también las zarzas y algunas especies de enredaderas y parras silvestres que se encaraman en las copas de los chaparros para buscar el sol que le es tan necesario.

20-052 - 20-053 - 20-054 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 19 de mayo de 2016 - © José Antonio Ortega Anguiano

El muro casi en su longitud total tomado desde la traza de la antigua ruta de Corduba a Emerita Augusta.

20-055 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 19 de mayo de 2016 - © José Antonio Ortega Anguiano

Su parte noroeste muestra los diversos puntos de desagüe que debieron disponerse durante su construcción para permitir que el agua de filtración fuese escapando por ellos, en muchos de los cuales han agarrado algunas especies rupícolas.

20-056 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La explanación de esta parte de la vía se dispuso sobre un enorme terraplén que se debió construir para salvar el barranco por el que discurría un regajo de los muchos que alimentan al arroyo del Castillo.

20-057 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta estructura fue solo un simple muro de contención del terreno del terraplén, dado que por este punto era por donde se desplomaban hacia el regajo las aguas de escorrentía de la cuneta derecha de la vía. Debido a su escasa importancia, la obra fue realizada de una manera rápida y con materiales de desecho: traviesas y restos de carriles inservibles.

20-058 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el punto más bajo del terraplén estuvo la alcantarilla de 2 metros de luz, que se dispuso en el P. K. 32,251,80.

20-059 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el P. K. 32,330,20, muy cerca de la embocadura del túnel, estuvo el caño de 0,40 metros de luz.

20-060 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La portada sudeste del túnel número 6 correspondió al tipo unificado de la línea y estuvo situada en el P. K. 32,343, por lo tanto, la señal moderna del P. K. 32,500 estaba desubicada cuando se colocó ahí en el momento de hacerse una nueva medición de la línea cuando se colocaron los postes homologados de hormigón.

20-061 – Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La galería se dejó sin recubrir debido a que se excavó en plena roca. Solo se revistió alguna parte en la que las fracturas dejaban asomar materiales deleznable o bien zonas cuyas grietas presagiaban desplomes del material.

20-062 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El túnel se denominó de La Parla o de Las Parras. Como quiera que su portada noroeste se emplazara en el P. K. 32,416, tuvo una longitud de 73 metros. Así mismo, su ancho fue de 4,40 metros, su altura fue de 5,40 metros y estuvo situado a 570 metros de altura sobre el nivel del mar.

Posando, mi cuñado Ángel Luis, mi hermana Mari Sensi y Rosa, mi mujer.

20-063 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como otros túneles excavados sobre un terreno consistente, este no tuvo necesidad de que se le adosase una portada unificada en su embocadura noroeste debido a la consistencia de la roca en la que se excavó.

20-064 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La tajea descubierta del P. K. 32,499,40 tuvo una luz de 0,50 metros.

20-065 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © Juan José Ramos Vicente-Col. José Antonio Ortega Anguiano

Como otros muchos pasos de agua similares, este fue construido mediante dos muros de poca altura de *opus incertum*, que se coronaron con sillares de piedra caliza de la zona, un lecho de clastos con caras aplanadas fijados con mezcla y aletas rematando sus extremos.

20-066 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © Juan José Ramos Vicente-Col. José Antonio Ortega Anguiano

Alguna vez, mis acompañantes me pidieron la cámara y me inmortalizaron sobre la vía y la sierra que tanto amé. En el suelo, sobre una traviesa, dejé momentáneamente mi ajado cuaderno de campo y la cinta enrollable de 25 metros que me sirvió para medir grandes estructuras constructivas.

20-067 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

El enorme talud del terraplén que hubo que realizar para disponer la explanación terminaba en un muro de contención ubicado entre el P. K. 32,501 y el P. K. 32,561.

20-068 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los primeros metros de la muralla se erigieron en los momentos iniciales de la construcción de la línea, A sus pies, desde entonces, continuó desarrollándose el espeso bosque mediterráneo de encinas.

20-069 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

El terraplén aún conservaba los restos de varios troncos y ramas muertas de almendros sembrados en el origen del trazado para contener la tierra del talud, pero también exhibía el nuevo retoño de otro de estos árboles cuyas ramas superiores estaban cargadas de almendras, lo que representó todo un símbolo esperanzador.

20-070 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Pese a lo logrado de la infraestructura constructiva de la media ladera, el terreno era inestable y por ello hubo que afianzarlo con una estructura similar a la que se dispuso en el inicio del terraplén que hubo entre los túneles 6 y 7 realizada a base de traviesas desechadas y de trozos de raíles clavados en el terreno.

20-071 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta trinchera daba una idea de la cantidad de metros cúbicos de tierra y rocas que hubo que arrancar para llegar al horizonte en el que se quería emplazar la superestructura de la vía.

20-072 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Próxima a este lugar, en el P. K. 32,685, se emplazó la tajea de 0,50 metros de luz.

20-073 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

De nuevo, otro terraplén sucedía al desfiladero artificial por el que acababa de pasar la vía, bajo cuya estructura hubo que disponer la alcantarilla del P. K. 32,789,20 cuya luz fue de 2 metros.

20-074 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El túnel número 7, denominado de Aguadulce, tuvo 119,85 metros de longitud, su ancho fue de 4,40 metros, su altura contó con 5,30 metros y estuvo situado a 560 metros de altura sobre el nivel del mar.

20-075 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La embocadura sureste estuvo situada en el P. K. 32,836 y no dispuso de portada, ya que la roca en la que se excavó la hizo innecesaria.

20-076 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La embocadura noroeste, dispuesta en el P. K. 32,956, sí que tuvo una portada unificada.

20-077 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

A la salida del túnel, situada en el P. K. 33,041,80, hubo una alcantarilla de 1 metro de luz.

20-078 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Así mismo, en el P. K. 33,266,50, hubo también otra alcantarilla de 1 metro de luz.

20-079 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 30 de Abril de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

En los tiempos de funcionamiento de la línea, las locomotoras 1300 serpenteaban por estos parajes arrastrando tras de sí un sinfín de vagones abiertos de bordes bajos cuyo destino, presumiblemente, sería algún punto de la línea en el que cargarlos de barita.

20-080 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

La sucesión de trincheras y terraplenes por los que discurría la vía se podía ver en las proximidades del túnel número ocho, donde estuvo la alcantarilla de 1 metro de luz que se plantó en el P. K. 33,449,30.

20-081 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

Uno de los últimos trenes que circularon por este tramo baja la pendiente de La Solana del Sacristán después de haber recogido en la estación de El Vacar-Villaharta un tren compuesto de vagones Ekklos cargados de troncos.

20-082 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al borde mismo del carril, cuando se excavó la trinchera en la etapa de construcción de la línea, apareció un venero cuyo preciado líquido fue protegido amorosamente por sus halladores haciendo una pequeña alcubilla para que se preservase la pureza de su agua, porque de ella debían surtirse los moradores de una cercana casa de vías y obras.

Cuando se tomó la imagen, aún se apoyaba la puerta de chapa en su estructura como testigo del tolerable desmán de algún sediento.

20-083 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 28 de diciembre de 1932 - © Autor desconocido-La Voz

La catástrofe de La Solana se debió a un accidente fortuito, dado que cuando un tren iba a entrar en el túnel denominado con este nombre se vino abajo el talud izquierdo debido a la vibración arrastrando contra el tren cientos de toneladas de tierra y roca.

La imagen se ha tomado de la portada del periódico *La Voz de Córdoba*, número 4377, publicado 28 de diciembre de 1934.

20-084 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 28 de diciembre de 1932 - © Autor desconocido-La Voz

La máquina y los vagones fueron parados en seco por el incontrolable aluvión y se precipitaron contra la embocadura formando el amasijo de hierro y madera que puede apreciarse en la imagen

La imagen se ha tomado de la portada del periódico *La Voz de Córdoba*, número 4377, publicado 28 de diciembre de 1934.

20-085 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 28 de diciembre de 1932 - © Autor desconocido-La Voz

Las víctimas mortales ascendieron a cinco, cuatro ferroviarios y un joven meritorio en prácticas, una de las cuales fue fotografiada mientras era sacada en una camilla por una cuadrilla de socorro.

La imagen se ha tomado de la portada del periódico *La Voz de Córdoba*, número 4378, publicado 28 de diciembre de 1934.

20-086 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 28 de diciembre de 1932 - © Autor desconocido-La Voz

Tras el accidente del túnel número 1 en 1920 y el choque de los llanos de El Vacar de 1900, fue la mayor tragedia ocurrida en la línea, aunque no sería la última.

La imagen se ha tomado de la portada del periódico *La Voz de Córdoba*, número 4377, publicado 28 de diciembre de 1934.

20-087 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 28 de diciembre de 1932 - © Autor desconocido-La Voz

El entierro se llevó a efecto en la capital cordobesa, recorriendo el Paseo de la Victoria, según se muestra en la foto, y otras muchas calles importantes de la ciudad hasta que el cortejo fúnebre llegó al cementerio de San Rafael.

La imagen se ha tomado de la portada del periódico *La Voz de Córdoba*, número 4377, publicado 28 de diciembre de 1934.

20-088 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 28 de diciembre de 1932 - © Autor desconocido-La Voz

En este camposanto, las cuatro de víctimas pertenecientes a la empresa ferroviaria fueron enterradas en otras tantas bovedillas que fueron cubiertas por una lápida común que pagó el Ayuntamiento de Córdoba.

La imagen se ha tomado de la portada del periódico *La Voz de Córdoba*, número 4377, publicado 28 de diciembre de 1934.

20-089 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El túnel número 8, denominado de Las Cuevas o de La Solana, está situado entre los P. K. 33,520 y 33,751, por lo que tuvo una longitud de 231 metros, su ancho fue de 4,40 metros, su altura fue de 5,10 metros y estuvo situado a 540 metros de altura sobre el nivel del mar.

20-090 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las paredes de la galería se recubrieron por completo con una bóveda de cañón aplicada al techo y con una sucesión de nichos salvavidas de los que tan solo hizo gala dentro de la línea el túnel de La Balanzona.

20-091 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Curiosamente, pese a las dificultades del terreno por donde discurrió la línea, tan solo existieron ocho túneles en la totalidad del recorrido. Sumado el largo de todos ellos, dan una longitud total de 1.091 metros.

20-092 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Si bien la embocadura sudeste dispuso de una portada de tipo unificada, la embocadura noroeste tuvo otra de hormigón cuyo diseño fue idéntico al de la portada suroeste del túnel de La Balanzona, lo que presupone que debieron realizarse al mismo tiempo, pero en momentos posteriores a la construcción de la línea, cuando se hizo necesario levantarla, presumiblemente, debido a los desprendimientos de material de la roca horadada.

20-093 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algo más adelante de la salida del túnel, conteniendo la tierra del talud derecho, hubo un muro que conformó la terraza delantera de la casa doble de vías y obras que se levantó en el P. K. 33,787.

20-094 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Su función nos es desconocida, dado que no hubo cerca ningún camino que conformase un paso a nivel, por lo que es de suponer que estuvo ahí para alojar a los componentes de alguna brigadilla de vía y obras.

20-095 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El túmulo de forma rectangular, aunque ya informe debido a la ruina, marcó el lugar donde debió levantarse el horno en el que se coció el pan que no podía adquirirse debido al aislamiento. Se ubicó en el P. K. 33,797

20-096 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El pequeño torrente, siempre seco si no llueve, fue desviado con un muro curvo y se le obligó a seguir hacia la parte trasera de la casa cuando al ser humano se le ocurrió construir una vivienda sobre su cauce ancestral.

20-097 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La cuneta de la vía desaguaba mediante este largo canal de obra de mampostería ordinaria hecho sobre una explanación realizada mediante un relleno. La dirección que seguía era la misma que llevó el pequeño torrente que cercenó la casa y que se tuvo que desviar, según se ha dicho.

20-098 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Más adelante, la vía seguía entrando y saliendo de las profundas trincheras y saltando los regajos que brotaban a cada paso mediante altos terraplenes.

20-099 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El de esta explanación, por ejemplo, necesito disponer en su base una alcantarilla de 1 metro de luz P. K. 33,855.

20-100 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algo más adelante, se construyó una tajea de 0,80 metros de luz que se ubicó en el P. K. 34,108.

20-101 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Así mismo, el trazado tuvo en esta zona una tajea de 0,80 metros de luz que fue instalada en el P. K. 34,270

20-102 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 11 de febrero de 1973 - © Autor desconocido

El ferrobús se encastró entre el material de desprendimiento de una trinchera originado en el P. K. 34,350 el día 10 de febrero de 1973.

La imagen se ha tomado de la página 214 del libro *Córdoba y el tren*.

20-103 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 11 de febrero de 1973 - © Autor desconocido

El volumen de rocas caídas sobre la vía necesitó de una 1300 que las arrastrase mediante cables de acero hasta despejar el trazado.

La imagen se ha tomado de la página 214 del libro *Córdoba y el tren*.

20-104 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La proliferación de derrubios sobre la vía ocasionó que se debiese cuidar especialmente las posibilidades de desprendimiento y atajar en lo posible las futuras caídas de la masa de los taludes. Por ejemplo, en esta trinchera hubo que intervenir levantando un muro de sostenimiento en el margen derecho, pero no fue suficiente y se construyó otro más arriba.

20-105 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En esta zona estuvo emplazada la alcantarilla de 1,50 metros de luz, que se situó en el P. K. 34,451,40. Igualmente, más adelante, estuvo también la alcantarilla de 1,50 metros de luz, que se construyó en el P. K. 34,909,80.

20-106 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

A la salida de una de las múltiples trincheras, estuvo dispuesta la señal antigua del P. K. 35,000, cuya homóloga moderna también se levantó en el lado contrario del trazado.

Algo más adelante, en el P. K. 35,092,20, se situó la alcantarilla de 1,50 metros de luz.

20-107 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las secciones transversales de los maderos destinados a servir de traviesas debían tener unas características formales determinadas para que fuesen aceptadas por las compañías ferroviarias existentes antes de la unificación de RENFE y también por esta compañía, dado que las que utilizó la empresa nacional no diferían en cuanto a dimensiones si se las comparaba con las normalizadas por MZA, Norte, Andaluces o cualquier otra.

20-108 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Piedra y madera es la cimentación que durante más de siglo y medio soportó todo el peso del ferrocarril: dos humildes materiales constructivos de los que el ser humano se sirvió desde que comenzó a levantar sus modestas o grandes obras de ingeniería.

20-109 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Depositadas junto a la vía para ser usadas en un futuro incierto o abandonadas para siempre, era posible ver las traviesas de madera junto a

los viejos trazados como unas reliquias del pasado que se resistía a desaparecer. Igualmente, también era posible ver los carriles desechados por el deterioro.

20-110 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La rampa entre la estación de El Vacar-Villaharta y Alhondiguilla-Villaviciosa fue de 17 milésimas. Solo cuando la vía había alcanzado las zonas más bajas del valle del Guadiato se producía un cambio hacia un perfil más suave.

20-111 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal del P. K. 35,500 se levantó en un terreno que empezaba a mostrar los primeros signos de mudar su abrupta fisonomía cambiándola por otra menos áspera.

Algo más adelante, en el P. K. 35,538,80, se abrió la alcantarilla de 1,50 metros de luz.

20-112 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Si no fuese por las mediciones contradictorias referidas a la extensión total de esta línea se hubiese podido determinar cuál fue su longitud exacta, cuyas cantidades barajaron datos muy dispares.

Si hubiese medido 70,010 kilómetros, según el cómputo realizado por sus constructores, cinco metros más delante de donde está la señal hubiese estado la mitad exacta del trazado.

El dato indicado por la señal que marcó el final del trazado fue que el total fue de 70,500 kilómetros. Sin embargo, el cálculo realizado con ayuda de Google Earth confirma que la longitud llegó a alcanzar los 70,800 kilómetros.

20-113 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta explanación fue una de las más grandes de toda la línea debido a la altura y a la longitud de su recorrido, por lo cual, la construcción requirió de una serie de complementos para mantener incólume la obra a lo largo del tiempo.

20-114 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Uno de estos trabajos consistió en dirigir las aguas de escorrentía de la cara suroeste del gran macizo montañoso de La Solana de manera artificial abriendo un canal.

20-115 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Precisamente, la trinchera de la imagen fue el paso que hubo de abrirse en la fase de construcción de la línea.

20-116 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Así se consiguió que las lluvias de la vertiente llegasen hasta el cauce del arroyo Sacristán mediante el cual sorteaban la explanación.

20-117 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra de las medidas fue acondicionar el lecho del torrente que bajaba de la montaña llenándolo de piedras para que se evitase en lo posible la fuerte erosión que debía soportar el terreno.

20-118 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Así, las aguas del canal artificial y las del torrente de montaña convergieron en el P. K. 35,864 de la línea.

20-119 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Justo ahí fue donde se emplazó una alcantarilla de 2 metros de luz que absorbió un caudal de agua importante, aunque de naturaleza estacional para llevarlo hasta el otro lado del terraplén a través de la galería subterránea.

20-120 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

El conducto se realizó mediante una bóveda de cañón construida con ladrillos a partir de la línea de imposta, cuya masa descansaba sobre dos muros paralelos a los que se dotó de unos sillares en su zona alta y de *opus incertum* en el resto de la construcción hasta llegar al suelo, conformado también por este mismo tipo de obra.

20-121 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al igual que la otra portada o las de la inmensa mayoría de las alcantarillas de la línea, esta también tuvo aletas triangulares para contener el terreno y aislarlo del caudal de agua. El suelo solado de piedra terminaba abruptamente en una depresión casi cortada a pico debida a la acción erosiva del arroyo.

20-122 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

El salmer y las dovelas del arco del lado izquierdo de la portada suroeste.

20-123 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las primeras piedras de la otra parte del arranque del arco.

20-124 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El gran terraplén en el que se apreciaban los inclinados taludes que se elevaban hacia la explanación donde se dispuso la superestructura de la vía.

33.21.0. Puesto de seguridad de La Solana

21-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El proyecto de la vía de seguridad de La Solana se retrotrae hasta el año 1901, pero su materialización tardaría aún muchos años en producirse construyendo un edificio de vivienda y de gestión del tráfico que se ubicó a la derecha del trazado en el P. K. 36,006,40.

21-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como los puestos de seguridad de El Tonkin, Mirabueno y Los Pradillos, a este también se le dotó de una vivienda de diseño idéntico al de las otras instalaciones, dado que formó parte de un proyecto común que abarcó hasta cuatro dispositivos dotados de vía de seguridad.

21-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

También aquí se construyó en la parte trasera dos corrales para la cría de animales que paliasen la carencia de la dieta motivada por el aislamiento, uno para cada uno de los dos agentes que debieron habitar las instalaciones en un principio.

21-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

A la derecha de la imagen, en el costado derecho de la casa, se aprecia la estructura de un horno, uno de tantos que se levantaron muy cercanos a las casas a fin de que los inquilinos pudiesen cocer pan y otros alimentos necesarios que no podían comprar por motivos evidentes.

21-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

También a la derecha de la casa fue posible ver en los años intermedios de la década de los noventa del siglo XX los surcos de una antigua explotación agrícola que había perdido toda señal de la barda que sin duda debió tener.

21-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Presumiblemente, los huertos se instalaban en los inicios de la ocupación de los habitáculos cuando comenzaba la explotación de un asentamiento y siempre se ubicaban en los terrenos propiedad de la empresa propietaria del ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez o de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y su beneficio se extendió a lo largo de su existencia como instalación ferroviaria.

21-007 - 21-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía de seguridad se instaló aquí para prevenir posibles accidentes debido a la posibilidad de que los trenes quedasen desfrenados en la pendiente continua de 16 milésimas que se prolongaba a lo largo de los cinco kilómetros y seiscientos metros que distaban desde el P. K. 31,400 aproximadamente, situado a la salida de la estación de El Vacar-Villaharta, y el P. K. 36,006,40 donde se encontraba la aguja que daba paso a la vía enarenada, que correspondía al eje del edificio del puesto.

21-009- Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

A la derecha del trazado, en la base del talud, hubo un pozo de 60 centímetros de diámetro, sin brocal y sin la menor infraestructura al uso, salvo el recubrimiento de piedra de las paredes del túnel vertical, y de una profundidad de un par de metros aproximadamente.

Se catalogó en la mitad de la década de los noventa del siglo XX. Años después, más dos décadas más tarde, en una nueva visita a las instalaciones se pudo comprobar que una parte de la ladera casi vertical a cuyos pies estaba el pozo se había desprendido y lo había cegado hasta el punto de no poder determinar dónde se ubicó, salvo de manera aproximada.

21-010 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Precisamente, debido a la inestabilidad del talud fue por lo que hubo que levantar un muro de contención a fin de afianzar la roca al que se dotó de tres ojos en su parte baja para que desaguase el agua filtrada desde las zonas más altas de la montaña.

21-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Lógicamente, el puesto de seguridad necesitó de la instalación de un disco de distancia, uno para cada sentido de la vía, que se situaron a lo lejos con la separación

reglamentaria, para indicar a los maquinistas que se encontraban ante la proximidad de la parada. Estos artilugios mecánicos se movieron desde el puesto de seguridad mediante las oportunas palancas de discos de distancia.

21-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como otras vías enarenadas, esta también requirió de la instalación del cambio, de la palanca de cambio, del semáforo de aguja que daba paso a la vía y de otros tantos elementos más necesarios para la manipulación de esta. Así mismo, necesitó sin duda de un piquete de entrevías para marcar la zona de peligro entre la vía general y la de seguridad.

21-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este dispositivo de frenado se instaló en la zona que había entre la vía y el talud, por lo cual, se debieron de remover muchos metros cúbicos de tierra y roca para generar la estructura adecuada sobre la que disponer la superestructura de la vía y todo lo necesario para la enarenada.

21-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Posiblemente, esta se instaló paralela a los carriles de una vía apartadero convencional, como fue lo normal en las demás que hubo en la línea, salvo en la primitiva de Los Pradillos, en la que la enarenada se instaló directamente sobre los únicos raíles que se enclavaron.

21-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Y es que, entre otras cosas, este puesto de seguridad también ofició de apartadero en el que los trenes que no podían encarar las fuertes pendientes de La Solana se cercenaban por su mitad y se dejaba una parte estacionada para que la máquina y los vagones de medio convoy subiese hasta El Vacar a dejar los vehículos remolcados en dicha estación.

21-016 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una vez apartados estos en la parada, la máquina regresaba a por el resto del tren y lo llevaba hasta donde se encontraban aparcados los primeros, tras lo cual, se enganchaba todo en un único tren y seguía su marcha hacia su destino.

21-017 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las otras vías de seguridad de la línea fueron instaladas en los inicios de la década de los veinte, pero con respecto a la de La Solana no hay noticias de su puesta en funcionamiento.

21-018 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Con toda seguridad, se debió de producir más o menos al mismo tiempo que las de Mirabueno, Los Pradillos y La Balanzona, que estaban en activo a finales de 1921.

21-019 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Pese a los años pasados y a que la maleza cubrió buena parte de la explanación, era posible seguir sin dificultad la antigua estructura desmantelada en los años cincuenta cuando los frenos de vacío acabaron por dejar obsoleto este puesto de seguridad en el que, aparentemente, no se registraron incidentes.

21-020 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al final de la explanación, tras un recorrido de la vía enarenada de 400 metros, de los que la vía enarenada ocupó 341,40 metros, el alto terraplén que se había ido elevando poco a poco desde el inicio, terminaba casi de improviso, con lo que hay que colegir que un día se levantó sobre el montículo una topera, no solo para marcar el final de la vía enarenada, sino para determinar el cierre de la vía apartadero.

21-021 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © Juan José Ramos Vicente-Col. José Antonio Ortega Anguiano

Desde su inicio y hasta su final, el trazado de la vía enarenada discurría paralelo al de la general.

21-022 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La inestabilidad de la consistencia de los taludes se pone de manifiesto ante la gran cantidad de desprendimientos producidos en la cara de la trinchera que da al lugar donde un día se ubicó la vía enarenada.

21-023 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La imagen muestra la amplitud que se le dio a la estructura, lo que obligó a excavar muchos metros cúbicos de talud de más. Con ello, se consiguió hacer una obra bien hecha que iba a permitir la maniobra de los efectivos de la empresa que debieran sacar de la vía los trenes desfrenados que hubiesen entrado en ella.

21-024 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

El trazado general comenzaba a curvarse hacia la derecha mientras descendía imparale hacia las cotas más bajas del valle del Guadiato.

21-025 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

El porte de las copas y el grueso de los troncos de las encinas, aunque aún muy jóvenes, mostraban los años pasados desde que nacieron sobre la antigua estructura de la vía enarenada a partir del momento en que se hizo dejación de su cuidado tras levantarse los carriles.

21-026 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Precisamente, la encina es el árbol predominante en la zona. El alcornoque, la otra especie que comparte su mismo lecho natural, no aparece por estas tierras desde que su presencia se diluyese en las inmediaciones de El Vacar.

21-027 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

La altura de la explanación se mostraba muy evidente mientras la vía general seguía adelante encarando una recta algo larga, si se tiene en cuenta la incesante sucesión de curvas que presidía el trazado desde que se iniciase la bajada a lo largo de las caras occidentales de La Solana del Sacristán.

21-028 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por esta parte se encontraba la tajea de 0,50 metros de luz que se dispuso en el P. K. 36,239,30, que hubo que prolongar para que pudiese cruzar toda la explanación de la vía enarenada, además de la que correspondió a la vía principal. El conducto subterráneo se dispuso en una pendiente de 0,2568 milésimas.

21-029 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algo más abajo, en el P. K. 36,339 se ubicó una alcantarilla de 2 metros de luz cuyo corredor era especialmente largo, dado que su longitud original se prolongó por espacio de 13,70 metros, ya que tuvo que cruzar la explanación de la vía general y también la de la vía enarenada cuando se añadió a su lado derecho. En esta, se ubicó en el P. K. 0,325,15.

21-030 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Su largo pasillo formaba un ángulo muy abierto, por lo cual la embocadura opuesta no podía verse desde la contraria. La causa de que sus constructores le hubiesen dado una disposición semejante fue debido a que ya existía un paso de agua al disponer el trazado primigenio en 1873, por lo que al hacer la explanación de la vía enarenada hubo que prolongar el paso por debajo de esta.

21-031 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Debido a ese desfase temporal en la construcción fue por lo que la portada nordeste y la suroeste difieren en su diseño y en los elementos empleados en su realización.

21-032 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Casi al final del recorrido de la vía enarenada, la diferencia de altura entre la explanación de este y la de la vía general llega a los seis metros, si se compara el tamaño del poste del telégrafo, que mide precisamente eso, con la coronación del terraplén.

21-033 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 8 de octubre de 2015 - © José Antonio Ortega Anguiano

Finalmente, el talud de la vía enarenada se acaba suavemente mientras la vía general sigue adelante...

33.22.0. Trayecto de La Solana a El Parralejo

22-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algo más allá de la zona de la vía enarenada de La Solana, se dispuso el caño de 0,40 metros de luz en el P. K. 36,597.

22-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al cambiar el paisaje y mostrarse menos abrupto, las trincheras y terraplenes del trazado, que se alternaban de manera sucesiva, se tornaron en medias laderas principalmente.

22-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa doble de vías y obras se levantó a la izquierda de la vía en el P. K. 36,827 para alojar al guardabarrera y a su familia de un paso a nivel ubicado en el P. K. 36,827, según se especifica en el Perfil Longitudinal de 1921, pero cuya traza del camino no puede apreciarse en el entorno ni figura en ninguna de las ediciones del MTN Hoja 901

Villaviciosa de Córdoba, con lo cual es de suponer que debió desaparecer en las décadas finales del siglo XIX.

22-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El horno que perteneció al edificio estuvo ubicado a escasos metros de la casa, a la derecha de la fachada, donde debió cocerse el pan tan necesario.

Algo más adelante, en el P. K. 36,854, se emplazó la alcantarilla de 2 metros de luz que permitió el paso de un arroyo que nacía en las pendientes del lado derecho de la vía y las vertía en el río Guadiato.

22-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El espacio geográfico por donde discurría la vía corresponde a las faldas del macizo montañoso conocido como la Loma del Parralejo, que lleva dirección noroeste-suroeste y que se extiende desde el promontorio donde se situaba el castillo de El Vacar hasta el arroyo de las Navas del Molero. Su punto más alto, que alcanza los 700 metros sobre el nivel del mar, está situado precisamente frente a la casa de vía y obras ya citada.

22-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La tajea de 0,50 metros de luz estuvo situada en el P. K. 36,998, es decir, junto al indicador del P. K. 37,000, cuya señal antigua y nueva se levantaban a la derecha y a la izquierda de la vía, respectivamente.

22-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Junio, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los almendros se elevaban sobre el montículo de tierra que se emplazó en el lado izquierdo del trazado mientras que a la derecha, las incipientes encinas se desbordaban e invadían el espacio ferroviario hasta hacerse necesaria la intervención del personal de Vía y Obras para podar las más exuberantes.

Por esta parte estuvo la tajea de 0,80 metros de luz que se ubicó en el P. K. 37,232,20.

22-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La tajea de 0,50 metros de luz se dispuso en el P. K. 37,412.

22-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tras haber dejado atrás las tremendas trincheras de la zona de La Solana del Sacristán y las de los primeros kilómetros de La Loma del Parralejo ya no se volvieron a

ver nuevos taludes importantes por la zona. Este, de pura roca, fue uno de los pocos que se abrieron en esta parte.

22-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal del P. K. 37,500 se levantó en la parte izquierda del trazado.

22-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta tajea de 0,50 metros de luz se ubicó en el P. K. 37,577,60. Para protegerla de los desplomes ocasionales del terreno se le procuró una rústica pero eficaz protección consistente en un murete construido en seco con piedras de la zona.

22-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un poco más adelante, también se dispuso la tajea de 0,50 metros de luz, que estuvo emplazada en el P. K. 37,675,80.

22-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En esta parte, la vía tuvo que instalarse sobre un terraplén que se construyó para sortear las aguas de un arroyo que nacía en las caras de solana de la Loma del Parralejo, por lo cual, en su punto más bajo, hubo que erigir la alcantarilla de 2 metros de luz que se levantó en el P. K. 37,825,60.

22-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por esta parte, comenzaban a aparecer los terrenos de dehesa, una vez que la pendiente hubo perdido algo de su rigidez. Desde aquí y hasta el cauce del Guadiato, solo se habrían de ver suaves lomas en las que desde muy antiguo se habían desarrollado actividades de carácter agropecuario, por lo cual, hay vestigios arqueológicos de asentamientos del Calcolítico y de todas las culturas posteriores.

22-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La tajea de 0,80 metros de luz se construyó en el P. K. 37,896.

22-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las señales hectométricas originales no eran muy frecuentes desde el momento en que se cerró la línea y comenzó su desmantelamiento imperceptible, pero inexorable.

Esta de la imagen perteneció la P. K. 37,800, como indica la cantidad superior y la inferior, separadas por una línea negra.

22-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque aún se estaba en una zona de pendiente, la larguísima cuesta en la que se emplazó el trazado entre las estaciones de El Vacar-Villaharta y Alhondiguilla-Villaviciosa había perdido ya su gradiente pronunciado.

22-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las señales nueva y antigua del P. K. 38,000.

22-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un caño de estructura básica, pero funcional, dado que estaba compuesto por dos muretes paralelos sin el menor añadido arquitrabado fue una construcción muy útil y recurrente cuando se debía conducir el agua bajo la vía sin grandes costes económicos.

22-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por toda esta parte del trazado aparecían de tanto en tanto señales de cualquier tipo, como indicadores de rasantes, de proximidad de semáforo de distancia y otras cuando en el resto de la línea habían desaparecido en gran medida. La razón se debió a lo escarpado del terreno y a que durante bastantes kilómetros no existieron caminos de acceso para que los chatarreros incontrolados pudiesen sacar un material pesado del que en las décadas finales del siglo XX ya nadie echaba cuenta.

22-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este indicador de rasantes señalaba dos cantones distintos en los que en ambas direcciones se sucedían las pendientes sin que hubiese intercalado ningún nivel cero, como era lo habitual. La diferencia que motivó que se instalase aquí fue que las pendientes existentes a un lado y otro de su ubicación fueron de gradientes distintos.

22-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el P. K. 38,249,60, hubo que emplazar un caño de 0,50 metros de luz.

22-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra tajea de 0,40 metros de luz y ubicada en el P. K. 38,359, que fue privada en este caso del arco que las caracterizaba y que se sustituyó por un recto arquitrabe debido a su escasa luz.

22-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La larga recta indicaba que el trazado había dejado atrás un terreno que se había mostrado inclinado siempre y fragoso a veces.

22-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La imagen muestra el mecanismo de movimiento de un disco de distancia de uno de los modelos pertenecientes a la antigua compañía MZA, en concreto al conocido como "tipo Alicante" (Fontán, 2008: 14).

22-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El semáforo dio servicio al apartadero de El Parralejo, que estaba situado a mil metros de distancia en dirección a Belmez.

22-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Unos metros antes de la señal del P. K. 38,500 aparecía la piedra del remate superior de la alcantarilla de 1 metro de luz, que se ubicó en el P. K. 38,443,20. Un poco más adelante, se emplazó también la tajea de 0,80 metros de luz del P. K. 38,519,40.

22-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Así mismo, la tajea de 0,50 metros de luz se dispuso en el P. K. 38,632.

22-029 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Y la tajea de 0,50 metros de luz estuvo en el P. K. 38,864.

22-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 29 de abril de 1990 - © Autor desconocido

La imagen recoge el momento de la parada del tren especial que fletó la Asociación Cordobesa de Amigos del Ferrocarril en las inmediaciones de la central térmica.

22-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El viaducto de la carretera de entrada a la central térmica se levantó en el P. K. 38,953. Fue edificado en los años intermedios de la década de los sesenta del siglo XX cuando se iniciaron los trabajos de construcción.

22-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El sistema de edificación consistió en encofrar las distintas partes con hormigón al que previamente se le había añadido fierros de viga para darle consistencia a todo el conjunto.

22-033 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

Desde el tablero del viaducto se veía circular a lo lejos un tren de vagones ekklos, que previamente se habían cargado de troncos en la estación de El Vacar-Villaharta, y que eran arrastrados por una locomotora diesel 319.3.

22-034 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El sistema de sustentación del cable del semáforo de distancia dispuso de una serie de piezas intercambiables que permitían una mayor operatividad en la colocación y el uso del mismo.

22-035 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el P. K. 38,997 hubo una alcantarilla de 1 metro de luz que debió ser eliminada cuando se construyó la central térmica, con lo cual, el arroyo fue trasladado de lugar o bien se soterró para que no entorpeciese el asentamiento del complejo.

22-036 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra señal de punto kilométrico procedente de MZA igual a la que marcaba el P. K. 6,000 y que se ha mostrado ya. En este caso, indicó el emplazamiento del P. K. 39,000.

22-037 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algo más allá, se emplazó el caño de 0,40 metros de luz que se situó en el P. K. 39,140.

22-038 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Diciembre, 2004 - © Mario Fontán Antúnez

Segunda señal de proximidad del disco de distancia del apartadero de El Parralejo.

La imagen se ha tomado de la página 42 del especial *Maquetrén Señalización mecánica vía ancha española*.

22-039 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

En tiempos, parece ser que hubo un paso a nivel emplazado en el P. K. 39,199,90, pero en la zona no hay señales de que haya habido un camino. Solo se ha registrado el dato en el Perfil Longitudinal de 1921. ¿Fue la misma ruta que cruzó junto a la casa de vía y obras del P. K. 36,827 y que tampoco se pudo localizar?

22-040 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El pequeño terraplén por el que se dispuso la superestructura tuvo bajo sí los caños de 0,40 metros de luz que se ubicaron en el P. K. 39,249,80 y el P. K. 39,305,40.

A la derecha del trazado y paralelo a este, se construyó el largo carril que iba desde la carretera de la central térmica hasta la nueva estación de Alhondiguilla-Villaviciosa.

22-041 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El contrapeso de señal de distancia se levantaba en el margen derecho de la vía. Tras esta, estaba el camino de acceso a la nueva estación y, al fondo, lo que un día fuera una magnífica dehesa de encinas. A lo lejos, cerrando el horizonte, las cumbres sucesivas de La Loma del Parralejo.

22-042 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En este caso, el dispositivo mecánico era doble, por lo que activaba dos señales distintas aunque estuviesen emplazadas ambas en el mismo soporte.

Cerca, debió estar la tajea de 0,50 metros de luz que se ubicó en el P. K. 39,409,60.

33.23.0. Cargadero de El Parralejo

23-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El Parralejo fue un cargadero que formó parte de las instalaciones de la térmica de Puente Nuevo, pero solo fue un establecimiento ferroviario muy sencillo que apenas si dispuso de una vía que penetraba en un recinto en el que se dejaban materiales utilizados en la central.

23-002 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La aguja del cambio de entrada, situada en el P. K. 39,446, estaba siempre cerrada mediante una llave Bouré para evitar que hubiese la menor manipulación de su posición o de los elementos de esta sin el control directo de los empleados de RENFE.

23-003 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Estaba dispuesta constantemente para permitir el paso por la vía principal. Solo si un tren tenía que penetrar en el apartadero se abría el cambio hacia la vía desviada y después se volvía de nuevo a permutar la aguja hacia la normal. Cuando el tren debía volver de nuevo a la línea, se hacía la operación inversa, pero siempre se abría solo el tiempo justo para permitir el paso de un convoy.

23-004 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como cualquier otro cargadero, tenía que garantizar la seguridad de la circulación mediante la colocación de dos semáforos de distancia, dispuestos uno en un sentido y otro en el contrario. El del lado Belmez se controló desde una palanca situada a la izquierda de la garita.

23-005 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El del lado Córdoba se controló desde una palanca situada a la derecha de la garita.

23-006 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La marmita que permitió mover la aguja del cambio también se cerró mediante una llave Bouré, cuyo mecanismo estuvo colocado en el brazo del contrapeso. La señal de aguja que indicaba la posición de esta y a la que estaba indefectiblemente unida perteneció al modelo unificado de la compañía MZA.

23-007 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

La garita fue el complemento obligado para implantar en las instalaciones porque fue el espacio reducido donde se cobijó de las inclemencias climáticas el operario que se encargó de abrir y cerrar las distintas llaves que inmovilizaban los elementos de la infraestructura de la vía mientras esperaba que los trenes terminasen de hacer sus maniobras.

23-008 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El control del tráfico del cargadero lo ejercieron los operarios de la nueva y cercana estación de Alhondiguilla-Villaviciosa, como ocurrió también con los servicios ferroviarios que hubo en el apartadero de Puente Nuevo.

23-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Mediante una curva, la vía del apartadero se apartaba de la principal y se dirigía hacia una entrada cerrada constantemente con puertas de medidas generosas para permitir el paso de los trenes. Precisamente, la particularidad de ser un apartadero privado y el hecho de estar vallado hizo que quien suscribe no pudiese hacer un trabajo de campo sobre el mismo. Por ello, no se ha podido determinar si en el final del trayecto de la única vía que tuvo se dispuso una topera que la cerrase, pero con toda probabilidad fue así. Así mismo, parece que en la bifurcación no hubo el preceptivo piquete de entrevías.

23-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este dispositivo es un sistema para impedir que los trenes o los vehículos ferroviarios se pudiesen estacionar más allá de donde estuviese colocado o moverse si en la vía contigua había parado otro convoy. El pequeño cubo de hierro que coronaba este dispositivo era la llave Bouré, que obligatoriamente tenía todo elemento de una instalación sin el control directo de los ferroviarios que lo tenían asignado.

23-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cuando se abría su mecanismo de cierre la placa de acero vertical podía abatirse hacia el lado interno de la vía. Entonces, podían transitar los trenes, pero una vez rebasado el punto, se levantaba de nuevo y se cerraba otra vez con llave para volver a conformar un cantón sin circulación.

33.24.0. Trayecto de El Parralejo a Alhondiguilla-Villaviciosa (térmica)

24-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este disco de distancia perteneció a la nueva estación de Alhondiguilla-Villaviciosa, cuya aguja de entrada del lado Córdoba estuvo separada del artilugio mecánico unos mil metros.

24-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Diciembre, 2004 - © Mario Fontán Antúnez

La zona alta del artilugio mostraba una serie de linternas eléctricas con lentes de tipo Fresnel. La inferior tuvo una pantalla relacionada con el sistema de giro que procuraba la ocultación o la exposición de la luz.

La imagen se ha tomado de la página 38 del especial *Maquetrén Señalización mecánica vía ancha española*.

24-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Diciembre, 2004 - © Mario Fontán Antúnez

La parte baja dispone de una excéntrica para accionar la pantalla y el triángulo de anuncio de precaución. La caja que aparece es la conexión de la luz que emite el mismo que se alimenta con la corriente eléctrica.

La imagen se ha tomado de la página 38 del especial *Maquetrén Señalización mecánica vía ancha española*.

24-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La transmisión aérea se podía complicar añadiendo en los mástiles las ruedas acanaladas necesarias para dirigir los cables que debieran mover los artilugios que fuesen precisos.

24-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La necesaria verticalidad de los mástiles de la transmisión aérea se aseguró clavándolos en un lecho de hormigón.

24-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

También el dispositivo para tensar el cable se asentaba sobre una base de cemento armado.

24-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Debido a lo llano del terreno, el trazado dibujaba una larga recta, pero siempre en un declive constante que acabaría cuando la vía llegase a la primitiva estación de Alhondiguilla-Villaviciosa, situada a 441 metros sobre el nivel del mar, el punto más bajo al que bajaría la línea después de haber llegado a su punto máximo de 595 metros en un corto trayecto ubicado, como ya se ha dicho, a la salida de El Vacar.

24-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el P. K. 39,568,40 se situó la alcantarilla descubierta de 1,50 metros de luz a la que se le añadieron unas traviesas que sirvieron de plataforma de puente para salvar el caudal estacional de agua o la zanja que cercenaba la vereda de los márgenes de la superestructura de la vía.

24-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal de P. K. 39,500, como otras del trazado, está desfasada alguna que otra decena de metros con respecto a la medición que se hizo originalmente en la línea.

24-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algo más allá estuvo la tajea de 0,80 metros de luz, que se levantó en el P. K. 39,670.

24-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los pasos de agua fueron constantes debido al terreno que atravesó la vía en la zona del glacis de la Loma del Parralejo. Aquí, en el P. K. 39,968, se emplazó una alcantarilla de 1 metro de luz.

24-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque no quedaron restos físicos de un camino que tampoco figuró en ninguna de las ediciones del MTN Hoja 901 Villaviciosa, en este punto se cruzó una senda rural con la vía del tren. Posiblemente, el paso a nivel del P. K. 39,980 estuvo donde la imagen muestra una travesía realizada sin el menor cuidado y donde los elementos propios de un cruce habían desaparecido por completo.

24-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa doble de vías y obras del P. K. 39,992, construida a la izquierda del trazado, fue el hogar de la persona que se encargó de abrir o cerrar las barreras para velar por la seguridad de los transeúntes que cruzaban el paso a nivel.

24-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Puede que la casa contase con un horno del que no se ha encontrado rastro. Sobre las estructuras adosadas a la pared posterior de la casa no se tiene la seguridad de que sea este útil tan prolífico en los edificios originarios de la línea porque ninguno de estos está pegado a los muros de ningún edificio por evidentes razones de seguridad, por lo cual se cree que los restos corresponden a una zahúrda, corral o gallinero.

24-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Abril, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las señales del P. K. 40,000 estuvieron erigidas ante la casa. Algo más allá, hubo una alcantarilla de 1,50 metros de luz que se ubicó en el P. K. 40,044,20.

24-016 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra señal de indicadores de nivel emplazada en el punto en el que la vía terminaba un tramo de descenso y comenzaba un trecho de nivel cero.

24-017 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los dos dispositivos colocados a ambos lados del trazado correspondían a unas cajas que contenían un mecanismo que hacía que el hilo de acero del sistema funicular cambiase de dirección.

24-018 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La utilidad de dicho artilugio era la de permitir que el cable pasase por debajo de la vía para que pudiese accionar el mecanismo del disco de distancia del lado Belmez del apartadero de El Parralejo.

24-019 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El disco de distancia provenía de alguno de los antiguos trazados pertenecientes a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

24-020 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Diciembre, 1991 - © Mario Fontán Antúnez

Esta empresa tuvo varios tipos diferentes, pero este se conoció como “Norte moderno” (Fontán, 2008:19).

La imagen se ha tomado de la página 27 del especial *Maquetrén Señalización mecánica vía ancha española*.

24-021 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 23 de diciembre de 2004 - © Mario Fontán Antúnez

Desde el P. K. 39,700 y durante algunos centenares de metros hasta llegar al P. K. 40,100, la vía seguía un itinerario paralelo a otra que se dirigía hacia el apartadero de Puente Nuevo.

La imagen se ha tomado de la página 25 del especial *Maquetrén Señalización mecánica vía ancha española*.

24-022 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La separación entre ambas fue de unos 30 metros, pero a partir de aquí y hasta el P. K. 40,500, en que se unirían ambos trazados, su distancia fue de unos 20 metros entre ejes.

24-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los almendros, plantados a ambos lados del trazado cuando la línea iniciaba su andadura a fin de contener la tierra de los terraplenes recién dispuestos, fueron durante todos los meses de febrero de los años que siguieron a su inauguración, un auténtico placer para los sentidos cuando se llenaban de flores blancas durante unos breves días antes de tomar su primaveral y veraniego verde claro.

24-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Más adelante, en el P. K. 40,198, se construyó una alcantarilla de 1 metro de luz.

24-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cerca ya de la convergencia del trazado de la vía general y la del apartadero de Puente Nuevo se dispuso una alcantarilla de 1 metro de luz que se emplazó en el P. K. 40,366,80.

24-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal del P. K. 40,500 se elevó muy cerca del punto de unión entre las vías señaladas. A la izquierda, la vía del apartadero de Puente Nuevo; en el centro, la vía que conectaba estas instalaciones con la estación de Alhondiguilla Villaviciosa; y a la derecha, la vía general.

24-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El semáforo unificado de RENFE de entrada y salida absoluta se situó aquí con la intención de controlar el tráfico de los trenes que penetrasen en la playa de vías de la estación.

24-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 23 de diciembre de 2004 - © Mario Fontán Antúnez

Si la luz era roja y el brazo estaba abajo tenían que parar los trenes; si la luz era amarilla y el brazo estaba paralelo al suelo se pedía precaución al maquinista; si la luz era verde y el brazo estaba levantado indicaba vía libre.

La imagen se ha tomado de la página 56 del especial *Maquetrén Señalización mecánica vía ancha española*.

24-029 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La aguja que se ve unos metros adelante permitió la unión entre el cargadero y la playa de vías de la nueva estación de Alhondiguilla Villaviciosa, que se ramificaba tras la garita.

24-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los semáforos de todas las agujas que se instalaron en el complejo ferroviario de Alhondiguilla-Villaviciosa y los cargaderos de El Parralejo y el de Puente Nuevo procedieron de la antigua Compañía de Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

26-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Quizás fue debido a que en el stock de RENFE debían ser más numerosos que los de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, cuya conservación puede que fuese más precaria, dada su antigüedad y a su número más reducido.

33.25.0. Trayecto del primer tramo desmantelado (zona sur)

25-001 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La construcción del pantano de Puente Nuevo durante la década de los años sesenta del siglo XX obligó a desviar el trazado original hasta una cota más alta para alejarla del nivel de las aguas. Las fotos que siguen corresponden a la antigua explanación desde el punto de desconexión de la vía general hasta la aguja de cambios de la estación desmantelada de Alhondiguilla-Villaviciosa.

25-002 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La modificación profunda del espacio ferroviario al haber dispuesto los cambios de salida del Lado Córdoba de la estación y las vías de conexión del ramal del cargadero de Puente Nuevo hizo inviable averiguar sobre el terreno dónde se produjo la secesión entre el trazado antiguo y el nuevo. Incluso, debido a la falta de huellas evidentes, la propia traza de los carriles levantados fue difícil de seguir.

25-003 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

En los primeros metros del punto de ruptura debió de estar la tajea de 0,50 metros de luz, que se emplazó en el P. K. 40,521,50.

Al igual que ocurrió con este tramo, el nivel de las aguas cubrió unos cientos de metros más del trazado, por lo que hubo que implantar dos trayectos nuevos que se dispusieron en unas cotas más elevadas.

25-004 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al ser desmantelada la infraestructura, el lugar que un día ocupó la antigua explanación se deterioró y se fue convirtiendo poco a poco en una dehesa de encinas semejante al resto del terreno circundante hasta el punto de hacer difícil su identificación como tal.

25-005 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El trazado antiguo y el nuevo nunca estuvieron unidos por cambios que posibilitasen el uso simultáneo de ambas vías, sino que el original fue abandonado un día de 1972 y en ese momento todo el tráfico se desvió hacia el nuevo, por lo que el corte duró el tiempo que se tardó en cambiar de emplazamiento unos raíles.

25-006 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La falta de carriles, de señales y a fin de cuentas de superestructura en sí, dificultó la investigación en los dos tramos desmantelados y en la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa original. Por lo cual, puede que se deslizasen errores en cuanto a la ubicación exacta de los elementos que se supone estuvieron emplazados donde ya no quedaba nada o casi nada. Por ello, como en otros muchos casos similares, hay que decir que *posiblemente* fuese esta la tajea de 0,50 metros de luz que se situó en el P. K. 40,603.

25-007 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por este espacio debió estar la tajea de 0,50 metros de luz que se emplazó en el P. K. 40,707.

25-008 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

También por este paraje estuvo la tajea de 0,50 metros de luz que se dispuso en el P. K. 40,870,80.

25-009 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El territorio de chaparreras y encinas quedó atrás y fue sustituido por una zona desprovista de arboleda que no era sino una de las balsas del pantano, por lo cual, una vez retirada el agua durante algunos meses, el antiguo fondo se acabó convirtiendo en un herbazal con el tiempo contado hasta que un nuevo temporal de lluvias prolongadas volviese a restaurar el nivel máximo del embalse.

25-010 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por aquí, en el P. K. 41,016,60, estuvo una tajea de 0,50 metros de luz. Desde el P. K. 41,000, y durante algo más de un kilómetro, el trazado discurrió junto al Camino Viejo de Badajoz a Córdoba, que no era sino la antigua calzada romana de Corduba a Emerita Augusta.

25-011 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Es posible que la piedra del arquitrabe de su embocadura suroeste se extrajese de entre las calcitas azules existentes en la Sierra del Castillo, situada en las cercanías de la población de Espiel. Las del remate de las aletas debieron sacarse de entre las que se generaron en la zona de Macael, en Almería, hace 65 millones de años.

25-012 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Pese a la proliferación de la hierba, era posible seguir la antigua traza de la vía, no solo por la evidente presencia de la explanación que dejó la impronta de leves terraplenes, medias laderas y atisbos de trincheras en un terreno poco intrincado, sino por los restos del balasto que quedaron tras haber sido recogido por los operarios de RENFE una vez que se hubo desmantelado.

25-013 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el lado derecho de donde un día estuvo el trazado creció un majuelo, el bello árbol cuyos rojos frutos son comestibles y sus flores en infusión tienen propiedades tranquilizantes.

25-014 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los sillares alineados de manera perpendicular al trazado puede que formasen la estructura arquitrabada de la tajea de 0,50 metros de luz que se instaló en el P. K. 41,094,60.

25-015 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Es posible que el desaparecido emplazamiento del paso a nivel que hubo en el P. K. 41,289 estuviese por esta zona.

25-016 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

A la izquierda, entre los dos taludes apenas insinuados que se elevan casi al final del declive que muestra la imagen, se emplazó la antigua ruta romana de Corduba a Emerita Augusta.

25-017 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una pequeña trinchera y la desaparecida traza se encaminaba hacia un espacio abierto.

25-018 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La profusión de encinas del entorno indica que antes de la construcción del pantano de Puente Nuevo, todo este espacio de suave declive que caracteriza esta parte del valle del Guadiato, debió estar poblado de cientos y cientos de este humilde pero magnífico árbol. Esta riqueza forestal se puede constatar en el MTN Hoja 901, Villaviciosa, en cualquiera de las ediciones de 1898, 1934 o 1938.

25-019 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Antes de que las aguas cubriesen toda el área inundable, como se hacía cada vez que se construía una presa, se procedió a la tala de todo el encinar para aprovechar la madera y a la eliminación del monte bajo. Sin embargo, aquí crecieron unos eucaliptos que ocuparon precisamente la zona alta de la infraestructura.

25-020 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La bóveda de cañón de un metro de luz de esta alcantarilla, que se dispuso en el P. K. 41,415, no solo soportó durante un siglo el paso de los trenes, sino que aún soporta impertérrita el peso de dos enormes eucaliptos.

25-021 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Lógicamente, nacieron una vez que se abandonó el trazado y lo hicieron de manera espontánea.

25-022 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por ello, sorprende una alineación como la que muestra la imagen, que pareciera haber sido generada por la mano del ser humano, como corresponde a semejante alarde de simetría. Sin embargo, no fue así.

25-023 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La explanación donde un día estuvo la vía se encontraba casi a ras de la superficie, por ello, las semillas de un árbol tan resistente, arrastradas por las leves corrientes generadas en el agua, se quedaron enseguida sobre el suelo nada más retirarse los primeros centímetros de agua y agarraron en un terreno de tierra de relleno perfecto para el crecimiento de esta especie que tanto agradece el exceso de humedad.

25-024 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía atravesaba un espacio habitualmente sumergido conocido como La Gamonosa, una finca de dehesa cuya casa principal estuvo prácticamente en ruinas en la última década del siglo XX, pero que se reformó en años posteriores, con lo cual siguió explotando su dimensión pecuaria.

25-025 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este puente permitió a los seres humanos y a los animales atravesar la no demasiado elevada trinchera por cuyo fondo discurrió la vía para poder acceder a la casa de la finca citada. El paso se inundaba cuando el pantano registraba niveles máximos y la casa se quedaba aislada, con lo que no podían acceder los vehículos pesados. Sin embargo, al reformarse, se arregló la senda y se tendió un puente.

La persona que aparece encaramada sobre lo que queda del tablero es Rafa, un discípulo de la Facultad de Filosofía y Letras.

25-026 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una vez eliminado el ferrocarril, se tendió esta conducción de agua potable a modo de acueducto que se llevó hasta la cercana explotación rústica de La Gamonosa.

A la izquierda y a derecha, respectivamente, caminaban mi hijo José Antonio y Rafa, prehistoriólogo y arqueólogo.

25-027 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tras salir de la trinchera, la vía encaraba un espacio abierto en el que se podía apreciar las generosas dimensiones del valle del Guadiato, un espacio poblado desde la Edad del Bronce. Precisamente, Rafa buscó entre los árboles del altozano coronado de encinas que aparece a la derecha y halló unas piedras que pudieron formar las cistas de tres o cuatro enterramientos visibles a simple vista.

25-028 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

A lo lejos, conformando el horizonte, se ven los montes de Villaviciosa con los cerros de la Peña del Águila, Caballeras, Alcántara y otros.

25-029 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

En una curva, a la izquierda del trazado, estuvo la vivienda del P. K. 42,126, cuyas dimensiones no correspondieron a las de ninguna otra de los tipos implantados en la línea, salvo las que hubo en el paso a nivel del P. K. 19,629, en las inmediaciones de Cerro Muriano, o la casa de la bomba de Espiel.

25-030 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Posiblemente, su emplazamiento en ese punto estuvo relacionado con la existencia del paso a nivel próximo, ubicado en el P. K. 42,142,40, y hasta con la de los depósitos de agua que hubo en la zona. La forma fue rectangular. Puede que el montón de piedras aislado que aparece a la izquierda de la imagen pertenezca a lo que un día fuera el horno.

25-031 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque los muros se levantaron mediante piedra fijada con mezcla, el empleo de algunos ladrillos en la construcción implica una reforma posterior o una variable en el modo constructivo original. La tipología de la pieza denota una antigüedad apreciable, pero encuadrada en la etapa de la Revolución Industrial.

25-032 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este perímetro delimitado por piedras que pudiera tener forma de rectángulo irregular y que se situó en el costado derecho de la casa, puede que fuese el espacio que se destinó a huerto o a corral. Lógicamente, el tiempo y la acción de las aguas del pantano han eliminado todo vestigio del bardo que un día protegió las apetitosas verduras de la voracidad de los conejos y otros herbívoros silvestres.

25-033 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los tres espárragos dotados de rosca que asoman en la superficie de esta estructura de hormigón y su colocación a la derecha del trazado indican que fue la base sobre la que se irguió el semáforo de distancia de la estación de la Alhondiguilla por su lado Córdoba.

25-034 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algo más allá, en el P. K. 42,225,50, existió un dispositivo para proporcionar agua a las máquinas de vapor, que contó con dos depósitos de 13,50 metros cúbicos de capacidad cada uno, que puede que fuese instalado en octubre del año 1896, según la fecha que figura junto a su cita en el Perfil Longitudinal de 1921.

En mayo de 1910, la Subdirección de Aguas y Obras de Riego autorizó a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces a realizar unas prospecciones para el alumbramiento de aguas subterráneas en el P. K. 42,269 con destino a alimentar la caldera de las máquinas (Anónimo, 22/05/1910: *Diario de Córdoba* Núm. 18350), por lo cual, es posible que la perforación se realizase para aumentar el caudal de llenado de los dos receptáculos.

25-035- Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Su colocación entre dos estaciones, cuando este tipo de dispositivos estuvieron siempre en las paradas, se debió a que en algunos lugares de la España Seca con escasez endémica de agua, era necesario a veces adelantar unos kilómetros el surtidor a fin de que algunas locomotoras tuviesen dificultades para llegar hasta la estación siguiente.

25-036 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por ello, no sorprende la rareza de que algunos estuviesen situados en mitad de un trayecto, como este que se cita, el que hubo entre Cerro Muriano y Obejo y el que se levantaría entre La Trinidad y Villanueva del Rey.

25-037 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El lomo de la explanación se cercenó por espacio de cuatro metros debido a la presencia de un pontón. Los dos sillares de piedra caliza, situados entre un *opus incertum* de calcitas azules muestran que los constructores de la estructura concedieron un valor especial al asiento sobre el que iban a descansar los pies metálicos del puente.

25-038 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Se construyó en el P. K. 42,245,20 para que el ferrocarril salvase un camino preexistente, precisamente, la antigua vía romana que unió antaño las ciudades de Corduba y Emerita Augusta, por lo que ni siquiera el ferrocarril pudo cercenarla. Un par de cientos de metros más adelante se volvería a cruzar de nuevo con el trazado ferroviario.

25-039 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Según las distintas ediciones del MTN, Hoja 901, Villaviciosa, por las inmediaciones hubo una casa dispuestas en las inmediaciones y a la derecha del trazado que se conoció como Venta de La Alhondiguilla.

25-040 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Efectivamente, existió una casilla al pie del talud, pero en la parte izquierda del recorrido. Se desconoce si esta era la citada posada o bien estuvo en otro lugar cercano.

25-041 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Se plantea la incógnita de cómo fue realizado el servicio de los depósitos de agua cercanos, dado que debió haber un bombero encargado del mantenimiento y puesta a punto. Su alojamiento debió hacerse en la casilla del P. K. 42,126, en la citada o bien en la propia estación de La Alhondiguilla, que estaba de aquí apenas un kilómetro.

25-042 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La explanación, que aún conservaba una buena proporción del balasto original pese a que había sido arrastrado por los declives de los taludes por las lluvias y la erosión provocada por las crecidas y los descensos de las aguas, mostraba en su discurrir una cesura más importante de lo que fue habitual en la línea.

25-043 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Correspondió a la obra del puente ubicado en el P. K. 42,433,80, que se tendió sobre el arroyo de las Navas del Molero, un cauce poco importante de flujo estacional, pero de discurrir profundo con respecto a la cota por la que transitaba el ferrocarril, con lo cual, hubo que disponer una explanación importante para salvarlo.

25-044 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El tramo metálico de 25,10 metros de luz mediante el que la vía salvó el barranco, se desmanteló tras ser levantado el trazado. Precisamente, en el estribo suroeste se apreciaba dónde se movieron los rodillos que contribuyeron a la dilatación y contracción de la estructura debido al frío y al calor.

25-045 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tras el tramo metálico que cruzaba el arroyo Pedroches, fue el segundo de los tres puentes más importantes que tuvo la línea, junto con el que hubo en el arroyo Albardados, que fue idéntico a este en cuanto a sus dimensiones y a su diseño.

25-046 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La estructura de hierro fue reforzada en 1905 con el fin de permitir el paso de máquinas compound de rodaje 230 y otras de mayor peso que la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces tenía proyectado adquirir en el futuro.

25-047 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

En los sillares de coronación de las enormes aletas que sujetan el relleno con el que se levantó el terraplén era posible advertir que cada cierto número de ellos había uno pentagonal que se asentaba entre las hiladas de paralelepípedos. La intención de este intercalado era la de que el largo remate no se viniese abajo debido al excesivo peso de todo el remate.

25-048 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El encastre del estribo suroeste muestra cómo se asentaba el extremo de la estructura metálica en los dos espacios de los lados y la viga central en el del centro. También es posible ver el desgaste de los rodillos que ayudaron a los movimientos de dilatación y contracción del material férreo.

25-049 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Teniendo en cuenta que el cauce del arroyo está en una cota algo similar a la del río Guadiato, los estribos difícilmente quedaron totalmente emergidos de las aguas por completo desde que se terminó el embalse. Por ello, la medición de la altura de los mismos se hacía imposible para realizar el plano correspondiente. Entonces, no hubo más remedio que tomar una piedra de mediano tamaño, atarla a la punta de una cinta métrica de 25 metros de largo y dejar caer hasta que se destensó levemente cuando llegó al fondo. La profundidad era de 12,50 metros.

25-050 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La presencia de esta estructura exigua de apenas un metro cuadrado situada a la izquierda del trazado, en mitad de un espacio sin nada y a pocos metros del estribo noroeste, me intrigó cuando la vi.

25-051 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Años después, supe que eran los cimientos de la exigua caseta que sirvió de oficina al encargado de la obra de refuerzo que se le hizo al puente en el año 1905, por lo tanto, sus cimientos fueron el único testigo de la existencia ocasional de un ínfimo edificio de carácter efímero que hubo junto a la vía y que se arrasó una vez que dio su uso.

25-052 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La explanación sobresalía del entorno sumergido aunque esta zona en conjunto está a bastantes metros bajo la superficie del embalse cuando está completamente lleno.

25-053 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al fondo se aprecia la importante mole de la Sierra del castillo, tras la que está la localidad de Espiel, y que presidirá el entorno hasta que se alcance la estación de ferrocarril que lleva el nombre de esta población.

25-054 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

A la izquierda de la vía aparecía el aspecto deteriorado de lo que un día fuera una vivienda que se construyó en el año 1907 siguiendo unos planos diseñados el año precedente.

25-055 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa se ubicó en el P. K. 42,847 para que sirviese de alojamiento al guardabarrera del paso a nivel de la desaparecida carretera que unía Villaharta con Villaviciosa hasta que el embalse la cercenó y hubo que desviarla por el muro de la presa.

25-056 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La construcción se destinó a albergar a dos agentes, por lo cual tuvo dos plantas, algo bastante inusual en los edificios construidos en la línea que son casi todos de una sola planta, salvo la casa de empleados de La Balanzona, la de Espiel y la de La Alhondiguilla y otra, gemela de la que se comenta, que se levantó en el P. K. 44,483, junto al paso a nivel del P. K. 44,502.

25-057 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Dispuso así mismo de dos corrales que se levantaron en el lateral izquierdo, junto a los cuales también estuvo el horno habitual.

25-058 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Rebasada la construcción, estaba la carretera que iba desde Villaharta a Villaviciosa y que cortaba la vía de manera perpendicular. El paso a nivel se implantó en el P. K. 42,867,70 y estuvo dotado de barreras.

25-059 – Imagen digital – Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El pequeño murete es el único vestigio que ha quedado de los indicadores que tuvo el paso a los lados de la carretera a modo de embocaduras.

25-060 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La concentración de balasto indica que aquí no se eliminó este necesario montículo de piedra para realizar una explanación cuando se desmanteló todo este tramo. Más adelante, se apreciaba una leve trinchera por cuyos taludes se internó la vía.

25-061 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La leve angostura dio paso a los primeros metros de la playa de vías de La Alhondiguilla, la estación que un día fue levantada para que fuese trasladada hasta las instalaciones que habrían de servir a la central térmica.

25-062 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

El espacio abierto que aparece a continuación de los dos taludes fue un emplazamiento ferroviario cuya desolación no pudo dar una idea de que un día fue una parada de la línea llena de vida y de largos trenes en movimiento, pero, antes de conocerla, veamos cómo fue la que la sustituyó.

33.26.0. Estación de Alhondiguilla-Villaviciosa (térmica)

26-001 – Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida – Mayo 2005 - © Mario Fontán Antúnez

La estación de Alhondiguilla-Villaviciosa fue una obra realizada para sustituir la parada original cuando las aguas del embalse de Puente Nuevo la cubrieron en los años de la década de los setenta del siglo XX.

La imagen se ha tomado de la página 95 del especial *Maquetrén Señalización mecánica vía ancha española*.

26-002 – Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Mayo, 2005 - © Mario Fontán Antúnez

Lógicamente, las nuevas instalaciones respondieron a un diseño novedoso y se las dotó de las técnicas más avanzadas desde el punto de vista mecánico, pero no electrónico.

La imagen se ha tomado de la página 93 del especial *Maquetrén Señalización mecánica vía ancha española*.

26-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La garita del lado Córdoba, y también la del lado Belmez, se construyó siguiendo un diseño homologado para otras muchas de la empresa estatal. En esta línea se vio en los pasos a nivel del P. K. 4,282, el del P. K. 6,882,90, el del P. K. 19,621,60 y el del P. K. 25,138.

26-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una de las características de modernidad a las que se ha aludido antes se refiere a la implantación de un sistema de cables movidos por palancas, que se ayudaban de contrapesos para mantener la tirantez del alambre acerado.

26-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Gracias a ello, los cambios de vía de toda la instalación se movieron mediante palancas ubicadas en la cabina de señales que se encontraba en la fachada de la vía del edificio de viajeros, con lo cual, la mano de obra fue mínima.

26-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

La mecánica, estática o a distancia, mediante el empleo de palancas cables y resortes se utilizó en esta estación de manera masiva, por lo tanto, las marmitas brillaron por su ausencia en la nueva estación de Alhondiguilla-Villaviciosa, aunque sí que se instalaron en algunos cambios de vía de las instalaciones del cargadero de El Parralejo o bien en el de Puente Nuevo.

26-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la zona de los cambios del lado Córdoba, cuya aguja inicial se ubicó en el P. K. 40,577, se dispuso una alcantarilla que cruzó algunas vías y hasta la de entrada al ramal de Puente Nuevo. Posiblemente, debió de corresponder al cauce del pequeño arroyo que hubo en el trazado antiguo en el P. K. 40,603.

26-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La estación contó con tres vías, una principal, la I, y dos de servicio, la II y la III, más dos vías muertas que partieron de los cambios del lado Córdoba y Belmez, respectivamente, y que se dirigieron hacia el edificio de viajeros, teniendo dispar recorrido.

26-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

Al final de la vía muerta que partía del lado Córdoba hacia el edificio de viajeros hubo un muelle muy pequeño cuyo lado estrecho, ubicado en el P. K. 40,683, servía de topera a la vía citada. En el lado contrario se instaló la rampa de acceso. Se desconoce para qué fue construido.

26-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 13 de octubre de 1978 - © Antonio Montilla Lucena

El andén de entrevías fue muy largo, llegando a alcanzar los 150 metros, de los cuales, las rampas de subida dispuestas en ambos extremos midieron 10 metros cada una. Se emplazó entre el P. K. 40,715,50 y el P. K. 40,865,50.

26-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Estuvo ubicado entre las vías I y III. Su anchura fue de 4 metros. Su solado estuvo constituido por losetas de nueve pastillas.

26-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al igual que el andén de entrevías, el andén delantero se dispuso entre el P. K. 40,715,50 y el P. K. 40,865,50. También tuvo sus mismas magnitudes en cuanto a longitud, aunque su anchura varió debido a su forma.

26-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

Precisamente, en su zona central fue donde se le dio más anchura.

26-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

El edificio de viajeros se dispuso en el P. K. 40,787. Tuvo tres cuerpos, siendo el central más amplio de medidas, sobre todo en cuanto a altura, que los dos que tuvo a cada uno de sus costados. Posiblemente, estas alas laterales fueron destinadas a viviendas de agentes.

26-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la fachada del patio de carruajes hubo una terraza que recorrió toda la zona delantera del edificio.

26-016 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los pilares que sostuvieron las vallas metálicas se remataron con macetas que no llegaron a contener plantas debido a que la falta de tráfico de bienes y personas hizo del todo innecesario los adornos aplicados a una estación convencional.

26-017 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

El interior de la cabina de mando mostraba las palancas con las cuales se podía activar el movimiento de los distintos cambios de vía desde este único centro de gestión. Con ello, se evitó la intervención en el proceso de funcionamiento de la estación de varios agentes guardagujas.

26-018 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La cabina tuvo como cerramiento frontal y lateral de mampostería en la zona baja y una cristallera de cuarterones en la zona alta que permitió una visibilidad total del tráfico generado en la playa de vías.

26-019 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El cuerpo central tuvo un pórtico que permitió a los usuarios refugiarse del sol y de los elementos, sin embargo, el breve uso que tuvo esta parada debido al cierre prematuro de las instalaciones, no dio de sí lo que se hubiese esperado de una estación bien construida y diseñada.

26-020 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las alas de viviendas estuvieron bien construidas para proporcionar un mayor confort a sus inquilinos ferroviarios y a sus familiares. En la techumbre se habilitó un sobretecho provisto de pequeños óculos que proporcionaron ventilación al interior de la cámara.

26-021 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años setenta del siglo XX - © Autor desconocido

Originalmente, el edificio de viajeros estuvo pintado de blanco y los postigos y puertas de los vanos en verde hierba. Incluso, en las dos primeras décadas de existencia del complejo, ni siquiera tuvo la valla que delimitaba el perímetro de la terraza delantera provista de pilares con macetas.

26-022 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Así mismo, el llamativo color azul con el que se pintaron algunas de sus partes no se aplicó hasta la década de los años ochenta o noventa del siglo XX, posiblemente, al mismo tiempo en que se construyó el perímetro de cerramiento de la terraza delantera del patio de carruajes.

26-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El almacén de mercancías se construyó paralelo a la vía muerta que provenía de los cambios del lado Belmez y acababa en una topera que se dispuso en el P. K. 40,815, próxima al costado noroeste del edificio de viajeros.

26-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El acceso se hacía por el lateral sudeste por una puerta provista de persianas onduladas abatibles, como las demás del edificio. Además tuvo una amplia ventilación y luminosidad debido a las múltiples ventanas o tragaluces ubicados cerca del techo.

26-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Precisamente, de este sobresalía un amplio alero que recorría todo su perímetro. Además, campeando sobre cada una de las puertas de servicio de carga se dispusieron unas estructuras que protegieron la mercancía y a los operarios de las inclemencias del clima.

26-026 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

El muelle tuvo una escalera de acceso desde la vía muerta y otra, enfrentada en el lado opuesto del muelle, tuvo otra más, por lo que permitía una buena comunicación con el resto de las dependencias ferroviarias.

26-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El edificio se levantó en el P. K. 40,856. Contó con una cubierta consistente en un cielo raso al que se dotó en su perímetro de una barandilla de pilares y rombos conformados por rasillas que no solo cubrió el almacén, sino una buena parte del muelle descubierto.

26-028 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

El andén delantero de la estación tuvo dos rampas de acceso en los extremos y unas medidas muy generosas para el uso restringido de una estación con un tráfico de viajeros muy exiguo.

La señal indicaba la proximidad de un tope de vía muerta a 50 metros de distancia más allá de donde estaba colocado el indicador.

26-029 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al muelle se accedía mediante una rampa que se ubicó en su parte noroeste, cerca del gálibo.

26-030 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

El muelle tuvo unas medidas generosas de 12 metros de ancho por 70 de largo, sin contar con la parte cubierta.

26-031 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

El arroyo debió ser evitado convenientemente mediante una alcantarilla que salvó toda la playa de vías.

26-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

De izquierda a derecha, se disponían la vía de acceso al ramal del cargadero de Puente Nuevo, la vía III, la vía I o principal, la vía II y la vía del muelle de carga.

26-033 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las casas de personal se edificaron agrupadas en edificios de dos viviendas y, como otras muchas construcciones destinadas a este tipo de trabajadores aislados, también contó con un patio trasero en el que tener algo de huerto o corral que permitiese completar una dieta con algunas carencias.

Este edificio albergó las casas 1 y 2.

26-034 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

De todas formas, cuando se construyó la estación, los medios de transporte se habían extendido lo suficiente como para que a diario hubiese un suministro de lo más básico acaparado mediante la venta ambulante o en los establecimientos de la colonia de trabajadores de la central térmica.

26-035 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El total de casa dobles de personal fue de seis, cinco alineadas y otra más que hubo frente al almacén de mercancías.

En esta se dispusieron las viviendas número 3 y 4.

26-036 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tras la vivienda 3 y 4 y los depósitos de agua hubo una nave rectangular de altas paredes cuyo uso nos es desconocido, por lo cual, no puede afirmarse ni siquiera que perteneciera a un edificio de carácter ferroviario.

26-037 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

Edificio de las viviendas 7 y 8.

26-038 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

Edificio de las viviendas 9 y 10.

26-039 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Edificio de las viviendas 11 y 12.

El número de familias alojadas en estas viviendas de personal y las que hubo en el edificio de viajeros fue, presumiblemente, de catorce, lo que indica que el servicio debió ser intenso en un primer momento.

26-040 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una imagen casi anacrónica ya en la segunda mitad de los años sesenta del siglo XX: unos depósitos de agua cuya misión era la de suministrar agua a las últimas locomotoras de vapor que circularon por la línea en sus constantes viajes entre Peñarroya y la central térmica para aportar carbón con el que alimentarla.

26-041 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los depósitos puede que fueran unos de los últimos que se instalaron en las explotaciones de RENFE. Fue al final de los años sesenta del pasado siglo. Paradójicamente, se hicieron para suministrar agua a unas máquinas de vapor en la etapa en la que la tracción vapor estaba desapareciendo de todos los trazados.

26-042 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra paradoja fue el hecho de que unas instalaciones tan nuevas fuesen las que le facilitaron el líquido a esta antiquísima grúa de agua, que fue traída hasta aquí desde su antiguo emplazamiento en la desmantelada estación de Alhondiguilla-Villaviciosa.

26-043 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Debido a los indicios en su estructura, el tubo de salida de la grúa de agua había sido suplementado para permitir el aprovechamiento de esta herramienta en la estación de construcción más reciente.

26-044 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la zona baja del fuste de la grúa de agua, podía leerse que la pesada pieza salió de la Fonderie de Mazières. Las siglas "C-R a B", que aparecían más abajo, indicaban que su origen estuvo en el ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, con el que la línea de Córdoba a Belmez tuvo una cierta relación al tener una conexión directa a través de la línea de Belmez a Almorchón, perteneciente a esa compañía.

26-045 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

De este ferrocarril fueron también las primeras locomotoras que circularon por sus vías, por lo que no fueron los únicos elementos de la línea que nos ocupa que tuvieran esa misma procedencia.

Una mañana de un domingo Rafa y José Antonio posaron así ante el bien patrimonial...

26-046 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Puede que el gálibo fuese el que un día estuvo sirviendo en la estación desmantelada de Alhondiguilla-Villaviciosa desde su origen, ya que su estructura reflejaba una hechura que pudiera ser muy antigua.

26-047 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal antigua del P. K. 41,000 se alzaba a la izquierda del trazado.

26-048 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Unos metros más allá, se dispuso la señal antigua, que desde siempre había estado emplazada en mitad de la playa de vías de la estación desmantelada de Alhondiguilla-Villaviciosa.

26-049 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una señal denominada piquete de entrevías mediante la cual, un tren estacionado no podía rebasarla porque podía haber peligro de enganche de un tren que circulase por una de las vías contiguas unidas mediante un cambio

26-050 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La garita del lado Belmez se levantaba al final de la estación, en la zona en la que las vías confluían en una sola.

26-051 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

Mecanismo de accionamiento a distancia del cambio que careció de marmita o palanca debido a ello.

26-052 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

El extremo de la última aguja estuvo instalado en el P. K. 41,113, con lo que el largo total de las vías de la estación alcanzó 536 metros. Sorprende que se necesitase un refugio para quien debía abrir y cerrar una aguja cuando no existían marmitas que mover... ¿Indica esto que en su origen la estación tuvo un sistema manual de accionar los enclavamientos?

26-053 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Puede que haya algo de cierto en la pregunta que se hacía si se tiene en cuenta que los guardagujas contaron con un servicio telefónico de circuito interno que se instaló en el interior de las garitas para que pudiesen estar constantemente en comunicación con la dirección de la estación, lo que indica que su trabajo fue esencial en algún momento de la historia de la parada.

26-054 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otro paso de agua realizado con elementos de hormigón prefabricados. Con un diseño igual que el de esta, hubo otras tajeas en el resto de los dos tramos desviados de la línea.

26-055 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

El relevo de las máquinas diesel 1300, que tantos años había servido en la línea, lo tomaron las 319 en su versión punto 3, aunque también llegaron a verse por la línea las 311 y las 333. Estas locomotoras tenían su base en la estación de Peñarroya. Los únicos trenes que arrastraron fueron los convoyes puros de carbón que surtieron a los

hornos de la central térmica desde su creación en los años intermedios de la década de los sesenta del siglo XX.

26-056 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Así mismo, de manera esporádica y como se ha visto ya, también remolcaron los trenes de troncos que se cargaban en la estación de El Vacar-Villaharta en los años noventa del siglo XX, sin embargo, en la imagen aparece una de ellas con un largo tren de tolvas de la serie TT4.

26-057 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

La locomotora 333.342.4, carrozada por la empresa Vosloss en Valencia sobre un chasis de una máquina 333.

26-058 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

El signo de los tiempos también llegó a los lugares más recónditos adonde llega el ferrocarril personalizando cada uno de sus vehículos, si es que han sido pintados por los grafiteros. Pintar una locomotora o un vagón supone una acción de rebeldía para los artistas ilegales y un gasto enorme para la empresa ferroviaria propietaria.

26-059 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un solitario vagón cisterna de la serie RR se estacionaba en la vía del muelle.

26-060 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los vagones de la serie T2 172.001 al 172.020 se compraron en el año 1969 para que realizasen el transporte de carbón entre Peñarroya y la central térmica de Puente Nuevo, por lo que fueron vehículos específicos de esta línea y de ninguna otra más.

26-061 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un vagón de la serie M1, provisto de balconcillo, estacionado en la vía del muelle pequeño.

26-062 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

Su batea se dedicó a transportar de manera permanente un depósito de agua cuyo contenido se debió de destinar a alguna actividad de la parada.

26-063 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El depósito se inmovilizó con unos ganchos de hierro anclado al chasis del vagón.

26-064 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Pese a su evidente deterioro, aún conservaba uno de los hierros que la sujetaron para evitar su desplazamiento durante el transporte.

26-065 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una tolva TT4 con la librea verde, que durante algunos años fue el color oficial que empleó RENFE.

26-066 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una tolva TT4 con su librea rojo óxido, que también fue un color oficial de RENFE. Durante unos años, coexistieron ambos en las vías de la empresa estatal.

26-067 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Contrapesos de cables de movimiento de señales implantados frente al edificio de viajeros, una vez atravesadas las vías.

26-068 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un frente de una tolva TT4 marcado con un número 1.

26-069 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El frente contrario de ese mismo vagón estuvo marcado con el número 2.

33.27.0. Cargadero de Puente Nuevo

27-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La aguja donde se iniciaba el recorrido del ramal del cargadero de Puente Nuevo estuvo emplazada en el P. K. 41,005. Precisamente, la vía de la derecha fue la que pasaba a lo largo de la playa de vías de la estación, pero sin interconectar con ninguna de estas.

27-002 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Años diez del siglo XXI - © Juan José Ramos Vicente

Locomotora 333.362 circulando por la vía de salida del ramal del cargadero.

La imagen se ha tomado de la página 247 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

27-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La alcantarilla próxima a la garita constituyó un paso de agua precedente de la que se ubicó en el P. K. 40,603 del antiguo trazado abandonado.

27-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque el ramal entraba de manera directa desde los cambios del lado Belmez, una vez fuera de la playa de vías de la estación, hubo una aguja que partía de esta y que conectaba la vía citada con el trazado general unos 18 metros antes de la primera aguja de la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa.

27-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

De esta manera, el ramal tuvo una vía de escape para que los trenes del cargadero pudiesen cruzarse. Los que entraban desde Peñarroya lo hacían por el ramal y los que salían ya vacíos del cargadero hacia ese punto lo hacían a través de esta conexión con el trazado de la línea general y las vías de la propia estación.

27-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta vía muerta carecía de la correspondiente y obligada topera. Es más... En su final hubo una estructura cuadrada y gruesa de hormigón cuya función se ignora. Si se trató de una vía mango para refugio momentáneo de alguna locomotora que permitió así la maniobrabilidad de los convoyes, también se desconoce.

27-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En esta panorámica pueden verse las citadas vías de las que se habla. De izquierda a derecha, la vía mango o muerta; tras el cambio, la vía de entrada desde Peñarroya del ramal de Puente Nuevo y la vía de salida del mismo hacia la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa; y la vía general.

Como quiera que el cambio no iba a servir nada más para que se circulase hacia la vía mango, cuando esta perdió sus funciones, la marmita de mover la aguja fue desenclavada y abandonada en un ribazo de la vía.

27-008 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una alcantarilla de nueva factura, realizada mediante la técnica de encofrado tan usual cuando se construye con hormigón, que correspondía casi con toda probabilidad con la alcantarilla de 1 metro de luz que se emplazó en el P. K. 40,366,80 del trazado general.

27-009 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un piquete de entrevías un tanto especial, ya que fue realizado a partir de elementos fabricados en serie para servir a la construcción.

27-010 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Semáforo individual unificado de maniobra del cargadero de Puente Nuevo cuyo uso no fue muy difundido. Se usaban para regular el movimiento de trenes en vías de servicio o bien en vías principales. La diferencia de los elementos de esta modalidad, en comparación con los normales, fue que dispusieron de un brazo más corto y que se pintó de color violeta.

27-011 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las indicaciones para operar con el disco fueron: parada obligatoria (brazo horizontal o luz color violeta) y movimiento (brazo en 45 grados o luz blanca) (Fontán, 2008: 64).

27-012 – Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Diciembre, 2004 - © Mario Fontán Antúnez

La palanca para mover este aparato de vía se debió de ubicar en la cabina de mando de la estación.

La imagen se ha tomado de la página 64 del especial *Maquetrén Señalización mecánica vía ancha española*.

27-013 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Unos metros más adelante, la vía se bifurcaba en dos.

27-014 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Con ello, se permitió el cruzamiento de dos convoyes.

27-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

También se tuvo la perspectiva de estacionar un tren mientras otro estaba en el interior del cargadero.

27-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Curiosamente, y al contrario de lo que ocurrió en la estación principal, los cambios de estas dos vías tuvieron sendas marmitas, pero carecieron de señal de indicador de posición de aguja.

27-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

En la parte izquierda de la imagen aparece el montón enorme de cenizas de carbón quemadas en la central térmica.

27-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

Una locomotora diesel 319.3 remolcaba un tren con destino a Peñarroya tras haber dejado el carbón transportado en el cargadero de Puente Nuevo.

27-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Más delante de las vías de cruzamiento, también se estacionaban los trenes que estaban a la espera de ser descargados.

27-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otro semáforo, convencional en este caso, ya que no fue un modelo típico del ferrocarril sino que sirvió para otros tipos de circulación, que posiblemente se instaló aquí para controlar la maniobra de carga y descarga de los trenes.

27-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

La gran capacidad y resistencias de las tolvas de la serie TT4 hicieron que RENFE las destinase casi en exclusiva a realizar el transporte del carbón por la zona alta de la línea.

27-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los vagones aguardaban a que se autorizase la entrada al reducto donde se encontraba la imponente mole de la central térmica.

27-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al parecer, la ínfima caseta fue el reducto en el que se mantuvo resguardado el radar que controló el paso de los vagones que llegaban o salían del cargadero de Puente Nuevo.

27-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 7 de septiembre de 1992 - © Antonio Gutiérrez Ruiz

Locomotora Alco 1316 con su librea almarillo y gris sacando un tren de tolvas TT4 de las vías del cargadero.

La imagen se ha tomado de la página 235 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

27-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La enorme masa de las cenizas del carbón usado en los hornos aparecía en este espacio aledaño al complejo industrial en toda su magnitud.

27-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

El cargadero de Puente Nuevo tuvo una abertura en la vaya de cerramiento para impedir el paso en los momentos en que las operaciones ferroviarias no se estaban realizando.

27-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un curioso vehículo ferroviario de aspecto extraño que se empleó sin duda para mover los vagones por el interior de las instalaciones.

27-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra vista del mismo automotor cuyos elementos no ofrecen dudas en cuanto a que fue un tipo de locomotora, pero de un aspecto muy inusitado.

27-029 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Edificio e instalaciones dedicadas a la descarga automática de los trenes que llegaban cargados desde Peñarroya.

33.28.0. Estación de Alhondiguilla-Villaviciosa

28-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el origen de la línea y durante varios meses, esta estación fue el inicio de la misma mientras se estuvo terminando de construir el resto del trazado. En un plano de 1870 aparece una placa para volver máquinas de pequeño diámetro dispuesta a 60 metros de la aguja de salida del lado Córdoba. Debido a lo exiguo del círculo debió de servir solo para vagones o para locomotoras separadas del ténider. Además, el artilugio tuvo una corta vía muerta perpendicular a la vía principal para estacionar algún vagón.

28-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La existencia de este dispositivo, aunque necesario en su momento, es solo una conjetura porque no se sabe si en realidad estuvo dispuesto o no en la vía principal. De todas formas, para implantar la vía perpendicular se tuvo que hacer un corte en el terreno del que no quedó rastro, lo que implica que jamás se debió de colocar.

28-003 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque si hubo una placa giratoria en algún momento, tuvo que desaparecer cuando se conectaron las vías con el resto de las de la línea. Lo que sí está constatado es que en la entrada a la estación por el lado Córdoba hubo una garita que pertenecía al modelo unificado de RENFE (email Calvo, (2009), Abril).

28-004 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el lado derecho de la vía hubo un cúmulo de piedras de forma redonda que quizás correspondiera a los cimientos de un castillo de agua o de otra estructura similar. Se desconoce exactamente a qué correspondieron los vestigios materiales.

28-005 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los taludes surgidos al excavar la trinchera en cuyo fondo debía asentarse la explanación proporcionaron un lugar muy adecuado para ubicar los dos cubatos paralelos que contuvieron el agua que debían repostar las locomotoras de vapor que llegaban exhaustas a la estación. En este caso, se irguieron en el lado izquierdo de la vía.

28-006 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Según testimonio de los miembros de la familia Calvo, los cubatos que hubo fueron los dos que se levantaban juntos sobre un armazón metálico y se encontraban a la izquierda de la vía, a pocos metros de las agujas, situadas a la entrada de la estación por el lado Córdoba *"y que la mayoría de nosotros aún recordamos"* (email Calvo, (2009), Abril).

28-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Entre un montón de escombros ubicados en el lado derecho de la vía se podían ver los indicios de los muros de una vivienda cuyas medidas corresponden exactamente a las de planta del edificio de vía y obras de la línea. Esta es la única evidencia que se tiene para afirmar que los restos materiales encontrados pertenecieron exactamente al de esta construcción.

28-008 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un curioso sillar cuyo uso se nos escapa y del que no se ha podido conocer si perteneció exactamente a alguna parte de la estructura en la que se sostuvieron los cubatos. La capacidad de estos se colmaba con el agua traída mediante bombeo desde el cercano Guadiato.

28-009 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Primera década del siglo XXI - © José Mariscal

Lo que aflora entre las aguas del pantano es el tablero del puente de la antigua carretera que unía Villaharta con Villaviciosa. Antes de construirse el embalse, salvaba el cauce del río Guadiato.

28-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Álvaro Olivares Olmedilla

La bajada del nivel del embalse permitió ver también cuál era el aspecto de la casa que se adosaba a la embocadura de la larga estructura de la pasarela de la carretera y en la que estuvo instalada la máquina de bombeo. Posiblemente, la estructura cilíndrica fue la base del cubato que recibía el agua directamente desde el río. Desde aquí, se elevaba hasta las instalaciones de la estación de La Alhondiguilla, que distaba más de un kilómetro en dirección al Oeste

28-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Pero, con la provisión de líquido para las máquinas no se solucionaba el problema del agua de la estación. Todo asentamiento humano está supeditado a su presencia porque el agua no es solo útil para calmar la sed, sino también para la higiene, algo esencial para la vida.

Este pozo permitía la captación del líquido vital para el consumo diario de los habitantes de la estación.

28-012 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Primera década del siglo XXI - © José Mariscal

La longitud de la playa de vías tuvo 300 metros, lo normal que se le dio a todas las estaciones en la primera etapa de la línea. Sin embargo, a principios del siglo XX, con el aumento del tráfico, hubo que ampliarlas todas para permitir el entrecruzamiento de los trenes sin tener que cercenar uno de ellos y volver a enganchar las dos partes una vez producido el cruce.

28-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vivienda de personal, radicada en el lado derecho de la vía, se construyó en los años veinte del siglo XX, al mismo tiempo que la que se levantó en Villanueva del Rey y otras más de ese modelo que se construyeron en algunas estaciones de las líneas de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

28-014 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

En algún punto próximo a esta casa se ubicó la embocadura del caño de 0,40 metros de luz, que se emplazó en el P. K. 43,164,49.

28-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los restos materiales correspondieron a la estructura donde estuvo la grúa que proporcionó agua a las locomotoras de vapor. Cuando se desmanteló la estación, el utensilio se trasladó a la nueva Alhondiguilla-Villaviciosa y se plantó allí, según se ha explicado ya.

Como quiera que la tracción vapor desapareciera de la línea a finales de los años sesenta del siglo XX, es improbable que sirviese alguna vez para dar agua a alguna de estas máquinas, salvo que su traslado fuese anterior al desmontado.

28-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Inicio de la rampa suroeste del andén delantero de la estación, donde aún se ve algún tocón de los eucaliptos y robinias que dieron sombra al espacio.

En esta misma zona, en el P. K. 43,174,70 y en el lado izquierdo de la playa de vías, se pensó construir en 1917 un muelle para carbón paralelo a la vía V, de 10 x 4 metros de superficie de trabajo y provisto de dos rampas, una situada a la izquierda de la construcción de 5 metros de longitud, y otra a la espalda, de 5,50 metros de vertiente. El proyecto nunca se puso en marcha y no se construyó.

28-017 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el lado derecho del edificio de viajeros se levantó un muro no demasiado alto que sirvió de cerramiento para instalar un pequeño jardín. En su interior, se construyó

un pilón de forma romboidal, cuyos restos aparecen en la imagen, que tuvo como adorno una rana de cerámica por cuya boca manaba un chorro de agua (Navas, 2009).

28-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En un principio, hubo un retrete ubicado en el costado derecho del edificio de viajeros que se demolió para construir otro en el año 1926 que debió tener un urinario ubicado en el lado opuesto a la vía. Sus medidas fueron 2,84 x 2,74 metros. También este se tuvo que desmantelar obligatoriamente cuando en el año 1948 se hizo la ampliación de dos cuerpos más a cada lado del edificio de viajeros, por lo cual, el aspecto de los dos anteriores no se conoce. Entonces se construyó el que se estuvo usando hasta la demolición de la parada. Precisamente de este, podían verse los restos de uno de los dos inodoros en el lugar donde estuvo el inmueble y, a su lado, el resultado de la demolición del edificio de viajeros.

28-019 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tras décadas de haber estado sometidos a la acción del agua del embalse, las pilastras adosadas de los muros que permanecieron en pie del edificio de viajeros, mantenían el color gris de la lechada de cemento con el que un día debieron de encalarse. Aunque el color con el que siempre se ha conocido estos edificios fue el blanco y beige oficial de RENFE, las paredes debieron tener otros tonos diferentes en su etapa de pertenencia a la empresa ferroviaria primigenia y a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Posiblemente, este lo detentaron sus paredes en algún momento de su historia.

28-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta fue una de las primeras estaciones que comenzaron a prestar servicio en los años iniciales de la línea, en concreto en 1870, ya que estuvo ubicada al final del primer tramo construido. Se levantó en el P. K. 43,195,20. Estuvo dedicada al embarque de mineral y de productos agropecuarios de la zona. Su arquitectura hacía gala del frontón tan característico que tuvieron también los otros inmuebles de la línea destinados a este mismo uso.

28-021 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El andén delantero tuvo 5,10 metros de ancho por 45 metros de largo, en los que se incluyeron dos rampas de 3 metros de largo situadas en ambos extremos. El andén de entrevías también debió tener las mismas medidas, según indica el plano del proyecto de 1870.

28-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Es posible que este andén no se llegase a construir o bien que fuese eliminado cuando en los primeros años del siglo XX se añadió la vía IV al conjunto de la estación.

28-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los restos de tapial corresponden a los muros de la cantina, que se situó en el P. K. 43,212,50, a la izquierda del hastial noroeste del edificio de viajeros, y que tuvo 5 metros de fachada y 7 de fondo. Su interior tenía un espacio para despacho, que daba al andén, y dos habitaciones al fondo, una destinada a cocina y la otra a almacén. Casi con toda probabilidad, hubo otra cantina anterior que midió 2,55 x 2,10 metros (Ramos, 2016: 159).

28-024 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

También los restos que hay en primer plano correspondieron a la cantina, pero, algo alejado, puede verse un montículo de escombros que pertenecieron a lo que un día fuera el edificio de dos plantas en el que se alojaron los empleados ferroviarios y sus familias, el único que hubo en la parada de doble altura.

A su derecha hubo otro inmueble de menor tamaño que puede que sirviese de habitáculo, pero esta afirmación no ha podido ser aseverada.

Ramos Vicente indica en su libro que hubo otras viviendas en la parada que midieron 9,95 x 3,35 metros, correspondiente a la casa de bombeo; otra de 13 x 9 metros, para vivienda de empleados; otra de 13,10 x 7,15 metros, para vivienda de empleados; y una cuarta de 13,15 x 13,14 metros, también para vivienda de empleados (Ramos, 2016: 159).

28-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el plano de 1870, se aprecia que al final de la rampa noroeste del andén delantero se proyectó implantar una placa giratoria para vagones. Se desconoce si llegó a establecerse.

28-026 - 28-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La panorámica muestra los cúmulos de escombros generados tras la demolición de todas las viviendas que compusieron la pequeña aldea ferroviaria.

Al fondo, a la derecha, se mantenía en pie la casa que albergó la tienda denominada Casa Pepe, que no se asoló, quizás, porque perteneció a un propietario diferente a RENFE.

28-028 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra visión de la zona de residencia de los agentes en la que, pese a la ruina, puede advertirse que en su momento de uso debió ser un punto muy importante, dado el número de viviendas que compusieron la parada, el más elevado de toda la línea.

28-029 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El edificio de Casa Pepe se cubrió mediante un cielo raso, por lo que debió tener un pequeño pretil que rodeó toda la coronación.

28-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tras el espacio que ocupó la cantina y próximo al muelle del almacén cubierto, en el P. K. 43,223,10, estuvo ubicado un caño de 0,40 metros de luz.

28-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La topera que un día estuvo cerrando la vía muerta que recorría los muros suroeste de los dos muelles de la estación estaba delante del edificio de la cantina. El diseño era el mismo que tuvo la que hubo en la vía enarenada original de Los Pradillos. Este dato lo aseveró no solo la foto que me cedió la familia Camacho, sino los propios recuerdos del padre de mis informantes Antonio y Francisco Calvo (Calvo, 2008).

28-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el año 1907, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces construyó un muelle nuevo.

28-033 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Primer sillar de la rampa del citado muelle, el único que queda del remate del perímetro.

28-034 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Precisamente, donde se situaba el muro suroeste del almacén creció de manera espontánea un magnífico sauce blanco cuando se desmanteló la estación.

28-035 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tras ser destruido parcialmente por la acción de las aguas y por la depredación humana, que usaba lo que quedó del antiguo espacio ferroviario como cantera de material de acarreo, se podía ver los diferentes estratos y modos constructivos de la obra.

28-036 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El muro perimetral se construyó con sillares de calcita azul procedente de la cercana Sierra del Castillo de Espiel colocados en tres hiladas sobrepuestas que se remataron con toda probabilidad con otros de calcita blanca procedente de Macael, a juzgar por el color del primero de la rampa que está medio enterado, los que se dispusieron en las esquinas y por los más que evidentes restos materiales que quedaron esparcidos cuando fueron levantados de su emplazamiento original.

28-037 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El almacén de mercancías tuvo 12,60 metros de largo y 10,15 metros de ancho. Se construyó siguiendo un proyecto realizado en el año 1907 que se inspiró en el muelle cubierto que se levantó en 1904 en la estación de Lucena, pero modificado en sus dimensiones de largo y en algunos detalles.

28-038 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La esquina suroeste muestra aún el contraste de color que tuvo la construcción. A unos metros de aquí estuvo el caño de 0,40 metros de luz que se situó en el P. K. 43,288.

28-039 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La esquina nordeste no conservaba los sillares del recodo.

Paralela a la pared noroeste hubo una vía perpendicular a la general que se comunicaba con esta a través de una placa.

28-040 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los restos materiales corresponden a un muelle de 25 metros de largo pero de características atípicas, ya que su esquina suroeste había sido sustituida por un cuarto de círculo para albergar la placa de volver vagones de la vía perpendicular ya citada, y su lado sudeste, de 23,50 de ancho, era mucho más corto que su contrario, ya que solo tenía 5 metros de extensión. El lado contrario a la vía no existió, ya que fue el propio desnivel natural del terreno el que lo conformó.

28-041 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el primer plano que se conservó de esta estación, que fue realizado en 1870, se mostraba ya la esquina curvada del extremo derecho donde se ubicó una placa giratoria para vagones de 5,30 metros de diámetro, que movidos mediante fuerza humana, situaban a estos en una vía perpendicular que permitía la carga simultánea de otro vagón a la vez del situado en la vía muerta.

28-042 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía recorría toda la anchura del muelle hasta su profundidad. Hacia la mitad, hubo una báscula Sagnier de 35 toneladas para el pesado de los vagones cargados y al final del recorrido hubo una topera. El pequeño tramo permitía la carga simultánea de otros vagones además de los estacionados en la vía muerta.

28-043 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Hubo otra placa giratoria para vagones implantada en la vía V. Fue algo más grande, ya que tuvo 6,30 metros de diámetro, y se dispuso paralela e interconectada con la del muelle descubierto mediante una vía perpendicular que cruzaba las vías I y III a través de sendos cruces. Hacia el lado contrario, se instaló una vía perpendicular corta de 12 metros de recorrido que desapareció cuando se desenclavó todo este sistema de placas de vagones tan habituales en las primeras décadas de uso del ferrocarril y que poco a poco fueron quedando obsoletas. Los dos artilugios circulares posibilitaron la formación de trenes cuando las locomotoras eran caras y la mano de obra muy barata.

28-044 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Restos materiales de la parte de acometida de agua y del rebosadero de la otra aguada que tuvo la parada. Según manifestó la familia Calvo a una pregunta mía, el modelo que hubo aquí fue el mismo que se implantó en las estaciones de Obejo y Espiel.

28-045 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Final del muelle descubierto donde estuvo el lado corto situado al noroeste, ya que la elevación del terreno hizo innecesaria la continuación del muro como ocurrió en el extremo contrario.

28-046 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

A muy pocos metros del final de esta construcción, se dispuso la báscula de la vía muerta, cuyo foso en el que se ubicaron las piezas necesarias de su mecanismo aparece lleno de agua tras haberse retirado el pantano. Lógicamente, algo más adelante estuvo el gálibo de comprobación de carga.

28-047 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La razón para construir la estación en ese lugar fue para permitir el cruce de los trenes y para recoger las mercancías de una zona en la que hubo grandes explotaciones de carácter agrícola, ganadero y minero.

28-048 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las aguas del pantano cubrieron su emplazamiento, por lo que en 1972 fue definitivamente desmantelada y sus anteriores funciones se hicieron desde una nueva instalación que conservó su nombre y que se ubicó junto a la central térmica.

28-049 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La estación de Alhondiguilla-Villaviciosa, pese a incluir la denominación de esta última localidad en su nombre oficial, fue otra de las paradas que se encontraba a bastantes kilómetros de la población a la que servía.

28-050 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En su etapa de uso de la estación, la zona que se muestra en la imagen acogió los cambios de vía del lado Belmez, por lo que todo se llenó de señales de aguja del tipo empleado por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, marmitas, contracarriles, corazones de cambio, espadines de agujas, piquetes de entrevías y carriles paralelos que poco a poco se fundían en una sola vía.

28-051 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La garita de salida de la estación hacia Espiel también pertenecía al modelo unificado de RENFE, un dato confirmado por el padre de los hermanos Antonio y Francisco Calvo.

28-052 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Junto a sus paredes blancas estuvieron la palanca de cambio del disco de distancia del lado Belmez.

28-053 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de noviembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al final de la playa de vías hubo un caño de 0,40 metros de luz que estuvo situado en el P. K. 43,399,55. Puede que su portada nordeste fuese realizada con la técnica de encofrado de hormigón y vigas de este material como elemento sustentado en algún año indeterminado de la década de los cuarenta o cincuenta del siglo XX.

28-054 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Evidentemente que su presencia dentro del catálogo de estos elementos en la línea aportaría una innovación curiosa si no fuese porque el diseño siguió el estilo de cientos de otras construidas anteriormente desde más de un siglo antes, lo que prueba su eficiencia funcional.

28-055 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Familia Camacho Vergara

En 2008, estuve realizando una maqueta de ambiente ferroviario en Espiel y aproveché para intentar conseguir imágenes de la antigua parada, dado que el lugar en el que estuvo enclavada pertenecía al término municipal de esta localidad.

28-056 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años setenta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Familia Camacho Vergara

Resultó que un matrimonio dueño de un establecimiento de electrodomésticos tenían un cuñado que había vivido en la casa del P. K. 42,847 desde la que su padre había atendido al paso a nivel de la carretera de Villaharta a Villaviciosa ubicado que se emplazó en el P. K. P. K. 42,867,70.

28-057 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años setenta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Familia Camacho Vergara

Esta persona era Antonio Calvo. A través de su hermano, su hermana y sus padres conseguí hacer luz sobre un mundo que me era completamente desconocido. También se puso en contacto con los miembros de la familia Camacho Vergara y a través de él me enviaron información y todas las fotos que componen este pequeño álbum de imágenes nostálgicas.

28-058 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años setenta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Familia Camacho Vergara

En una de ellas se ven a todos los niños del poblado ferroviario con su maestra ante la puerta de la escuela; en otra, posan con naturalidad tres guapas jovencitas un día de primavera o verano; en la siguiente, hay tres niñas sentadas sobre un tronco en un día de otoño o invierno; y en dos más aparecen varios adolescentes vestidos de máscara en un carnaval prohibido por el régimen de Franco pero que era de celebración libérrima en lugares apartados como este.

28-059 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años setenta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Familia Camacho Vergara

En casi todas las citadas, las vistas del poblado ferroviario son parciales. Sin embargo, en una de las dos de ambiente festivo aparece el carril que enlazaba la carretera de Villaharta a Villaviciosa con la estación por el que corren los chiquillos vestidos de máscara y el edificio de viajeros, el muelle cubierto y todos los edificios de los agentes de la parada.

28-060 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Familia Camacho Vergara

Los miembros de la familia Camacho Vergara visitaron la estación cuando ya hacía algunos años que se habían ido y cuando los edificios estaban en un proceso de deterioro manifiesto y tomaron algunas fotos.

Esta imagen muestra un plano general de la parada visto desde el talud derecho de la trinchera que hubo en los cambios del lado Córdoba, por lo que puede observarse de izquierda a derecha, la vivienda de vía y obras, la hilera de casas que cerró el patio de carruajes, la segunda línea de viviendas y Casa Pepe.

28-061 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Familia Camacho Vergara

Aquí aparece el espacio que un día ocupara la playa de vías, con el brocal del pozo a la izquierda, la casa demolida de vía y obras, el ruinoso edificio de viajeros, la cantina y algunas paredes de los edificios plantados en la segunda línea que se mantenían milagrosamente en pie.

28-062 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Familia Camacho Vergara

El camino que conectaba la estación con la carretera de Villaharta dividía los edificios de viviendas y los de gestión ferroviaria. A la izquierda, aún puede reconocerse el hastial sudeste del almacén medio desplomado y al otro lado está la primera hilada de casas, de la que sobresale la mole de la que se construyó con dos plantas.

28-063 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Familia Camacho Vergara

También en la parte trasera de la segunda fila de hogares se advierte la desolación. Así mismo, aparece la sucesión de habitáculos que cercenaban por el noroeste las dos hileras de casas que conformaban una tímida calle.

28-064 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años sesenta del siglo XX - © Autor desconocido-Col. Familia Camacho Vergara

Posiblemente, esta foto es una de las pocas imágenes que hay de la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa en su momento de uso, pero tan solo se muestra la zona de la

mitad norte. Entre los tres agentes que aparecen estaban, al parecer, los progenitores de las familias Calvo y Camacho Vergara.

33.29.0. Primer tramo desviado

29-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

A unos metros de la punta de la aguja de salida del lado Belmez de la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa, se encontraba otra señal de velocidad indicada en la que se decía hasta el punto de la línea en el que debía observarse la prohibición de rebasar los kilómetros por hora señalados, en este caso, hasta Peñarroya.

29-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal es un indicador de que existió una conexión del tren que circulaba por ese punto y el puesto de mando, ubicado en Peñarroya. Es un sistema analógico de radiotelefonía para establecer comunicación directa entre un emisor y un receptor.

29-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

En los cambios del lado Belmez hubo una alcantarilla que sirvió para permitir el paso de las aguas provenientes de la Loma del Parralejo hacia el lado izquierdo del trazado.

29-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - 29 de marzo de 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal de P. K. 41,600 fue un indicador de punto hectométrico realizado al modo tradicional, pese a que fue confeccionado en un momento en que ya existía un nuevo modelo de este tipo de señales. Las que se instalaron en cualquiera de los dos tramos desviados se confeccionaron con carril de 45 kilos de pesos por metro, frente a los que hubo en el trazado antiguo, que se fabricaron con carril de 30 kilos de peso por metro. Es decir, con las vías que ya se habían sustituido del trazado o los trozos sobrantes de los carriles que hubieron de cortarse mientras duró el proceso de construcción.

29-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - 29 de marzo de 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El disco de distancia que se instaló en este punto es el que sirvió al cargadero de Puente Nuevo. Es decir, que mediante esta señal se indicaba al maquinista que iba a entrar en las instalaciones ferroviarias en que condiciones estaba la parada.

29-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La trinchera es la primera que se abrió en el trazado nuevo. No fueron muchas las que se establecieron en el mismo, así como las elevaciones del terreno, que tampoco fueron demasiado importantes.

29-007 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

También en este tramo nuevo se instalaron a la derecha del mismo los indicadores de nivel, que, presumiblemente, puede que fuesen traídos hasta aquí desde algún ribazo del trazado desmantelado y cambiado luego las cifras que habían quedado obsoletas por las nuevas.

29-008 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como se ha dicho, las señales de punto hectométrico se realizaron mediante un trozo de carril en el que en su base se indicó en la parte superior el kilómetro al que correspondía de manera general y el hectómetro en particular. En concreto, esta perteneció al P. K. 41,900.

29-009 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Lógicamente, las señales de los puntos kilométricos fueron las mismas que las que se emplazaron en el trazado desmantelado desde muy antiguo.

29-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

En estos tramos nuevos, en el lado izquierdo del trazado, aparecían unos mástiles clavados en la tierra consistentes en carriles cortados por el centro del alma de los que solo se empleó la parte del patín.

29-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La función de estos postes nos es desconocida, pese a que algunos parecían servir de soportes al cable de un semáforo de distancia, pero, como se verá, están implantados a lo largo de una buena parte del nuevo recorrido.

29-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otro modelo de soporte de cable realizado cercenando un carril por su alma y dejando solo la parte del patín, al que se abrazó un sostén metálico del que se suspendieron las ruedas por donde corrió el alambre.

29-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otro dispositivo que permitió un mejor funcionamiento de los cables aéreos destinados a mover las señales de disco de distancia al permitir un cambio de linealidad.

29-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - 29 de marzo de 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la parte izquierda del trazado aparecía una estructura de hormigón cuyos anclajes de sujeción asomando verticalmente por encima de su superficie, consistentes en una barra roscada, no dejaban lugar a dudas sobre su función: servir de cimentación a un disco de distancia.

29-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sin embargo, por motivos que se desconocen, el utensilio ferroviario de prevención no estaba en su sitio porque se dispuso unos metros más adelante, lo que indica que después de colocado hubo un replanteo de la posición del disco de distancia del cargadero de Puente Nuevo o el del lado Belmez que perteneció a la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa.

29-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Precisamente, el citado en último lugar estuvo enclavado unos metros más adelante. Es posible que fuese este el que sirviera a la antigua parada ya desmantelada, que fue traído hasta aquí, una vez levantado el antiguo trazado, para que siguiese prestando su servicio en este nuevo punto.

29-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - 29 de marzo de 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la parte elevada del mástil tuvo un par de linternas dotadas de lentes Fresnel, una de las cuales, la inferior, contó con una pantalla de ocultación (Fontán, 2008: 38), como ya se vieron también en el semáforo de distancia del lado Belmez de El Parralejo.

29-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la parte inferior, el disco contó con una excéntrica de movimiento que era accionada por la transmisión de doble hilo que se movía mediante una palanca ubicada en la cabina de mando de la estación.

29-019 - 29-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - 29 de marzo de 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un espectacular atardecer de primavera en la zona de La Alhondiguilla.

29-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 30 de abril de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

Panorama de los puentes visto desde una locomotora 1300.

29-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - 29 de marzo de 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El primero se denominó Puente de las Navas.

29-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Salvaba la depresión del arroyo de las Navas del Molero, en cuyo P. K. 42,540 lo sorteaba y del que tomó el nombre.

29-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Fue construido en 1972 para permitir que el nuevo trazado cruzase una de las colas del pantano.

29-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Su longitud total alcanzó los 266 metros.

29-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Se apoyó mediante trece pilares y en los dos estribos, por lo que tuvo catorce vanos de 18 metros de longitud cada uno.

29-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

El tablero se dispuso sobre dos grandes vigas paralelas de hormigón que lo recorrieron de un extremo a otro.

29-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La estructura tuvo una leve inclinación, por lo cual, la parte alta estaba en el estribo sureste y la parte más baja en el contrario.

29-029 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Se construyó en una recta que presentaba una suave desviación curva hacia la izquierda en las últimas decenas de metros de su lado norte.

29-030 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Salvar todo tipo de accidentes naturales o provocados por el hombre que están relacionados con el agua es otro de los grandes retos del ferrocarril.

29-031 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este elemento, tan necesario para la vida del ser humano, puede, a su vez, convertirse en un problema para este cuando intercepta sus vías de comunicación.

29-032 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El ferrocarril, como otros medios de locomoción, se ha visto obligado a sortear su presencia cuando violenta, dulce o sibilamente se interponen en su discurrir.

29-033 - 29-034 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Además de este, la carretera de La Alhondiguilla a Córdoba fue la ruta que comunicó la antigua estación de ese nombre y la carretera de Almadén en su P. K. 37,000, ubicado a la altura de Villaharta. La carretera seguía una dirección paralela al arroyo de las Navas del Molero por su orilla derecha. Fue la primera vía de comunicación que tuvo la parada ferroviaria.

29-035 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 30 de abril de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

El puente de las Navas fue una obra de ingeniería cuya estética aún sorprende a quien la contempla desde cerca o desde una perspectiva más alejada. En los años en que las lluvias son abundantes, su bella pero sencilla estructura decolla por encima de las aguas.

29-036 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Álvaro Olivares Olmedilla

Pero a veces, cuando sobreviene un año de pluviometría escasa, es posible contemplar la obra en toda su magnitud.

La imagen se ha tomado del catálogo de la exposición *El ferrocarril y sus vivencias*, página 12.

29-037 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Indudablemente, la obra copa la atención de quien contempla el paisaje, pese a la indudable belleza bucólica de la zona.

29-038 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Casio Exilim - 17 de abril de 2016 - © José Antonio Ortega Anguiano

El macizo que se levanta al fondo corresponde a las estribaciones septentrionales de la Loma del Parralejo.

29-039 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Casio Exilim - 17 de abril de 2016 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tras la montaña, en las caras de solana de un pequeño valle, está la localidad de Villaharta.

29-040 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Entre un puente y otro había tan solo algo más de un centenar de metros de vía que hubo que tender entre los taludes de una trinchera de baja altura.

29-041 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Álvaro Olivares Olmedilla

El puente de Los Puerros fue diferente al de las Navas en cuanto a su diseño. Pese a la proximidad, cada uno de estos dos trabajos de ingeniería tuvo su propio aspecto.

La imagen se ha tomado del catálogo de la exposición *El ferrocarril y sus vivencias*, página 14.

29-042 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Efectivamente, mientras el primero se caracterizó por sus pilares y su tablero arquitrabado y rectilíneo, el segundo se distinguió por sus grandes arcos de medio punto y su curvatura hacia el oeste.

29-043 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el lado izquierdo del acceso sudeste tuvo una pequeña construcción cuadrada cuyo uso no se ha podido determinar. Aventurando una hipótesis de su posible uso puede que fuese la caja de registro de algún tipo de cableado eléctrico o telefónico que debía cruzar la construcción, como ocurre en otras obras similares.

29-044 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El puente salvaba la depresión del arroyo de ese mismo nombre, que había sido inundada por las aguas del embalse. El cauce estuvo situado bajo el P. K. 42,925.

29-045 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al igual que el primero, la construcción se realizó también en el año 1972.

29-046 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Su longitud total alcanzó los 168 metros.

29-047 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Su altura máxima fue de 21 metros, que correspondió al pilar número 9, si se considera que el 1 es el más próximo al estribo suroeste y el 13 el que se acerca más al estribo noroeste.

29-048 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La presencia de mechinales en el arranque de los arcos indica que su estructura de hormigón se confeccionó usando la técnica de encofrado y mediante el uso de un armazón de madera.

29-049 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

El tablero se apoyó mediante trece pilares y los dos estribos, por lo que la obra tuvo catorce vanos, al igual que su compañero, pero tan solo de 12 metros de longitud cada uno en vez de 18 metros.

29-050 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El arroyo de los Puerros nace en la sierra que se extiende al norte de Villaharta y lleva una dirección este-oeste hasta que se encuentra con la carretera de Córdoba a Almadén y la cruza, tras lo cual gira noventa grados al sur.

29-051 - 29-052 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Entonces, se encuentra con el arroyo de la Adelfilla y ambas aguas corren juntas en la dirección indicada hasta que llegan al cauce del arroyo de las Navas del Molero.

29-053 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

Antes de entregar sus aguas al arroyo de los Puerros, el de la Adelfilla cruzaba una calzada, la que aparece en la imagen, que seguía paralela al citado en primer lugar por su orilla derecha.

29-054 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

Se trataba del camino de la Ballesta, denominada así por el nombre de unas minas que hubo en las cercanías, que partía de la carretera de Almadén y terminaba en la de La Alhondiguilla a Córdoba, que como se ha citado ya, iba desde el P. K. 37,000 de la carretera de Almadén a la citada estación.

29-055 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sin embargo, en los primeros años del siglo XX, la ruta de la Ballesta se denominó carretera de Villaviciosa a la que iba hasta Almadén, porque ponía en comunicación ambos puntos. Tal ruta pasaba entre el lugar donde un día se ubicaron los pilares 10 y 11 del puente de los Puerros.

29-056 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un centenar de metros aguas abajo, el arroyo de Los Puerros desembocaba a su vez en el de las Navas del Molero, que unos doscientos metros más adelante pasaba bajo el tramo metálico de La Alhondiguilla dispuesto en el trazado primigenio y después desmantelado.

29-057 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 30 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La ausencia de cualquier adorno confiere al hormigón un protagonismo único a pesar de ser un sencillo material.

29-058 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por sí mismo, puede dar entidad a una perfecta obra de ingeniería de la misma manera que la madera de un humilde árbol se convirtiera un día, por la mano del hábil artesano, en un stradivarius.

29-059 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 29 de abril de 1990 - © Autor desconocido

El tren fletado por la Asociación Cordobesa de Amigos del Ferrocarril con motivo de un Congreso Ferroviario cruza el puente de Los Puerros.

29-060 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Junio, 1993 - © Salvador Pinel

La locomotora Alco 313-006-9 acaba de sortear el puente de las Navas del Molero mientras las tolvas TT4 permanecen aún sobre el tablero.

La imagen se ha tomado de la revista *Maquetrén*, número 23, página 8.

29-061 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Junio, 1993 - © Salvador Pinel

Otra locomotora Alco, con su librea amarilla y gris pasando el puente de los Puerros mientras remolcaba las tolvas TT4 para llevarlas hasta la central térmica.

La imagen se ha tomado de la revista *Maquetrén*, número 23, página 6.

29-062 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Junio, 1993 - © Salvador Pinel

Mientras la vía estuvo en un estado aceptable, no solo rodaron por ella las tolvas que sirvieron casi en exclusiva de material móvil en la línea. Además, los trenes militares también fueron otros de los convoyes esporádicos que se vieron franquear estos dos puentes.

La imagen se ha tomado de la revista *Maquetrén*, número 23, página 4.

29-063 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Junio, 1993 - © Salvador Pinel

Sin embargo, lo habitual fueron las composiciones de diez tolvas.

La imagen se ha tomado de la revista *Maquetrén*, número 23, páginas 6-7.

29-064 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Septiembre, 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La magia del ferrocarril se cimenta no solo en la potencia de sus locomotoras, en el progreso que ha aportado al ser humano y en otros aspectos evidentes...

29-065 - 29-066 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

...Sino también en la belleza que son capaces de generar sus obras de ingeniería.

29-067 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Mi hijo José Antonio esperaba paciente a que terminase de tomar una panorámica de ambos puentes mientras descansaba sentado sobre un montón de traviesas que se habían sacado de debajo de las vías debido a su deterioro.

29-068 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal de P. K. 43,000 se levantaba a la izquierda de la vía.

29-069 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al tratarse de un trazado implantado cuando los nuevos diseños de estas señales estaban ya en vigor, la señal antigua no se encontraba también a su derecha, como ocurría en el resto de la línea.

29-070 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como corresponde a una obra de ingeniería realizada cuando la técnica permitió la construcción con hormigón, los elementos tan corrientes como una simple tajea se realizaron mediante el sistema de encofrado.

29-071 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta dispuso ante su entrada de un recipiente adonde se vertían las aguas de tres canchales diferentes: los dos de las cunetas que provenían de la derecha y de la izquierda y el que bajaba de la loma en la que se encajó la trinchera.

29-072 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

En los dos trazados nuevos se dispuso la explanación con recorridos rectilíneos o de curvas de muy amplio radio.

29-073 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un caño de elementos prefabricados y encofrados de hormigón propio de las décadas iniciales de la segunda mitad del siglo pasado cuando el encarecimiento de la mano de obra se equilibraba con el empleo de estos materiales ya confeccionados.

29-074 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Es posible que el pequeño cauce estacional que pasó por su interior fuese el mismo que durante años y años estuviese pasando por el P. K. 43,819,50 del trazado antiguo.

29-075 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

RENFE dispuso de una red de canteras de donde se extraía la piedra para el balasto de la vía en los años intermedios del siglo XX.

29-076 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Precisamente, la cantidad de material pétreo empleado fue lo que destacó en los nuevos trazados que se construyeron en los años cincuenta y sesenta del siglo XX y lo

que dio estabilidad y seguridad a la circulación de los trenes españoles, una cuestión ciertamente importante dentro del ámbito ferroviario, porque es el principio mediante el cual el ferrocarril puede funcionar (Monreal, 1959).

29-077 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como se ha dicho, la función que tuvieron los postes que se levantaron a la izquierda de la vía nos es desconocida, más allá de la aseveración de que hubiesen servido para sostener el cable aéreo de un semáforo de distancia, inexistente a todas luces más allá de la proximidad de una estación.

29-078 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal nueva de P. K. 44,000 se levantaba en un lugar en el que a ambos lados de la vía se dispusieron los postes de los que se hablaba en la imagen anterior, lo que aumenta lo inexplicable de su ubicación.

29-079 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como en otras partes de la línea, aquí también se agolpaban las traviesas sacadas de debajo de los carriles y dejadas en un ribazo tras ser sustituidas por otras nuevas a la espera de que fuesen retiradas por el personal de la brigada de vía y obras correspondiente a este tramo de la línea.

29-080 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Pese a que en la lejanía se veían pinos de repoblaciones efectuadas en los años setenta del siglo XX, la vegetación autóctona de la zona era, en su mayoría, la encina, el lentisco, la retama y otras especies de monte bajo que habían acabado por enseñorearse de un terreno que un día fue una feraz dehesa.

29-081 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

A lo lejos, aparecía la señal del P. K. 44,500.

29-082 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las trincheras de taludes de baja altura se alternaban en estos tramos de nueva construcción con pequeños terraplenes también de poca elevación.

29-083 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tal disposición de la explanación produjo un trazado de un gradiente continuo cuya altura máxima entre la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa y Espiel fue de 22 metros, resultado de la cota 449 sobre el nivel del mar, ubicada en la primera parada, y la cota 471, emplazada en el cargadero de La Estrella.

29-084 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

A lo lejos, en plena curva se advertía la presencia de una estructura metálica, en concreto, una barandilla semejante a otras que se usaron como vallas de protección de un puente.

29-085 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Efectivamente, este puente, cuya estructura estuvo dispuesta en una leve curva, fue uno de los cuatro construidos en 1972 que sirvieron a alguno de los dos tramos nuevos.

29-086 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Su longitud de 88,20 metros contrastaba con su poca altura cuyo punto más elevado sobre el suelo no pasó de los seis metros.

29-087 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

Constó de ocho arcos de 6,10 metros de luz y su misión consistió en salvar una de las colas del pantano, la que formó la depresión del cauce del arroyo de Juana, la Mala, de cuyo topónimo tomó el nombre.

29-088 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

A consecuencia de ello, hubo que hacerlo así en vez de disponer un terraplén que hubiese minado el agua debido al largo periodo de tiempo que parte de su estructura debía permanecer sumergida.

29-089 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Para ello, la cimentación del puente se realizó de manera concienzuda logrando hacer un bloque compacto entre base, pilares, arcos y tablero.

29-090 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tras rebasar el puente, la vía continuó adelante a la búsqueda de su conexión con el corto recorrido intermedio que se encontraba entre el primer tramo desviado y el segundo, pero cuya construcción se realizó en los orígenes de la línea.

33.30.0. Trayecto del primer tramo desmantelado (zona norte)

30-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

El primer centenar de metros de vía que se enclavaron tras la aguja de salida de la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa en dirección a Belmez giraba levemente en dirección al norte, hacia una trinchera dispuesta en curva.

30-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

El perfil entre la estación de La Alhondiguilla y Belmez fue muy suave, por lo cual tan solo había rampas de 10 o 12 milésimas. Por ello, si existieron trincheras como esta, estuvieron conformadas por taludes de escasa altura.

30-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tras acabarse esta, se iniciaba un terraplén que salvaba una leve depresión sobre la que se asentó una larga recta.

30-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Prácticamente, todas las alcantarillas y tajeas de la línea que se han mostrado hasta ahora en las imágenes siguieron un modelo único preestablecido, fruto de la imposición estatal de una ley que unificó la fisonomía de todas las que se levantasen en todo nuevo ferrocarril que se tendiese en el territorio nacional.

30-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por ello, las diferencias entre unas y otras de las que hubo en el tramo indicado estribaron en las medidas que se les dio a cada paso de agua. Sin embargo, como podrá observarse, el catálogo de estos elementos mostrados a partir de este momento será más variado debido a que fueron hechos antes de la promulgación de la ley.

30-006 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

Efectivamente, la tipología arquitectónica de las obras de fábrica relativas a los pasos de agua que se implantaron entre La Alhondiguilla y Belmez fue muy disímil debido a la actuación potestativa de las distintas contratistas de canteros que las llevaron a

cabo, por lo cual, su diseño debió ser una elección personal del grupo de picapedreros que las construyeron.

30-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La tajea de 0,60 metros de luz, plantada en el P. K. 43,819,50, tuvo un diseño completamente diferente al resto, lo que prueba la alternancia de varias cuadrillas de trabajadores de la piedra que intervinieron en la construcción de una misma línea.

30-008 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

Incluso, el aspecto de su otra puerta, oponente y compañera inseparable, fue algo distinta, aunque sus diseños fueran casi los mismos.

30-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Promediado el largo terraplén, se implantó el caño de 0,40 metros de luz, que se ubicó en el P. K. 43,893,50.

A la izquierda del trazado aún podía verse un trípode de hierro de los usados para sostener enhiestos los postes del telégrafo y que no fueron retirados cuando se desmanteló la línea.

30-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algunos puntos del trazado abandonado no se sumergían bajo las aguas del embalse, sin embargo, por razones de ingeniería ferroviaria el nuevo recorrido debió disponerse algo alejado del original.

30-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Debido a ello, la zona se presentaba como una antigua dehesa que perdió su aspecto de espacio controlado por el ser humano y se mostraba algo agreste.

30-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Quizás, parte de su apariencia rústica se debió a la profusión de chaparreras, aunque aún el monte bajo hubiese dominado una gran parte del suelo.

30-013- Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Precisamente, la contención de la vegetación autóctona se debió a la proliferación de grandes rebaños de ganado ovino que se veían por el espacio que quedó entre las dos vías, la nueva y la abandonada.

30-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Debido a su proliferación, en esta parte no se retiró el balasto cuando se desmanteló la superestructura de raíles y traviesas de madera que hubo en este tramo de la línea.

30-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Posiblemente, la dificultad de acceso a la zona para los camiones que debían llevarse obligó a prescindir de un elemento que hubiese servido en cualquier otro punto de los múltiples trazados ferroviarios del país.

30-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque en una ruina completa, esta casa del P. K. 44,483 presentaba mejor aspecto que su homóloga situada en el P. K. 42,867 para poder discernir cómo debieron ser ambas. Como la citada, también fue construida en 1906, pero, en este caso fue plantada a la derecha del trazado.

30-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque ambas se hicieron siguiendo unos planos de medidas idénticas, la disposición de los corrales, situados a la derecha, la convirtieron en un modelo algo diferente a la ya conocida, puesto que aquellos estuvieron colocados a la izquierda.

30-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La inexistencia de los hastiales no hizo sospechar que la techumbre no consistió en un tejado a dos aguas convencional. Sin embargo, mediante transmisión oral, la familia Calvo, que había vivido en la anterior, indicó que se trataba de dos inmuebles de dos plantas.

30-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

El lateral conservado de la vivienda, en el que aún se conservaba los adornos que conformaron el dintel de una ventana, en la que además quedaba uno de los postigos, permitió conocer la apariencia de los vanos del edificio analizado. Con ello, si el diseño de estos se repetía en cada uno de las aperturas al exterior, como habría sido lo lógico en

la realidad, se pudieron reconstruir dos inmuebles de los que no existen planos en el AHF.

30-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El operario o la operaria que habitaba en esta casa con su familia, custodió el paso a nivel del P. K. 44,502, donde se cruzaba la vía con el antiguo camino que unía Villaviciosa y el Valle de los Pedroches.

30-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por esta zona, a la izquierda de la vía, debió estar disco de distancia del lado Belmez de la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa. Precisamente, unos metros más delante de donde se tomó la foto había una estructura plana de hormigón en el suelo que puede que fuese el emplazamiento de la señal citada.

30-022 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta amalgama de ramas, viejas traviesas y una construcción irreconocible reflejan el estado irrecuperable de un enorme pozo de brocal generoso, amplio diámetro y bajo pretil. Ni siquiera conservaba las señales del horcón que un día sostuvo la carrucha que deslizaba la sogá del cubo.

30-023 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

Durante muchos años, fue el necesario proveedor del agua que necesitaron las gentes y los animales domésticos de la casa ya conocida del paso a nivel, pero, tras ser abandonada por sus usuarios, creció en sus paredes interiores una higuera bravía que acabó por desventrarlo, con lo que se convirtió en una ruina.

30-024 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta pila de lavar la ropa estaba situada a menos de dos metros del brocal del pozo. Curiosamente, tuvo dos lavaderos, uno a cada extremo, como corresponde al equipamiento mínimo que se requería para el desenvolvimiento de los miembros de dos familias que fueron las que se suponen habitaron la vivienda doble en un principio.

30-025 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

Efectivamente, la casilla de vía y obras a la que sirvió el pozo, en su origen no fue un edificio unifamiliar, sino que acogió a dos agentes y a sus seres queridos. Sin

embargo, debido a lo exiguo del espacio, a partir de un determinado momento, la vivienda fue ocupada por tan solo una familia.

30-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Pese a la proliferación de las chaparreras, que ocuparon la antigua explanación de manera imparable, los almendros permanecían en su lugar realizando la labor para la que fueron plantados en las últimas décadas del siglo XIX: contener los taludes del terraplén.

30-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La explanación se plantó sobre un terraplén de varios cientos de metros de largo que debió levantarse para que el tren siguiese su transitar sin recurrir a grandes subidas y bajadas, algo que no puede permitirse este medio de transporte.

30-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este pontón de 4 metros de luz se ubicó en el P. K. 44,781,70, en el cauce estacional conocido como arroyo de Juana, la Mala. Quienes lo levantaron lo hicieron en un momento indeterminado anterior a la inauguración del primer tramo de la línea de Belmez a La Alhondiguilla en 1870.

30-029 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como era normal, este tipo de obras, ya fueran grandes o pequeñas, se alzaban antes de que se construyese la explanación y luego se iba a añadiendo tierra hasta alcanzar el nivel deseado en el que debía disponerse la superestructura.

30-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Según el Perfil Longitudinal de 1921, la luz del puente alcanzó los 4,65 metros, sin embargo, es un error, ya que se ha constatado midiendo directamente sobre la obra que las medidas de ancho de la alcantarilla fueron 4 metros.

30-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tras acabarse el talud derecho, aparecía la vía del primer tramo desviado cuya presencia tomaba un total protagonismo mientras que el trazado ya desmantelado parecía ocultar los últimos metros de su recorrido bajo las copas de las jóvenes encinas y las tupidas aulagas.

30-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Finalmente, en el P. K. 45,050 aproximadamente, se encontraron ambos caminos, quedando a la derecha de la imagen el antiguo.

En el otro lado está Rosa, mi mujer, que alguna vez me acompañó en mis viajes a pie por la línea.

33.31.0. Trayecto del tramo intermedio

31-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El desviación de la línea que se hizo cuando se acometieron las obras del pantano de Puente Nuevo debía prolongarse hasta el P. K. 46,600, pero, como quiera que durante un corto trayecto la cota por la que discurría la vía estaba por encima del nivel de las aguas y algo alejada de la orilla, se aprovechó una parte del recorrido original que se concentró entre el P. K. 45,000 y el 45,400, por lo que al menos en este espacio no hubo que hacer obras de infraestructura, salvo algunas de menor importancia.

31-002 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una de ellas fue el arreglo que se le practicó a la portada norte de la alcantarilla de 1,50 metros de luz ubicada en el P. K. 44,979,55, que con la nueva corrección de las medidas del trazado se quedó en el P. K. 45,005, a la que se le añadió un enfoscado de cemento que tapó toda su antigua fisonomía, tanto la del frente como la de las aletas.

31-003 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

El lado sur de la alcantarilla muestra el aspecto original que tuvo desde su construcción en 1868. La confección de su arco de medio punto se hizo de acuerdo a viejos cánones constructivos que provenían de la arquitectura romana. Por ejemplo, el sistema de superponer tres roscas de dovelas puede verse en la embocadura de la Cloaca Máxima sobre el Tíber a la altura del Foro Boario, que se construyó en el siglo I a. C. (Adam, 2002: 173).

31-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

También en el tramo intermedio jalonaron el trazado los postes metálicos cuyo uso no se sabe muy bien para qué se destinó.

31-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Señal fija de rasantes que indicaba que hacia la derecha de la misma existió una rampa de 0,004 a lo largo de un trayecto de 828 metros y hacia la izquierda de la misma hubo un nivel 0 a lo largo de un trayecto de 150 metros.

31-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Casi recostada sobre el talud izquierdo de la trinchera, esta humilde y desvencijada caseta se levantó en el lado izquierdo de la vía en el P. K. 45,150. Nunca pudo averiguarse para qué fue construida en mitad del trazado, justo cuando el viejo y el nuevo tramo se unieron brevemente para volver a diversificarse otra vez algo más al norte de este punto.

31-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este fue otro de los pozos que aparecieron como resultado de excavar la trinchera para permitir el paso del ferrocarril en los años iniciales de la década de los setenta del siglo XIX. Cuando el manantial surgió generoso en aquel momento, el capataz de las obras debió agradecer a la naturaleza ese regalo, por lo que le dedicó al venero un especial cuidado cerrándolo con un brocal para protegerlo en lo posible.

31-008 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

La permanencia de la clara fuente es un ejemplo de cómo se aprovechaba en la España Seca un bien tan preciado como el agua cuando afloraba casualmente. Su presencia también explica el por qué el pequeño edificio de uso temporal se instaló justo allí en la segunda mitad de la década de los sesenta del siglo XX.

Un día, más de ciento veinticinco años después, su agua también calmó mi sed. Qué sabor tenía a Pureza...

31-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

A lo lejos, en plena curva, en su lado interno, apareció la estructura metálica de una garita unificada cuyo cometido no fue posible justificarlo.

33.32.0. Trayecto del segundo tramo desmantelado

32-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El trazado nuevo se separaba otra vez del original en el P. K. 45,350 aproximadamente.

32-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

A escasas decenas de metros más adelante, en el P. K. 45,386,40, se emplazó un caño de 0,40 metros de luz.

32-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un día, se levantó en este lugar una vivienda cuyos restos han desaparecido absolutamente. Sin embargo, el MTN Hoja 901, Villaviciosa, en sus ediciones de 1898, 1934 y 1938, indica que hubo aquí una casa doble de vías y obras que estuvo situada a la derecha del trazado en el P. K. 45,400, pero que fue arrasada totalmente cuando en 1972 se construyó sobre su emplazamiento el segundo tramo desviado, justo donde confluía con el original.

32-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Además de esta afirmación de su presencia, el emplazamiento del edificio también se señaló en el Perfil Longitudinal de 1921. Además, hubo otros dos elementos que probaron su existencia: el basamento de una pila de lavar la ropa y un pozo sin brocal casi irreconocible como tal si no fuese porque un cúmulo de piedras dispuestas en círculo y una traviesa tendida a lo largo de ellas advertían al posible despistado del peligro que suponía caerse dentro.

32-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa sirvió para albergar a la persona que se encargó de abrir y cerrar las barreras del paso a nivel del P. K. 45,406, que sirvió para el cruzamiento del ferrocarril y del camino de Navaobejo, una ruta que se ha perdido debido a que a partir de que se llenase el embalse de Puente Nuevo ya nadie la transitó porque acababa en la cercana ruta de Extremadura, que también fue poco transitada desde que se construyera la antigua carretera de Almadén en el siglo XIX.

32-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como se decía más atrás, la diversidad de diseños aplicados a las alcantarillas y tajeas en el primer tramo construido entre Belmez y Alhondiguilla dio tipos de elementos tan curiosos como este sin cubrir, que se adaptaba a la altura de cualquier cota de la explanación subiendo más o menos los estribos correspondientes.

32-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex -Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por las medidas de luz del vano, esta sería una alcantarilla de 1,02 metros de luz P. K. 45,532,10, pero la estructura sin cubrir la convirtieron en un híbrido difícil de clasificar.

32-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sus constructores sabían un oficio ancestral que hoy, casi, ha desaparecido. Los canteros eran grupos de artesanos que se desplazaban hasta el tajo y allí permanecían hasta que estuviese terminado. Tenían el mismo trabajo y la misma errante actividad que quienes tallaron las formas recoletas de las iglesias románicas y las exultantes catedrales góticas.

32-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Ninguna de esas obras, incluida esta, no eran ni mejores ni peores que los templos citados porque cada una cumplió con su misión, por ello, el sentido artístico, histórico o patrimonial con que las hemos adornado hoy no tiene tanto valor como creemos.

32-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía discurrió en esta zona por el glacis de la sierra, que estuvo conformado por suaves pendientes que conformaron pequeños cauces estacionales de agua.

32-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sin embargo, de nuevo la vía estuvo dispuesta en la cresta de un impresionante terraplén que salvaba el cauce de un arroyo menor que elevaba la superestructura hasta el nivel necesario requerido por el trazado.

32-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

El recorrido ferroviario paralelo se observaba, más o menos, a lo largo de todo el discurrir del contrario. Desde esta larga elevación de la línea abandonada se veía la solución adoptada para el nuevo en un espacio que orográficamente requirió tan solo la implantación de un puente.

32-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Para poder construir una estructura de estas proporciones se precisó una ingente mano de obra que se elevó a varios miles de trabajadores venidos, sobre todo, de Extremadura.

32-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La menor profusión de chaparreras y almendros dispuestos en la antigua explanación permitía ver el volumen de tierra traído hasta aquí desde trincheras excavadas en otros puntos de la línea con el fin de conformar un terraplén de grandes proporciones.

32-015 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el P. K. 46,033,60 se construyó un pontón de 4 metros de luz que permitió el paso holgado del arroyo de Las Alcantarillas. Su diseño y medidas son idénticos al que hubo en la explanación del arroyo de Juana, la Mala y que se dispuso, como ya se ha visto, en el P. K. 44,781,70.

32-016 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

La necesidad de ubicar aquí un enorme terraplén se debió a la obligación de que la vía pudiera cruzar la depresión del cauce del arroyo de Las Alcantarillas sin que se viese constreñida a efectuar forzados descensos y subidas o tener que construir un costoso puente. No fue el único gran terraplén que tuvo la línea.

32-017 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una vez implantados, estos diques representaron un gran obstáculo para el discurrir natural de las aguas de ocasionales tormentas. Para darle paso, se construyeron hasta cuatro pontones cuya imponente luz no fue muy frecuente entre los pasos de agua construidos en la línea.

32-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cuando el día 14 de enero del año 2009 realicé una de mis visitas a la zona, como carecía de móvil, mi sobrino Manolillo me dejó su móvil para que estuviese localizable por si me pasaba algo imprevisto. Sonó el teléfono. Le había puesto un aviso de llamada que reproducía la canción de Joaquín Sabina que comienza diciendo "*No soy un fulano con la lágrima fácil de esos que se quejan solo por vicio*". Pensando que era él porque otras veces que me lo había dejado me llamaba a media mañana para saber dónde estaba, contesté sin dar tiempo a que me hablase diciendo "¿Tú no eres un fulano con la lágrima fácil de esos que se quejan solo por vicio?". Entonces, se oyó una voz al otro lado que dijo "¿Cómo...?"

32-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

No. No era mi sobrino, era un amigo suyo, por lo cual le expliqué que yo era Manolo, que era su tío, que estaba haciendo una investigación sobre la línea de Córdoba a Belmez para hacer una tesis doctoral y para hacer una maqueta para el Ayuntamiento de Espiel y como no tenía móvil, me lo había dejado Manolo para que estuviese localizado, no fuera a pasarme algo y no apareciese en el lugar y hora dónde debía recogerme más tarde y no supieran por dónde empezar a buscarme... Cerré la boca, le dí el número de teléfono donde trabajaba y colgué. Con tal excusa seguro que se creyó que al fulano que le estaba contando todo esto se le había ido la olla. Seguro.

32-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una repoblación forestal realizada en los años setenta creó un pinar muy próximo a la vía cuya extensión se dilató desde La Alhondiguilla hasta casi la estación de Espiel con leves espacios de discontinuidad. Debido a su cercanía a la vía, su siembra se produjo cuando la línea había sido desmantelada de su emplazamiento original.

32-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra vez, la vía más reciente aparecía a la derecha del trazado abandonado buscando un próximo reencuentro.

32-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Pero antes, la alcantarilla de 1 metro de luz, ubicada en el P. K. 46,396,70, salía al paso mostrando otro aspecto idéntico al ya implantado en la del P. K. 45,532,10.

32-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los lados del ángulo agudo conformado por los dos trazados cada vez se acercaban más hacia su vértice.

32-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal del P. K. 46,500 aparecía enhiesta sobre el terreno que un día ocupara el antiguo trazado.

32-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Diciembre, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La nueva unión con el trazado se produjo en el P. K. 46,550, aproximadamente.

33.33.0. Trayecto del segundo tramo desviado

33-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Posiblemente, el punto de separación del nuevo trazado que originó este segundo tramo desviado fuese el P. K. 45,360. Desde aquí, comenzó una amplia curva que giró con decisión hacia el noroeste. Unos metros más adelante, tuvo su encuentro con la señal moderna del P. K. 45,500.

33-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una alcantarilla realizada con tubo prefabricado de hormigón, pero de dos pasos de agua paralelos, que se ubicó en el P. K. 45,448.

33-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

En las alcantarillas que sirvieron a ambos trazados pudieron verse disímiles tipologías, modos constructivos y diferentes materiales en los que la manufactura artesanal y la utilización de elementos en serie de hormigón hablaban de una evolución e imposición de nuevas técnicas más baratas y rápidas en la ejecución constructiva.

33-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Depositadas junto a la vía para ser usadas en un futuro incierto o abandonadas para siempre, era posible ver las traviesas de madera junto al viejo trazado como una reliquia del pasado que se resistía a desaparecer.

33-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Piedra y madera fue la cimentación que soportó todo el peso del ferrocarril desde su origen en la tercera década del siglo XIX: dos humildes materiales constructivos de los que el ser humano se sirvió desde que comenzó a levantar sus modestas o grandes obras de ingeniería.

33-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La sección transversal de los maderos destinados a servir de traviesas debía tener unas características formales determinadas para que fuesen aceptadas por las compañías ferroviarias existentes antes de la unificación de RENFE. Incluso, la que exigía esta empresa estatal no se diferenció excesivamente en cuanto a dimensiones si se la comparaba con las normalizadas por MZA, Norte o Andaluces.

33-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El puente de Las Alcantarillas estuvo instalado en el P. K. 46,048. Se construyó en los últimos años sesenta del siglo XX para sortear un arroyo mínimo cuyo cauce anegado por las aguas del embalse de Puente Nuevo obligó a que se levantase esta obra de hormigón de tres ojos de grandes proporciones.

33-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex -Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El diseño de la barandilla fue el unificado para todas las construcciones de este tipo que se levantaron en los cauces que debía sortear la vía en cualquiera de los dos tramos desviados.

33-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque el puente salvaba un arroyo humilde, su alta e imponente estructura estuvo compuesta de tres arcos de doce metros de luz.

33-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido-Col. García Mateo

El hecho de que la permanencia de su estructura sustentante dentro del agua del embalse fuese muy prolongada hizo que se debiese construir con un sistema que no se deteriorase con la erosión.

33-011 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta obra, como la de los puentes precedentes que ya se han visto en estos tramos desviados, se debió hacer mediante la técnica del encofrado, consolidando la estructura con un entramado de ferralla que le dio cohesión a todo el conjunto. Así mismo, en su fisonomía se podían percibir las distintas hiladas de cemento que se fueron superponiendo esta coronar la obra en el tablero. También era posible ver colgando los alambres herrumbrosos que sobresalían de las paredes.

33-012 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

Así mismo, eran evidentes los mechinales que sostuvieron en los momentos de su construcción las vigas que sustentaron el armazón de medio punto sobre el que se descargó el hormigón líquido.

33-013 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Enero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

El puente tuvo una longitud total de 82,40 metros, los arcos tuvieron un diámetro de 12 metros de luz, su altura máxima fue de 10 metros a contar desde el cauce del arroyo y la anchura de las pilas fue de 5 metros.

33-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El trazado seguía adelante a través de una pequeña trinchera escoltado por carriles seccionados que debieron sostener algún tipo de cable aéreo cuyo uso nos es desconocido.

33-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al salir a campo abierto, apareció a la izquierda el trazado desmantelado, con lo que la obra de desvío iba a concluir en breve. Obsérvese que en su camino hay una alcantarilla sin cubrir igual a la ya vista más atrás.

33-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como es natural, ese paso de agua tuvo su correspondencia en este trazado paralelo con una tajea de tubo de hormigón que debió ponerse en torno al P. K. 46,440.

33-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Finalmente, la señal nueva del P. K. 46,500 marcó el final de este segundo recorrido desviado y siguió con su itinerario único hasta el final de la línea.

33.34.0. Trayecto del P. K. 46,500 a La Estrella

34-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La alcantarilla descubierta de 1 metro de luz, dispuesta en el P. K. 46,575,75, fue una de las cuatro de este tipo que hubo en el trazado original, pero tan solo esta y otra más enclavada entre Espiel y La Trinidad quedaron dentro del trayecto en uso.

34-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Precisamente, a esta se le colocaron entre los dos estribos unas traviesas para que soportasen mejor el peso de las máquinas diesel cada vez más potentes que se destinaron a la línea y las tolvas cargadas de carbón que circularon entre la estación de Peñarroya y la central térmica de Puente Nuevo.

34-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

En algún punto de esta larga trinchera dispuesta en curva hubo un paso a nivel que se ubicó en el P. K. 46,868,60, pero no se ha encontrado ningún indicio del camino al que sirvió ni sobre el terreno ni en ninguna de las ediciones del MTN Hoja 901, Villaviciosa.

34-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal del P. K. 47,000 marcó el inicio de la mayor recta de la línea, que llegó hasta el P. K. 49,000, con lo cual, alcanzó los dos kilómetros de recorrido.

34-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por espacio de unos quinientos metros, la vía discurría por una trinchera de taludes no demasiado altos coronados de encinas y chaparreras.

34-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El paso a nivel del P. K. 47,480,50, carente de barreras, permitió el tránsito de vehículos que circulaban por el antiguo camino que unía Espiel con Villaviciosa.

34-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La boca nordeste de una alcantarilla de 1,50 metros de luz, emplazada en el P. K. 47,590, que tuvo un diseño formal muy similar a cualquier otra de la línea, pero distinto a la vez debido a la combinación de materiales empleados como el ladrillo y los sillares.

34-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Además, debido a que el terreno de la explanación se erosionaba, hubo que construir un muro en seco de *opus incertum* de unos seis metros de largo para contenerlo que se dispuso en línea con el arquitebado que coronaba la alcantarilla.

34-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

En este terraplén, en el P. K. 47,894, estuvo emplazada la alcantarilla de 1,50 metros de luz que salvaba el cauce de un pequeño arroyo.

34-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las señales moderna y antigua del indicador del P. K. 48,000.

34-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algo más adelante, en el P. K. 48,175,50, se emplazó el caño de 0,40 metros de luz.

34-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La recta, que parecía interminable, se inscribió de nuevo en una trinchera de bajos taludes cuajados de lentiscos y chaparreras y otras especies de monte bajo autóctonas de la sierra.

34-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por una cesura de sus paredes, se escapó el agua de escorrentía que pasaba del lado derecho al izquierdo de la vía a través del caño de 0,40 metros de luz que se implantó en el P. K. 48,490,10.

34-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal del P. K. 48,500 homologada por RENFE se emplazó a la izquierda de la vía.

34-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía se aproximaba poco a poco hacia la sierra del Castillo, que aparecía a la derecha del trazado. Más adelante, en el P. K. 48,790, se dispuso el caño de 0,40 metros de luz.

34-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Próximo el final de la larguísima recta, se encontraba un paso a nivel dispuesto en el P. K. 48,848,20 por el que cruzaba el camino que bajaba desde la ermita de la Virgen de La Estrella, la patrona de Espiel, y que se comunicaba con el camino viejo de Extremadura, la antigua vía romana de Corduba a Emerita Augusta.

34-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Para guardarlo, se construyó a la derecha del trazado la casa doble de vías y obras del P. K. 48,819.

34-018 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 5 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Su ubicación en una pendiente hizo que se proveyese al edificio de un sistema de drenado de las aguas de escorrentía que bordeaba la edificación.

34-019 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 5 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

En su zona delantera, conservó una acogedora terraza, que construyó algunos de sus inquilinos ocasionales, que extendía su perímetro hasta el límite de la vía

34-020 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 5 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

También por su lado izquierdo contó con el sistema de eliminación de aguas que desembocaba en un colector que las dirigía hacia la cuneta de la vía.

34-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Originalmente, el edificio debió responder a la tipología arquitectónica de las otras casas de vía y obras de la línea, sin embargo, la techumbre de tejas árabes del resto de sus homónimas fue sustituida en algún momento de su historia por un cielo raso oculto tras un paramento que se dispuso a modo de pretil de azotea.

34-022 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 5 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La imagen muestra cómo se resolvió el cubrimiento de la vivienda mediante una techumbre consistente en un cielo raso cubierto de losetas de terracota con una leve pendiente que dirigía el agua de escorrentía hacia los agujeros practicados en el pretil, a los que se les añadieron unas tejas para que el líquido no resbalase por la pared trasera.

34-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El huerto y el gallinero de la vivienda aún permanecían en pie, pese a los años transcurridos desde que fuese abandonada cuando se cerró la línea en 1974, aunque luego, durante el año 2008 fue modificado por unos ocasionales ocupantes que no volvieron a recuperar su uso.

34-024 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 5 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sobre el pequeño espacio elevado se emplazó el huerto de la casa donde se sembraron un ciruelo, una higuera y las hortalizas necesarias para cubrir una dieta difícil de completar en un entorno aislado.

34-025 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 5 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vivienda de vía y obras fue conocida en las inmediaciones con el nombre de "La casa de la Bajilla", debido a una guardesa que la habitó en los años cincuenta del siglo XX y que murió atropellada por un tren, posiblemente en 1955, cuando pretendía espantar a una gallina de su propiedad que no se apartaba de la vía.

34-026 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 5 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Quizás hoy parezca que el precio de una vida humana no era equiparable al de una gallina, pero habría que tener en cuenta que en tiempos de penuria extrema un animal doméstico era vital para la subsistencia.

34-027 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 5 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El conjunto de la vivienda se completó con un pozo de agua generosa junto al que quedó un pedestal donde un día hubo una pila que alguien se llevó para seguir dándole un uso que aquí había terminado con el abandono de la casa. Además, cerca se irguió un enorme y bello almezo cuyo follaje verde oscuro dio sombra a la casa cuando declinaba el sol en las calurosas tardes del tórrido verano andaluz.

34-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido

Dos mujeres anónimas cuya foto fotocopiada me dio alguien en Espiel en el año 2009. ¿Fueron madre e hija, o tal vez hermanas, a juzgar por la similitud de las prendas que visten? ¿Eran algunas de las personas que vivieron alguna vez en la casa de la Bajilla debido a la cercanía del edificio? ¿Fue la que parece de mayor edad la infortunada que arrolló el tren? Las fotos dicen mucho de sí mismas, pero hasta un límite en el que aparece el encriptamiento más absoluto.

34-029 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las señales moderna y antigua del indicador del P. K. 49,000, donde, como se ha dicho, acababa la larga recta.

34-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La retama crecía a un lado y otro de la vía, al igual que los almendros, vestidos de blanco en los días intermedios de febrero.

34-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por esta zona, estuvo la alcantarilla de 1 metro de luz que se ubicó en el P. K. 49,142,50.

34-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La imponente mole de la Sierra del Castillo se adueñaba del espacio a medida que la vía se acercaba a la estación de Espiel, pero, antes se interpondría el cargadero de la Estrella.

33.35.0. Cargadero de La Estrella

35-001 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 5 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta escarpada loma de la Sierra del Castillo, una mole geológica que se levanta junto a Espiel, conserva vestigios de haber estado habitada desde tiempo inmemorial. La retama, el olivar que se ha dejado de labrar y el monte bajo cubren toda la superficie en la que afloran las bellas calcitas azules de la zona, unas formaciones geológicas que se muestran en cúmulos compactos concentrados en puntos concretos o diseminados por doquier.

Precisamente, esta fue la piedra que se llegó a embarcar allí durante seis décadas, así como la barita extraída de explotaciones a cielo abierto que existen en la zona, que se destinó a diferentes usos.

35-002 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 5 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El espacio geológico reproducido es una lengua de tierra de unos veinte kilómetros de largo y una media de unos cuatro kilómetros y medio de ancho que está dispuesta en dirección WNW-ESE. El quebrado terreno en el que se ubicó un día el cargadero de La Estrella está salpicado de grises calcitas que la erosión del cercano río Guadiato ha dejado al descubierto. Los materiales que las integran tienen su origen en el Carbonífero Inferior, probablemente viseiense, originado en la Era Primaria o Paleozóica, por lo que las rocas que afloran suelen ser calizas, pizarras y grauvacas.

35-003 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un enorme fresno se alza en el lado derecho de la vía en el P. K. 49,312. Posiblemente, ya estaba ahí cuando se tendió esta en 1873 y sin duda que su sombra cobijó las tertulias de los ferroviarios y las labores de costura de sus hijas y esposas mientras se alojaron en una vivienda para dos agentes y sus familias que se alzó a unos metros a la derecha del trazado en el P. K. 49,350 y al que se dotó además de un almacén, de una oficina para el jefe y de dos corrales traseros.

El proyecto del inmueble se realizó en 1913, pero en el Perfil Longitudinal de 1921 no aparece, lo que indica que se puso en funcionamiento en años posteriores. A

partir de ese momento, se desarrolló una explotación ferroviaria convencional, pero adaptada a las necesidades de una mina.

35-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

A lo largo de su historia, su estructura sufrió una reforma que modificó parte de la techumbre. Debido a su antigüedad y al abandono, en los años finales de la década de los noventa del siglo XX su aspecto era de una ruina casi completa. En el piso de cemento que un día conformó su pavimento, aún se podía ver la fosa de recogida de aguas fecales debido a que no había escombros testimoniales de su desplome, lo que indicaba que se había procedido a la demolición del edificio de una manera controlada tiempo después de que el edificio dejase de prestar su uso.

Los paramentos aún conservaban las señales de donde arrancaron los tabiques de compartimentación del interior. Lo primero que intenté aclarar es qué obligó a tender esas vigas de hierro que aún se erigían como testigos de una reforma que debió sufrir en algún momento indeterminado de su existencia. Con esto, se rompió la armonía de una cubierta muy patente debido a su volumen que le daba entidad propia, pero, no hay datos incuestionables para ello, o no fui capaz de descubrirlos.

35-005 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

También el hastial meridional presentaba evidentes signos de ruina. En la realidad, la tapia del corral por la que asomaba una higuera bravía fue un muro de contención, dado que el nivel del suelo de la pendiente de la Sierra del Castillo llegaba hasta la altura de su remate.

Saqué el metro y tomé medidas de las evidencias que quedaban de lo que fue. A mi regreso a casa, las cotejé con una copia del plano original y coincidían exactamente, como es habitual en estas construcciones, con las dadas por los arquitectos en 1913, lo que indica que se levantó tal y como lo pergeñaron sus diseñadores. Sin embargo, la parte del edificio que había sido modificada en algún momento de su historia no pudo ser desvelada con las notas que se habían tomado, por lo que se pudo hacer poco con aquel croquis, ya que no era posible levantar un plano razonable, dadas las piezas perdidas de aquel puzzle de piedra, argamasa erosionada y restos de yeso del enlucido.

35-006 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sin embargo, la reforma no me permitió hacerme una idea del aspecto que debió tener la construcción en su etapa terminal, por lo que no fue posible reflejarla en un croquis a partir del cual me permitiese realizar un plano a escala de dichos cambios, lo que pone de manifiesto que, a veces, aunque exista un manejo escrupuloso de la documentación y del método de la arqueología industrial, puede implicar un fracaso.

En la zona trasera, aún se levantaban dos corrales absorbidos por la maleza y las higueras bravías. Tras el abandono de las instalaciones ferroviarias, la maleza invadió

poco a poco un espacio que un día se destinó a cocina, a lavadero y a corral y cuyas paredes pintó la esposa de un ferroviario de alegre color fucsia.

35-007 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

De entre los muchos y queridos acompañantes que tuve en mis viajes de inspección ocular por la línea, este mastín sin nombre fue uno de los más peculiares. Estaba siempre en los alrededores de una vivienda rural ubicada a la espalda de la estación de Espiel, pero el día de mi viaje a La Estrella me acompañó, *motu proprio*, a lo largo de todo mi periplo esperándome a que midiese y a que fotografiase algún elemento y luego seguía conmigo tras mis pasos.

Lo fotografié mientras tomaba leche de un tetrabrik que había llevado en la mochila y el mastín me miró moviendo el rabo, esta vez más nervioso que de costumbre. Lógicamente, tenía hambre. Busqué por los alrededores y con una botella de plástico que algún desaprensivo había tirado le confeccioné un tosco recipiente donde vertí parte del líquido, tras lo cual, el perro dio cuenta de mi dádiva hasta lamerlo, por lo que le eché el resto de lo que quedaba.

35-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Extrañado, observé que el mastín estaba muy atento a algo. Dirigí la vista en esa dirección y vi un gran zorro que estaba plantado entre el muelle y la estación, a unos treinta metros de nosotros. Jamás había visto uno real en el campo debido a lo escurridizos que son, pese a que muchas veces había husmeado, traído por el viento, su fuerte olor a almizcle, prueba inequívoca de que alguno había estado cerca.

Nos vigilaba fijamente y tampoco el mastín le quitaba ojo. Preparé la cámara para fotografiarlo, pero mi acompañante se lanzó hacia él y el salvaje cánido desapareció entre las jaras, los jaguarzos y los lentiscos, pero lo vi una vez más, en un trasluz, porque corrió por el cercano cerro en nuestra misma dirección y paralelo a nosotros.

35-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

En esta zona se encontraba la alcantarilla de 2 metros de luz que se ubicó en el P. K. 49,410.

A la derecha del trazado, en el P. K. 49,487, pero algo elevado, se encontraba el lavadero de mineral de 34 metros de largo, a cuyo muro frontero se adhirieron cinco contrafuertes, y 17 metros de ancho.

Bajo la imponente mole del lavadero de mineral se encontraban una tolva y un muelle de carga.

35-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Estos vestigios materiales, ubicados en el P. K. 49,460, pertenecieron por su forma constructiva al citado muelle de carga, pero al estar alejado de la vía, e incluso situado en una línea divergente con respecto a esta, indica que no se construyó para ser usado como apoyo para cargar vagones, sino camiones, los humildes enemigos del ferrocarril que desde las primeras décadas del siglo XX acabaron con la hegemonía de este.

35-011 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La tolva para cargar vehículos móviles se encontraba a la derecha de la vía en el P. K. 49,470.

35-012 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El 23 de julio de 2010, una mujer extranjera, herida y desorientada, llegó hasta una gasolinera que había en las inmediaciones de Espiel. Dijo estar de vacaciones con su hijo, un niño de unos cinco años, en el pantano de Puente Nuevo, pero no sabía dónde ni cuando lo había perdido.

Inmediatamente, se puso en marcha un dispositivo de búsqueda que acabó con el hallazgo del cadáver del pequeño muerto a pocos metros de la tolva. Al parecer, el implacable calor andaluz había provocado una más de las tragedias que ocasiona cada verano a quien no se guarda de su fuerza rigurosa.

35-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los raíles del ramal que servía al cargadero aún asomaban medio ocultos entre el material de aluvión. Lo que no se ha podido es determinar si ese ramal tenía conexión con la línea mediante dos cambios o solo a través de uno y por lo tanto no fue una vía de servicio, sino una vía muerta.

35-014 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Restos del anexo del cargadero, ubicado en el P. K. 49,557, cuyo dispositivo, dotado aún de la compuerta que cortaba la emisión de mineral, estuvo durante un tiempo milagrosamente a salvo de los chatarreros que esquilmaron el patrimonio ferroviario de la línea.

35-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

En estas estructuras situadas en el P. K. 49,565 se cargaban a diario varios trenes de piedra que se llevaban a los diversos puntos de las vías andaluzas a las que era necesario proveerlas de balasto.

35-016 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Son numerosos los testimonios que hablan de la permanencia del yacimiento hasta entrada la década de los setenta y del luctuoso hecho ocurrido en un momento incierto en el que un obrero fue tragado por la tolva y apenas si se pudieron recoger algunos restos del infortunado por la boca de salida.

35-017 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El cargadero de mineral de La Estrella estuvo en las inmediaciones de Espiel. Debido a ello, las instalaciones dependieron de la citada estación, con lo cual, las maniobras de los trenes que entraban o salían de la vía muerta, al no existir un paso alternativo a la principal, se debían de concertar con la cercana estación citada.

Se dispuso un día en ese punto de la línea porque era el más adecuado para aprovechar una cantera de roca muy próxima al medio de transporte.

35-018 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los carriles paralelos de la vía de servicio, convergen, o divergen, según se mire, con respecto a la principal de manera manifiesta en este punto, lo que indica que el cambio debió de estar muy próximo, tal vez en las proximidades del P. K. 49,700 aproximadamente.

35-019 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Para que fuese usado de manera conveniente, el cargadero de vagones necesitaba de una infraestructura ferroviaria que requería de la implantación de una vía apartadero paralela a la general, de dos desvíos, de dos palancas de cambio, de dos semáforo de posición de aguja, de dos piquetes de entrevías y de una garita.

35-020 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Lógicamente, también necesitó de dos palancas para accionar los dos discos de distancia que avisaban de la ocupación o no de la vía principal.

La que accionaba el disco de distancia del lado Córdoba se levantó frente a la garita.

35-021 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

También la que movió la del disco de distancia del lado Belmez se situó ante esta construcción, pero unos metros más al norte.

33.36.0. Trayecto de La Estrella a Espiel

36-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

En esta zona, se emplazó la tajea de 0,50 metros de luz, que se ubicó en el P. K. 49,895,10.

36-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal moderna del P. K. 50,000 se alzaba en el lado izquierdo de la vía.

36-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La tajea de 0,60 metros de luz se emplazó en el P. K. 50,145,70.

36-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

En plena curva, se ubicó un paso a nivel sin barreras que se dispuso en el P. K. 50,160,70, cuyo camino no ha sido posible encontrar ni en el espacio físico ni en ninguna de las ediciones del MTN Hoja 880 Espiel, pero que debió sortear la vía para ir a cruzar el río Guadiato por el puente en el que confluyeron, además de esta, las rutas que iban hacia Villaviciosa y a Espiel o la que iba desde Badajoz a Córdoba.

36-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La renovación de la vía dejó su huella evidente en forma de traviesas abandonadas en los márgenes del trazado para ser recogidas más tarde por los operarios de Vía y Obras.

36-006 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El poste de telégrafo fue apuntalado con otro tronco que se le adhirió mediante unos alambres, un arreglo hecho para salir del paso mediante un coste mínimo pero efectivo.

36-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La curva se inscribe entre los dos taludes que conforman la trinchera, una de las escasas excavaciones que hubo que hacer en este tramo de suaves pendientes pese a la

proximidad de la sierra del Castillo, dado que el espacio en el que instaló la vía era la parte más baja de su glacis.

36-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La curva se acababa cuando la tercera señal de proximidad de disco de distancia aparecía a la izquierda de la vía.

36-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Palanca de contrapeso del disco de distancia del lado Belmez del cargadero de La Estrella. A la izquierda, quedaron los restos de la base de hormigón que sujetaron la peana del artilugio anclándolo a esta mediante los tornillos que sobresalían unos centímetros por encima de su superficie.

36-010 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Curioso caño descubierto de 0,50 metros de luz medio enterrado por el balasto proveniente de una de las reformas de la vía, que no figuró en el Perfil Longitudinal de 1921, y que no tuvo ningún otro ejemplo similar en la línea en cuanto al diseño.

36-011 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tampoco tuvo parangón este humilde caño con ningún otro en el empleo del material constructivo: el hormigón que recubría unos muretes de *opus incertum*.

36-012 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Ni las embocaduras este y oeste fueron homogéneas, pese al parecido de ambas. Presumiblemente, el diseño fue una obra potestativa del capataz de Vía y Obras que dirigió a la cuadrilla que la construyó.

La tajea de 0,80 metros de luz se ubicó en el P. K. 50,472,60, cerca del disco de distancia de la estación de Espiel.

36-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Disco de distancia de la estación de Espiel cuyo diseño perteneció al tipo Andaluces antiguo, un precioso artilugio clasificado por el investigador Mario Fontán (2008: 17) como "tipo Andaluces antiguo" o "Morón-Osuna".

36-014 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Parte superior del disco, de la que no pude tomar medidas de su zona alta debido a que el aire me doblaba el metro extensible. Dos semanas más tarde, un día de una quietud plena, volví a terminar de medirlo y había desaparecido por completo abatido por los chatarreros. Hasta su emplazamiento había sido ocultado torpemente con las piedras del balasto en un intento de encubrir su falta.

36-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Febrero, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

En esta larga recta, se ubicaron la tajea de 0,80 y las alcantarillas de 1,80 y 2 metros de luz, que se emplazaron en el P. K. 50,603,50, en el P. K. 50,630,85 y en el P. K. 50,937, respectivamente.

36-016 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Para poder mover el disco de distancia desde la estación de Espiel fue necesario mantener tirante el cable mediante el intercalado en la zona intermedia de su recorrido de un artilugio que consistía en elevar paulatinamente el alambre mediante unos postes equidistantes y situados a distintas alturas sobre el suelo. En el centro, en la parte más elevada, se intercaló una rueda provista de un contrapeso que se destinaba a tensar el alambre para neutralizar así la dilatación.

Que se sepa, este dispositivo y el del lado Belmez de la estación de Espiel, son los únicos que hubo en toda la línea, testigos de un pasado esplendente, algo que los chatarreros incontrolados esquilmaron por un ápice de dinero que no era nada comparado con el valor patrimonial.

Justo a este dispositivo, se emplazó la señal moderna del P. K. 51,000.

36-017 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El desnivel existente en una zona en la que el ferrocarril discurría entre gradientes importantes hizo necesario que la entrada aguas arriba de algunos pasos de agua, como por ejemplo la del caño de 0,40 metros de luz del P. K. 51,050,90, estuviese en su posición lógica bajo la vía y la salida muchos metros más abajo, casi a la altura del curso del Guadiato, tras descender por un túnel de vertiente muy pronunciada.

36-018 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Así mismo, el caño de 0,40 metros de luz, que se emplazó algo más adelante en el P. K. 51,134,40, tuvo una entrada convencional aguas arriba y otra cerca del río. Con la realización de estos túneles, se evitó la fuerte erosión que la fuerza del agua de escorrentía hubiese dejado en la infraestructura de la explanación de la vía.

36-019 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

También la alcantarilla de 1 metro de luz, ubicada en el P. K. 51,229,60, tuvo este mismo diseño constructivo, con lo que la embocadura contraria se implantó en una cota más baja.

36-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las tres obras se realizaron, posiblemente, en los años en los que se estuvo construyendo la presa del pantano de Puente Nuevo, con lo que se desecharon definitivamente unos defectos constructivos que habían estado dando problemas desde siempre.

33.37.0. Estación de Espiel

37-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La larga vía mango, que se extendió muchos metros en dirección sureste a partir de los cambios de salida del lado Córdoba, no existía al comienzo de explotación, ya que se construyó, posiblemente, en los años diez del pasado siglo XX o quizás en la década siguiente.

37-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal de punto protegido se colocaba a la entrada de las estaciones y servía para indicar a partir del lugar dónde el tren debía circular a una velocidad que permitiese parar el tren de inmediato, si es que el disco rojo estaba en posición de cerrado. En principio, esta señal estuvo *“junto al punto protegido, pero muy pronto se pensó que también podía proteger las maniobras interiores que pudieran realizarse en el interior de las estaciones, para ello se tuvieron que alejar los discos de las agujas de entrada”* (Ferrer, 1983: 19).

37-003 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cuando fui entre 2008 y 2009 a realizar algún estudio a esta parada, había visto alguna vez que otra a este gran mastín del que ya se ha hablado en una de las imágenes referentes a la descripción del cargadero de La Estrella.

Al llegar a la estación de Espiel, me saludaba moviendo la cola pesadamente, y hasta levantándose de manos para ponerme las patas en el pecho, y hasta tuve la fortuna de que me acompañase alguna vez durante el tiempo que permanecí allí tomando medidas antes de mi viaje hasta la Estrella.

37-004 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al regreso de ese recorrido, se echó en el suelo, cansado, y la cabeza la apoyó en un carril de la vía mango. En un segundo supe que aquella foto debía llamarse “Presunto suicida”.

No fue el único animal que tuve como compañero en mis desplazamientos. Aquí mismo, una docena de días antes, había tenido ya otro insólito acompañante del que ya hablaré.

37-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La implantación de la vía mango ocasionó que se debiese de modificar la anchura de la explanación y hacerla para doble vía, lo que obligó también a que se suprimiese una alcantarilla que estaba ubicada antes de los cambios de salida del lado Córdoba y que se sustituyese por un pontón.

37-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este pontón se dispuso en el P. K. 51,514, tuvo 4 metros de luz y fue algo diferente a otros construidos con las mismas medidas y casi idénticas características en los tiempos iniciales de la línea.

37-007 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 22 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sin embargo, estas disparidades y el hecho de que no figurase en el inventario de obras de fábrica que se hace en el Perfil Longitudinal de 1921 indican que el momento de su construcción debió ser posterior a esa fecha.

37-008 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 22 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

En su parte de aguas arriba, tanto en su lado derecho como en el izquierdo, tuvo unos muros de contención que pretendieron evitar el desgaste originado por el agua de escorrentía en los taludes del terraplén que podían haber afectado negativamente a la estructura del muro nordeste.

37-009 - 37-010 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 22 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la parte de aguas abajo, en su parte izquierda, tuvo un muro de piedra en seco de algo más de treinta metros de largo que protegió el talud del terraplén.

37-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Bajo el viaducto cruzaba no solo un pequeño cauce de escorrentía sino también el camino que iba desde Espiel hasta Villaviciosa, con lo que esta construcción era a la vez un paso de agua y un viaducto.

37-012 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 5 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por esta parte se dotó a la construcción de medias aletas que se volvieron a derecha e izquierda para contener los respectivos terraplenes.

37-013 - 37-014 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 22 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la parte derecha, también tuvo otro muro de piedra en seco que se extendió paralelo a la vía durante unos ochenta metros.

37-015 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 22 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La barandilla tuvo un diseño idéntico a las del pontón del P. K. 8,044, las del P. K. 69,072,70 y las del P. K. 69,360,70, lo que indica que es posible que se debió dotar de este modo de seguridad a todos los puentes de la línea. Lo que no se conoce es en el momento histórico en que se unificó este sistema.

37-016 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 22 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los remates de las medias aletas se confeccionaron con sillares de piedra caliza blanca.

37-017 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 22 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un poco más adelante, en el P. K. 51,615,50, se dispuso la alcantarilla de 1 metro de luz.

37-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Originalmente, la playa de vías tuvo 300 metros de separación entre agujas de entrada, como el resto de las estaciones, hasta que se ampliaron todas a inicios del siglo XX. Su trazado viario primigenio fue muy simple, pero, con el tiempo, se fueron añadiendo una serie de vías que acabaron por convertirla en la mayor estación del recorrido.

37-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 28 de marzo de 1966 - © Lawrence G. Marshall

Un tren cargado de balasto, integrado por tolvas gemelas, cruza por la playa de vías de la estación de Espiel en dirección a algún punto indeterminado entre esta parada y Córdoba.

37-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta zona fue un relleno de tierra sobre el que estaban emplazadas las dos vías, la general y la mango. Por ello, para salvaguardar la integridad de la estructura, se construyó un surco de 89 metros de largo emplazado a mitad del talud entre el P. K. 51,627 y el P. K. 51,713 que sirvió para dirigir las aguas hacia los lados e impedir que corrieran por la pendiente abajo, con lo que se evitó el deterioro.

37-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

El semáforo de la aguja fue, como todos los de la línea, el modelo de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, cuyo fanal de luz tuvo un par de modelos distintos que posiblemente se debiese a distintas sustituciones realizadas a lo largo del tiempo.

37-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

Lógicamente, también hubo una marmita para mover el cambio, la señal de aguja de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, etc.

37-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La aguja del lado Córdoba estuvo ubicada en el 51,639,60. Como en otro lugar ferroviario semejante, también se enclavó la palanca del disco de distancia.

37-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La garita del lado Córdoba fue la última de estas construcciones ferroviarias que quedó en pie en la línea en un estado aceptable, hasta el punto de hacer innecesaria una interpretación arqueológica de la misma.

37-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En algunas estaciones, tan solo se conservaba la estructura metálica a la que originalmente se añadieron unas rasillas y se enfoscaron sus superficies para que fuesen encaladas.

37-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Estas modestas pero necesarias formas constructivas servían para salvaguardar de los elementos climáticos al operario encargado de manipular las agujas de los cambios de vía que permitían el discurrir de los trenes mientras esperaba la llegada del convoy.

37-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Casi indefectiblemente, hubo una garita en los cambios de entrada y otra en los de salida de cada estación. La reproducida corresponde al modelo unificado que se encontraba a lo largo de la línea y en casi toda la red nacional.

37-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía mango se implantó a partir de una aguja que partía de la vía desviada del cambio de entrada del lado Córdoba.

37-029 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 28 de marzo de 1966 - © Lawrence G. Marshall

El tren de balasto conducido por la locomotora 040-2282, una de las bellas "quinientas" de MZA.

37-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El árbol de disco de distancia, desenclavado de su lugar de uso, mostraba la zona de su fuerte y voluminosa cimentación. No es este el único tipo de base de estos artilugios. Algunos se afianzaban al suelo mediante tornillos clavados en hormigón y tuercas que permitían su posible retirada en caso necesario.

37-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 30 de abril de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

Uno de los momentos de mayor complejidad en el trazado de las vías fue en los años veinte del siglo XX, que llegó a tener hasta diecisiete desvíos.

La vía que se separaba desde la general hacia el lado derecho a partir de la aguja de entrada fue en realidad la que dio paso a dos vías muertas que rodearon el muelle por su zona nordeste y suroeste.

37-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La conformación de la playa de vías de la estación fue variando desde un trazado muy simple de apenas dos vías, una general y otra de paso, que se diseñó en los primeros momentos de la línea, hasta otras opciones más complicadas.

37-033 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

La báscula de 20 toneladas no siempre estuvo emplazada aquí. Al menos en los años veinte del siglo XX, parece ser que estuvo ubicada a unos quince o veinte metros del hastial suroeste del almacén cubierto. Lo que es seguro es que en 1917, se desplazó desde la vía II, dispuesta de forma perpendicular al trazado general, que cercenaba por la mitad el gran muelle de mercancías, y se pensó llevarla hasta el foso de la placa de vagones que daba paso a dicha vía, pero al final se debió de colocar aquí, donde estuvo hasta el final de la línea.

37-034 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

La báscula original debió ser cambiada por otra de 40 toneladas en algún momento de la historia de la explotación, posiblemente, tras la guerra civil.

37-035 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Se conocen casi una treintena de fabricantes de básculas, tanto españoles como extranjeros, entre los que se encuentran Torner, DP 48, Risco, Aricson, Sanz, Falcó, Material y Construcciones, Sagnier, Melco, Mofra, Ramonet, Altos Hornos de Vizcaya, Arisó, Paupier, Pibernat y hasta MZA y RENFE llegaron a fabricarlas para colocarlas en sus instalaciones (Morales, 2002: 52-59).

37-036 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En realidad, el mecanismo interior de una báscula para pesado de cargas industriales no dejaba de tener la estructura de una balanza romana. En la barra central más ancha se indicaba el peso de las toneladas. En la alta y estrecha se mostraban las fracciones en kilos de esta cantidad.

37-037 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La báscula tuvo una señal de forma circular, seguramente pintada de rojo con un reborde blanco, para indicar cuándo se estaba procediendo al pesado de la carga. Algunos de estos artilugios estuvieron protegidos de la intemperie por una pequeña obra de fábrica a modo de caseta, aunque lo normal fue que estuviesen al aire libre, como ocurrió con todas las de la línea.

37-038 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1997 - © Col. José Antonio Ortega Anguiano

Existieron fosos de 3,31 metros de largo, como el de Tomelloso (Ciudad Real), y de hasta 16 metros, como el de la estación de Dos Caminos-Basauri (Vizcaya) que

fueron capaces de efectuar pesos de veinte y cien toneladas, respectivamente, siendo la menor y la mayor báscula encontrada en la red española, pero, lo normal fueron unos 4 o 5 metros de longitud y unas 30 o 50 toneladas (Morales, 2002: 52-59).

En la imagen, posamos mis hijos Álvaro y Rosita, mi mujer y yo.

37-039 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Mientras tomábamos fotos, pasó un rebaño de ovejas con alguna que otra cabra entre ellas. Una, hacía gala de un pelaje multicolor entre el que no faltaba el blanco, el negro, el marrón, el beige... Rosita comentó esta peculiaridad y mi mujer, displicente, le contestó "una cabra variopinta..." Entonces, la niña comentó: "qué pinta tiene la cabra..."

37-040 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El gálibo de comprobación de la carga de los vagones también estuvo situado en la vía muerta que accedía al muelle y antecediendo a la báscula de pesado.

37-041 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como a otros muchos elementos idénticos instalados en las estaciones abandonadas, a este le faltaban las barras laterales que colgaban de sus extremos, fruto de la depredación de algún chatarrero incontrolado.

37-042 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Puede que este no sea el gálibo original, sino otro implantado ya en tiempos de RENFE.

37-043 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El modelo de gálibo que tuvo la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces correspondía a las medidas estándares de esa empresa y no a la nacional que administró nuestra red, que eran ligeramente distintas.

37-044 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los carriles enfrentados por las bases conformaron el mástil del artilugio, que se mantuvo inhiesto debido a una cimentación de hormigón.

37-045 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La báscula de pesado de vagones y el gálibo de una estación de ferrocarril fueron los dos cónyuges de un matrimonio indisoluble, ya que siempre se dispusieron juntos.

37-046 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El perro de la derecha es el mastín que me acompañó aquella mañana hasta La Estrella. Cuando volvimos del recorrido paré en Espiel a hacer una serie de mediciones y el animal se fue a su cercana casa, pensé que a descansar, pero muy pocos minutos después volvió acompañado de una perra podenca que nunca, recelosa, se me había acercado. Venían directamente hacia mí y ese día, ambos me hicieron una serie de fiestas que no esperaba. Desde entonces, pienso que los perros hablan entre ellos y se dicen, entre otras cosas, quién sí y quién no les trata con afecto...

37-047 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el P. K. 51,711 hubo durante muchos años, a partir del inicio del siglo XX, un paso a nivel particular que cruzaba la playa de vías a la altura de la rampa del muelle, posiblemente para permitir el paso de bienes y persona que se dirigían o provenían de la fábrica de aceites Eraso.

37-048 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Desde el camino que conducía al paso a nivel particular se desgajaba un segundo carril que cruzaba la vía muerta trasera del muelle y que permitía el acceso a la rampa de este. Al parecer, en aquellos años del periodo finisecular estaba construido con traviesas y se destinaba a la carga de madera y maquinaria.

37-049 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tras el muelle efímero, había una vía perpendicular al trazado a la que se daba paso a través de una placa de volver vagones en la que hubo una báscula. La vía cercenaba en dos la obra de un muelle cuya parte norte sí que se construyó como es habitual: con piedra y argamasa.

37-050 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Más allá de la vía muerta del muelle hubo un pequeño complejo perteneciente a un industrial denominado Recuero que se dedicó al comercio de carbón en el que se levantó un depósito y un muelle de carga paralelo a los carriles. Tuvo también algunas dependencias dedicadas a almacenamiento, un recinto abierto semejante a un corral y la fábrica de briquetas, propiamente dicha.

37-051 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 22 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la discontinuidad de los modos constructivos del muelle se podían apreciar las diferentes reformas o las fases constructivas que se llevaron a cabo.

37-052 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 22 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Precisamente, la divergencia de tipos de piedra y las dimensiones de los sillares que constituyen el borde de coronación de la obra es donde más se manifestaron estas intervenciones esporádicas y dilatadas en el tiempo.

37-053 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 22 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cuando se desmanteló el muelle temporal y se construyó el definitivo, la vía posterior se tendió adoptando la forma curiosa de este, que fue producto de las muchas reformas y añadidos que tuvo hasta tener las enormes dimensiones que llegó a alcanzar.

37-054 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 22 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

En su enorme muelle confluyó también el ferrocarril de vía estrecha proveniente de las minas de La Luz y de La Llama, que se construyó en 1888 y al que se le adosó una fábrica de briquetas. El trazado se interconectó con una vía perpendicular que podía enviar los vagones a través de su placa ubicada en la vía muerta del muelle.

37-055 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La fábrica cuya alta chimenea aparecía junto a la estación era propiedad de Rafael Eraso Salinas y estaba dedicada a la fabricación de aceites y orujo.

Frente a estas edificaciones, hubo unas placas de volver vagones que se dispusieron paralelas en las vías III y IV, con lo que la operatividad en cuanto a la formación de los trenes fue más adecuada al servicio ferroviario de la estación.

37-056 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La placa de la vía IV tenía una vía perpendicular que dividía el muelle primitivo en dos, con lo que se permitía la carga desde la vía paralela a este y desde la citada.

37-057 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 3 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La placa de vagones de la vía II tuvo otro artefacto idéntico paralelo a ella en la vía V, por lo que la vía que las interconectaba se cortaba con la I y la II mediante sendos cruces.

37-058 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 3 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Así mismo, durante los primeros años del siglo XX hubo otra placa de vagones más emplazada en la vía muerta que también se había dispuesto en línea con las otras dos instaladas en las principales. Esta servía para dar servicio a la fábrica de briquetas, a la que se llegaba mediante otra vía perpendicular que penetraba en su reducto.

37-059 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 3 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el foso de la placa de la vía muerta hubo una arqueta que servía de entrada al caño de 50 centímetros de luz que de manera subterránea iba en dirección a los emplazamientos de las placas de las vías II y V para recoger mediante un mismo conducto las aguas de lluvia y dirigir las hacia las pendientes que daban al cercano río Guadiato. Al desaparecer las placas giratorias, este desagüe perdió su sentido y debió quedar enterado bajo las instalaciones.

37-060 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 3 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La tipología de sillares que coronaban el borde superior del muelle, como se ha dicho, fue muy variada. Entre la diversidad de piedras se vieron granitos del valle de los Pedroches, calcarenitas y sobre todo calcitas blancas de Macael.

37-061 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 3 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque en menor medida, incluso en los paramentos del muelle, hubo diversificación en cuanto a los modos constructivos.

37-062 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La estación de Espiel fue una de las mejor dotadas de la línea. No en vano fue la de mayor longitud de vías, si se exceptúa la de Cercadilla. Debido a su capacidad de generar riqueza en el ámbito del transporte, fue la única que tuvo en sus instalaciones un cargadero de ganado.

37-063 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Se dispuso en el P. K. 51,840. No se tienen noticias de cuándo se construyó. Ni siquiera aparece en ninguno de los planos de la Compañía de los Ferrocarriles

Andaluces relativos a esta estación, por lo que puede que fuese hasta de la época de RENFE.

37-064 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Contó de tres niveles diferentes, a los que se accedía a través de rampas. En cada uno de ellos, tuvo una puerta de embarque de tal manera que mientras se llenaba el primer nivel de un vagón, en el siguiente se llenaba el segundo y en el tercero se completaba el más alto.

37-065 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cuando la locomotora movía unos metros el tren, enfrentando las puertas de los departamentos vacíos de los vagones con las aberturas del cargadero, comenzaba de nuevo el proceso de llenado. Así, se conseguía embarcar a los animales en muy poco tiempo.

37-066 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aprovechando la altura del cargadero por su zona más alta, se dispuso una habitación por la que se accedió mediante una puerta ubicada en su fachada posterior a la vía. En su costado izquierdo tuvo un vano. Posiblemente, se trató de una ventana.

37-067 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

Pese a que fue el único edificio de este tipo que hubo en la línea, fue demolido en 1999 cuando, paradójicamente, se estuvo procediendo a restaurar el almacén cubierto, que se ubicó en el P. K. 51,900, para convertirlo en un albergue a fin de preservarlo.

37-068 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

Precisamente, entre el cargadero y el almacén cubierto, en concreto en el P. K. 51,855,20, hubo un caño de 0,40 metros de luz, que no fue el único, ya que en el P. K. 51,886,40 se dispuso otro más al que se le dio 0,15 metros de luz.

La imagen se ha tomado del catálogo de la exposición *El ferrocarril y sus vivencias*, página 13.

37-069 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

El muelle cubierto original, proyectado en 1884, tuvo una longitud de 16,10 metros y una anchura de 8,20, sin embargo debido a su insuficiencia, se levantó uno nuevo de dimensiones muy superiores en los primeros años del siglo XX.

37-070 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El hastial midió 7,03 metros aunque el ancho total de la cubierta llegó a los 15 metros.

37-071 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tuvo una única puerta de entrada en cada lateral que se encastró entre los dos largueros que sirvieron de pilares sustentantes.

37-072 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1924 - © Autor desconocido

Una locomotora “cuatrocientas” de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces estacionada ante el costado suroeste del almacén de mercancías de la estación posa junto a un grupo humano integrados por seres desconocidos.

La imagen se ha tomado de la página 8 del suplemento “Por toda la red” de la revista *Vía Libre*.

37-073 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 22 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La zona alta de estas partes del edificio estuvo protegida por un faldón de tablas dispuestas de manera vertical y pintadas originalmente de manera alterna con colores beige y marrón.

37-074 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 22 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El extremo inferior de las tablas tuvo forma redondeada y las juntas de entre una y otra tabla se las tapó con una moldura sencilla.

37-075 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Junio, 1993 - © Salvador Pinel

Una 1300, pasa junto al almacén cubierto de la estación de Espiel remolcando un tren compuesto por diez tolvas TT4 que iban a ser descargadas en el cargadero de Puente Nuevo.

La imagen se ha tomado de la revista *Maquetren*, número 23, página 5.

37-076 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

Frente a la fachada de la vía del edificio se instaló un contrapeso de señales para mejorar la efectividad de las palancas movidas a distancia.

37-077 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Prácticamente en el eje del almacén hubo un caño de desagüe de 30 centímetros de luz.

37-078 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El modo constructivo empleó no solo la madera, sino que también tuvo paredes convencionales que se levantaron con ladrillo, sin embargo, la concepción organicista del edificio mostró que su estructura sustentada y sustentante fue toda de madera.

37-079 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

En cada una de las fachadas tuvo siete puertas enfrentadas, con lo que las operaciones de carga y descarga, ya fueran de recepción o expedición de mercancías, debieron ser muy rápidas.

37-080 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las puertas tenían dos hojas cada una. Se deslizaban a derecha e izquierda mediante un movimiento lateral. Lo hacían gracias a unas ruedas que corrían a través de unas guías de hierro colocadas en la zona superior dado que las dos mitades estaban colgadas de dichos carriles aéreos.

37-081 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El tejado se prolongaba a lo largo de cuatro metros por ambas fachadas para proporcionar una cubierta a los estibadores que tuviesen que trabajar en las operaciones de carga.

37-082 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La parte de las fachadas que se hallaba sobre la hilera de puertas se dejó abierta, pero semicerrada mediante una celosía de listones que formaban cuadrados, lo que permitió una ventilación excelente sin que las mercancías estuviesen expuestas a la climatología, dado que los amplios aleros del tejado impedían que entrase el sol o la lluvia en el interior del recinto.

37-083 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El juego de fuerzas ejercidas por las vigas sustentadas y sustentantes enlazadas entre sí por barras de hierro, conformaron un tipo de cerchas que tuvieron que ver algo con las usadas por los romanos en sus obras, pero muy diferentes a la postre porque su desarrollo hacia abajo y hacia los lados posibilitó que se pudiese sostener una techumbre de mucha luz sin usar grandes largueros.

37-084 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La cubierta se cubrió con teja plana alicantina, un sistema que con respecto a la árabe no necesitaba de una sujeción con mezcla sino en seco. Su propia disposición, que permitía una circulación parcial del aire, reducía el calor en verano y evitaba la condensación en invierno, con lo que era un modo óptimo de construir en esa etapa histórica.

37-085 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

El muelle cubierto de Espiel no solo fue la obra más ambiciosa de la línea en cuanto a edificios se refiere, sino que posiblemente fue la más espectacular en cuanto a su concepción arquitectónica. Afortunadamente, al haberse restaurado y reconvertido en albergue rural, se evitó su ruina y no se perdió irremisiblemente, como ha ocurrido con tantos y tantos bienes del patrimonio arqueológico industrial.

37-086 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

La grúa de agua se instaló ante el almacén, entre la segunda y tercera puerta a contar desde su hastial derecho.

37-087 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El modelo del artilugio hidráulico correspondió al que se implantó en las estaciones de Obejo y de La Alhondiguilla, que tenían su fuste estriado a modo de columna griega.

37-088 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En los primeros momentos de la línea se proyectó un andén de entrevías de 40 metros de largo y con dos rampas extremas de 3 metros de largo cada una. Curiosamente, no se dispuso paralela al andén delantero del edificio de viajeros, sino algo más al suroeste. Casi con toda probabilidad, no se llegó a construir.

37-089 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

Otro de los vagones aljibe estacionado en la vía del muelle perteneciente a la dotación del tren de vehículos destinados a suministrar agua en los puntos de las líneas que partían de Córdoba donde era necesaria.

37-090 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La topera de la vía muerta marcó el final de una vía mango que estuvo ahí desde muy antiguo cuando en los últimos metros se colocaron dos cambios para proporcionar el escape de las máquinas que entrasen en la vía del muelle para dejar trenes de mercancías.

37-091 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 3 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La caseta aneja a la estación, que se construyó en el P. K. 51,847, debió tener un uso de protección de algún transformador eléctrico, por lo tanto, se hizo en los años finales de servicio de la línea. Este dato sobre su utilidad no ha podido ser confirmado.

37-092 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 3 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El pozo del muelle se ubicó en el P. K. 51,933. Sin duda debió ser el punto de encuentro de múltiples habitantes de la parada que iban a diario a hacer acopio del líquido esencial para la vida para poder beber, guisar, fregar la vajilla, etc. Posiblemente, la estructura que tuvo adosada al brocal fue el soporte de una pila de lavar.

37-093 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

Como quiera que el pozo estaba encaramado encima del muelle, cerca de su cara noroeste, y paralela a esta discurría un pequeño arroyo, para acceder al agua hubo que construir una pequeña escalera y una alcantarilla, pero lo que se hizo fue hacer las dos obras en un mismo punto, de tal manera que puede que sea uno de los pocos puentes-escaleras conocidos. Al menos en la línea, fue algo único.

37-094 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 3 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este fue el otro animal del que se ha hablado que tuvo a bien seguirme por mi discurrir por la estación mientras tomaba medidas. El gato, haciendo algo impropio de su especie porque no me había visto nunca, dejó a un lado su timidez y se hermanó conmigo a lo largo de toda una mañana.

37-095 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 3 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Su apego hacia mí fue de tal naturaleza que cuando me subí en equilibrio sobre uno de los dos carriles para tomar la foto de la tajea por donde discurría el regajo, llegó a subirse sobre uno de mis pies, con lo que durante unos segundos, ambos fuimos dos avezados funambulistas. Durante un par de horas, disfruté enormemente de su silente compañía...

37-096 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 3 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las aguas que circulaban por esta zanja debían cruzar la playa de vías, por lo cual, se ubicó una tajea de 0,60 metros de luz cuya entrada nordeste se construyó con un doble dovelado de ladrillo. En los inicios del siglo, cuando se construyó la vía IV, al necesitarse espacio a la izquierda del trazado para disponerla, esta conducción de agua hubo de ser prolongarla algunos metros y volver a construir una nueva portada de diseño convencional, aunque muy pequeña de dimensiones, con lo que, enterrada unos metros más atrás de la salida, debe estar la que se decidió anular.

37-097 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

El inicio de la aguja de uno de los dos cambios de escape de la vía muerta hacia la principal, de los que ya se ha hablado, llegaba hasta casi el eje del edificio de viajeros. Aunque la longitud de estos desvíos era la normal, para insertar las partes curvas de enlace hubo que quitar dos sillares o tres de los que delimitaban la rampa del andén delantero para poder emplazar dichos carriles.

37-098 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 3 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cuando muchos años después se eliminaron los dos cambios, se hubo de restituir los sillares de piedra que se habían retirado años antes, pero se colocaron de una caliza muy blanca, con lo cual, la diferencia de color fue notoria.

El andén delantero tuvo 46 metros de longitud.

37-099 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

La estación de Espiel fue una parada obligada cuando se hizo el proyecto de este ferrocarril debido a la incipiente industria, a la minería y a la riqueza agropecuaria de la zona. Al edificio de viajeros de la estación de Espiel se llegaba a través de una carretera que partía de la población del mismo nombre y tras recorrer una distancia de tres kilómetros.

37-100 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El inmueble estuvo situado a la derecha de la vía, en el P. K. 51,961, y su aspecto y medidas fueron idénticas al resto de los demás construidos en el origen de la línea. Sin embargo, la disposición de los frontones situados sobre las puertas del andén y sobre la del patio de carruajes tuvo una pequeña diferencia consistente en que en esta última cara no llegó a construirse este elemento arquitectónico. Además, la continuación en el zócalo de las jambas de las esquinas presentó una pequeña estructura que sobresalía de la línea de fachada, siendo esta la única estación que tuvo este adorno.

37-101 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Su puesta en servicio se produjo en 1870 cuando se abrió al tráfico el primer tramo de la línea, antes de que estuviese definitivamente construida.

En un plano de los años veinte se observa cómo en el costado izquierdo del edificio de viajeros se emplazó un pequeño jardín, al igual que se había hecho en la estación de Obejo, sin embargo, las huellas del mismo no han podido ser identificadas.

37-102 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 3 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El andén delantero, al igual que el de otras estaciones de la línea, fue de tierra batida y su extremo se cerró mediante sillares, como ya se ha visto. Sin embargo, en la zona de la fachada, se emplazó una franja de cemento que protegió de las aguas de escorrentía el zócalo, la zona baja de los muros y los cimientos. Sobre el cemento fresco, se dibujaron unas falsas losetas de 24 centímetros de lado en número de 46 al largo y cuatro hileras.

37-103 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los retretes se ubicaron en el P. K. 51,973. Su aspecto fue el convencional de otros similares instalados en diferentes estaciones de la línea. Este, como el de Obejo, tuvo las estradas de los servicios correspondientes a cada sexo en el mismo hastial. En su costado derecho, se le añadió un urinario.

37-104 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

Un material rodante estacionado en la vía V enganchado a una 319.3 muestra una variedad insólita en su composición, ya que contiene tolvas de carbón TT4, cubiertos J-4 y hasta una grúa de brazo extensible intercalada.

37-105 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La zona de distribución del agua para uso industrial de la estación se encontraba enclavada aquí.

37-106 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Estuvo compuesta por un depósito cilíndrico ubicado en el P. K. 51,978 cuya estructura de sustentación fue realizada con carriles ensamblados entre sí con roblones.

37-107 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 15 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tuvo forma de pirámide truncada y su estabilidad se afianzó con perfiles de hierro dispuestos en forma de equis. El conjunto se cimentó con un cuadrado de ladrillo cuyo interior se rellenó con hormigón

37-108 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 3 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

A juzgar por la llave de paso y el grueso del tubo de salida colocado en su parte baja, posiblemente, en algún momento de su historia debió de contar con un brazo móvil con el que se pudieron llenar los tanques de agua de las locomotoras.

37-109 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 31 de diciembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Bajo la llave de paso, se construyó una pequeña pileta que sirvió de rebosadero para canalizar la pérdida de líquido de las tuberías.

37-110 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 31 de diciembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El castillo de agua se emplazó en el P. K. 51,982. En este caso, su base se construyó de mampostería siguiendo un diseño idéntico al que sostuvo el cubato de La Balanzona.

37-111 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 31 de diciembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tuvo sobre sí un depósito de 25 metros cúbicos de capacidad cuya hechura fue muy similar, salvo la disposición en altura, al de Obejo.

37-112 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 3 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

El hecho de disponer de dos bases tan disímiles, indica que fueron construidos en un espacio temporal distinto. Efectivamente, en un plano de 1901 solo aparece el castillo de agua, por lo que se supone que este debió ser construido a inicios de la puesta a punto de la línea, a juzgar por la similitud que presentó con este el de La Balanzona. En 1906, en otro plano, ya aparecen ambos.

37-113 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 3 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta disposición en paralelo permitía que el agua captada desde el cercano río Guadiato, que en tiempos de la estación seca paraba de fluir, fuese más abundante.

37-114 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Para realizar las labores de mantenimiento, se colocó una escalera entre ambos que ascendía hasta una pequeña plataforma provista de una exigua barandilla que se situó en la parte más alta de ambos dispositivos.

37-115 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

El conjunto de la casa de la bomba y los dos cubatos antes de que comenzase un deterioro imparable que llevó a todo a la ruina.

37-116 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Entre uno y otro parece que hubo una conexión provista de una llave de paso que podía inutilizar uno de ellos o valerse del contenido de los dos a la vez mediante el sistema de vasos comunicantes.

37-117 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 3 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa de la bomba de agua se ubicó a la izquierda del trazado en el P. K. 51,988.

37-118 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 3 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como otras edificaciones de los años iniciales de la línea, este también se construyó dotando a las habitaciones de bóvedas de arista para aislar el interior del inmueble de las inclemencias climáticas que debía soportar la cubierta tanto en invierno como en verano.

37-119 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa de la bomba sirvió para albergar el dispositivo que extraía el agua del cercano río Guadiato y elevarla hasta los depósitos de los que luego se valdrían las máquinas de vapor.

37-120 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 3 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La carretera de Espiel terminaba ante el patio de carruajes del edificio de viajeros de la estación. Entonces, de alguna manera, había que darle salida a las aguas de escorrentía de la parte derecha de la ruta que se dirigían mediante lo surco de la cuneta.

37-121 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 3 de octubre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como quiera que una conducción así hubiese entorpecido el normal desenvolvimiento de las actividades ferroviarias, al llegar a la altura del edificio de viajeros se soterró todo el recorrido de la zanja con losas de piedra caliza a fin de que la acequia no entorpeciese el discurrir de las personas que trabajaban en la instalación ferroviaria.

37-122 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

La ocultación del pequeño canal se llevó a cabo desde el punto de inicio indicado hasta que rebasó la fachada de la casa de vía y obras del final de la estación, hacia donde se le dirigió de manera rectilínea.

37-123 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

La imagen muestra el núcleo de gestión de viajeros de la estación en los momentos en los que se mantenía con un aspecto aceptable.

37-124 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Juan Leante

En los primeros años del siglo XXI comenzó la transformación del espacio cuando se convirtió el muelle cubierto en un albergue, cuando comenzaron a proliferar pequeñas edificaciones por doquier y cuando se procedió a la reconversión de los usos ferroviarios en otros de restauración y alojamiento.

37-125 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal moderna del P. K. 52,000 se alzó en la estación unos metros más delante de la casa de la bomba y frente a la casa de agentes de dos plantas, donde también estuvo la señal antigua.

37-126 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vivienda de personal dotada de dos plantas se instaló a la derecha de la vía. El edificio pudo albergar hasta cuatro familias, que ocuparon tres habitaciones cada una.

37-127 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La planta alta tuvo tres ventanas en las fachadas y dos puertas en los hastiales como único vano. A estas se llegaba a través de unas escaleras de diseño y factura idéntica a la que sirvió de acceso al primer piso del edificio de viajeros de la estación de Cerro Muriano.

37-128 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la planta baja, la entrada se dispuso a la derecha en las fachadas anterior y posterior, siendo los otros dos de los tres vanos que tuvo, sendas ventanas.

37-129 - Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

En su época de servicio, el edificio tuvo al menos un pequeño reducto cercado que hizo las veces de jardín, de huerto y hasta de posible corral

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

37-130 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 24 de septiembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vivienda de personal, erigida a la derecha de la vía en el P. K. 52,015, fue construida en el año 1906 como parte de un proyecto de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces de otorgar a las estaciones de una mayor dotación de viviendas para sus operarios y sus familias.

37-131 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una de ellas se levantó en La Balanzona y la otra en la estación de Obejo, cuyo modelo resultó ser el mismo hasta el punto de habersele añadido a una y a otra un cuerpo más para que en vez de tener tres habitaciones por familia tuviesen cuatro.

37-132 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al alargarla hacia el sudeste, el hastial llegó hasta el límite de la escalera lateral del edificio de doble altura que lo precedía.

37-133 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 24 de septiembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Adosado a la pared del que se comenta, hubo una construcción de gruesos muros que puede verse en la imagen del hastial y que pudo ser la estructura de un horno.

37-134 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 24 de septiembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como la casa de dos plantas, esta también tuvo un pequeño huerto que se emplazó entre la fachada lateral y la vía.

37-135 - Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

A inicios del siglo XX se dispuso entre la vivienda de personal de una planta y la contigua de vía y obras una construcción rectangular cuyo lado más estrecho se colocó paralelo a la vía y el más largo seguía la línea de los hastiales de ambas viviendas.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

37-136 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 24 de septiembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

No ha quedado rastro de su emplazamiento, salvo su imagen en los planos de esa etapa, por lo cual hay que aventurar su posible razón de ser, que quizás se tratase de algún tipo de corral, zahúrda o cobertizo. También se levantó un horno que se ubicó a su costado.

37-137 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

Una locomotora 319.3 remolcando un tren de tolvas vacías TT4 regresa a su base de Peñarroya para que sean cargadas otra vez.

37-138 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa doble de vías y obras fue el modelo de edificio más reproducido en la línea, que como ha podido verse, se implantó tanto en el trazado entre estaciones como en las propias paradas.

37-139 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 24 de septiembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta se implantó en el P. K. 52,044,85, en el lado derecho de la vía.

37-140 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 24 de septiembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como otras muchas, a esta se le modificó su estructura repetida y se le añadió un cuerpo posterior para conseguir un par de habitaciones más en un edificio con muy poco desahogo para una familia convencional y más si se trataba de una numerosa.

37-141 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Noviembre, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La construcción de cubierta de la parte añadida se solventó continuando la caída que originalmente se le había dado al tejado, pero con una leve discontinuidad que evidenció aún más qué y qué no era original.

37-142 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 24 de septiembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sin embargo, en una reforma posterior realizada por cuenta de un inquilino en los primeros años del siglo XXI, se levantó todo el tejado de teja árabe y se lo cambió por placas de chapa galvanizada a las que se les dio un llamativo tono de pintura.

37-143 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

No fue el único cambio que se le hizo al inmueble, dado que la disposición de la chimenea muestra como en algún momento de su historia se la demolió y se llevó hasta

el hastial izquierdo, anulando así el tiro doble que sirvió a las dos viviendas instaladas en el mismo edificio.

37-144 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - 24 de septiembre de 2008 - © José Antonio Ortega Anguiano

Además, una de sus dos puertas, la de la izquierda en concreto, se la sustituyó por una ventana a la que no se tuvo el cuidado de darle la fisonomía del resto de los vanos, con lo que no conservó la sobria estética de sus homólogas y se le convirtió en un edificio anodino.

37-145 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El primer cambio de vía del lado Belmez tuvo una forma poco usual dentro de la línea, ya que no estuvo compuesto por un tramo recto y otro curvo, como era habitual, sino que ambos tuvieron forma arqueada, con lo que tan solo el cambio de vía del triángulo de inversión de locomotoras de El Vacar tuvo otro igual en toda la línea.

37-146 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La aguja del lado Belmez estuvo enclavada en el P. K. 52,100. Allí también se emplazó la garita unificada de RENFE, la palanca para mover el disco de distancia, la señal de posición de la aguja y su marmita correspondiente.

37-147 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una panorámica de la Sierra del Castillo con la estación de Espiel casi perdida entre su enorme masa.

33.38.0. Ramal de las minas de La Luz, La Llama y La Restaurada

38-001 - Xilografía - 15 de diciembre de 1881 - © Autor desconocido

Hoja publicada en el número 46 de la revista *La Ilustración Española y Americana* que se refirió a los trabajos realizados en las minas de La Luz y de la Llama, ambas radicadas en Espiel.

38-002 - Xilografía - 15 de diciembre de 1881 - © Autor desconocido

Parte del desmonte de la mina La Luz y el plano inclinado de un gradiente de un veinte por ciento. Mediante este, se producía la bajada y la subida de las vagonetas con el concurso de una máquina horizontal fija de veinticuatro caballos de fuerza.

Imagen publicada en el número 46 de la revista *La Ilustración Española y Americana*.

38-003 – Xilografía – 15 de diciembre de 1881 - © Autor desconocido

Otro aspecto del desmonte de la mina La Luz en su zona primera, la explotación minera que iba desde las minas, ubicadas en las inmediaciones del pueblo de Espiel hasta la estación, situada a unos tres kilómetros de distancia.

Imagen publicada en el número 46 de la revista *La Ilustración Española y Americana*.

38-004 – Xilografía – 15 de diciembre de 1881 - © Autor desconocido

La poza de San Francisco, de cincuenta metros de profundidad, y el taller de montaje de los dieciocho vagones y de las dos máquinas de la empresa con los que se abasteció de material este ferrocarril de vía estrecha.

Imagen publicada en el número 46 de la revista *La Ilustración Española y Americana*.

38-005 – Xilografía – 15 de diciembre de 1881 - © Autor desconocido

Terraplén de unos veinte metros de altura y de 250 metros de largo por 150 de ancho conformado con las tierras vaciadas del desmonte.

Imagen publicada en el número 46 de la revista *La Ilustración Española y Americana*.

38-006 – Xilografía – 15 de diciembre de 1881 - © Autor desconocido

Edificio propiedad de la empresa minera que se utilizó de vivienda y de oficinas. No subsistió mucho tiempo al cierre de las minas, que se produjo en 1898, porque se demolió, pero se reabrieron en 1913 reinstalando de nuevo el ferrocarril y alargándolo hasta una nueva mina denominada La Restaurada, hasta que se cerraron definitivamente en 1923 (Torquemada, 2016: 110).

Imagen publicada en el número 46 de la revista *La Ilustración Española y Americana*.

38-007 – Xilografía – 15 de diciembre de 1881 - © Autor desconocido

Aspecto primigenio de la fábrica de briquetas, el punto donde se descargaban las vagonetas y se volvían a cargar los vagones del ferrocarril de Córdoba a Belmez y el muelle de carga de la estación de Espiel.

Imagen publicada en el número 46 de la revista *La Ilustración Española y Americana*.

38-008 – Imagen digital – Canon Barbero - Febrero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Manuel Ángel Barbero

Arroyo de la ladera nordeste de la Sierra del Castillo que fue atravesado por un pontón cuyo estribo norte aparece en el centro de la imagen.

Casi todas las fotos de este apartado, salvo las indicadas, se hicieron con la cámara Canon propiedad de Manuel Ángel Barbero, bibliotecario de Espiel. Una

mañana me mostró los restos materiales del ferrocarril minero que puso en conexión durante algunos años del último cuarto del siglo XIX las minas de La Luz y de La Llama y la línea de Córdoba a Belmez a la altura de la estación de Espiel.

38-009 - Imagen digital - Canon Barbero - Febrero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Manuel Ángel Barbero

El problema de enfoque de la imagen anterior, de esta y de unas cuantas imágenes más que siguen se debe a que la máquina estaba en una opción automática con las que las fotos convencionales salían borrosas. La dificultad para acceder al lugar por donde discurre parte del trazado debido a las alambradas hizo que no pudiese repetir el reportaje con la cámara fotográfica Nikon de mi propiedad y por ello se conservan las que aparecen aquí.

Imagen frontal del mismo estribo del puente. Aún es posible observar las aletas triangulares que contuvieron la tierra del terraplén por el que discurrió la vía.

38-010 - Imagen digital - Canon Barbero - Febrero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Manuel Ángel Barbero

La piedra negra de mina caída a los pies del estribo supone un indicio veraz para saber qué ancho de vía tenía esta pequeña línea de ferrocarril. Precisamente, esa piedra fue la que se colocó arriba en la coronación del estribo para que los patines de los raíles descansasen sobre las dos hendiduras, lugar donde se embutieron ambos carriles para dales una base estable a ambos lados del paso. Por lo tanto, fue fácil colegir que la medida del ramal minero había tenido el ancho de bastantes ferrocarriles de vía estrecha del país y del mundo: 60 centímetros.

38-011 - Imagen digital - Canon Barbero - Febrero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Manuel Ángel Barbero

Unos metros aguas abajo, había una construcción consistente en un pasillo horizontal de pequeño volumen, en la que apenas si cabía un ser humano, que se perdía en las entrañas de la tierra tratando de buscar el agua del subsuelo.

38-012 - Imagen digital - Canon Barbero - Febrero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Manuel Ángel Barbero

El tipo de construcción consistió en dos muros de mampostería paralelos sobre los cuales se dejaron caer grandes piedras labradas al menos por una cara que conformaron un techo adintelado más o menos regular.

38-013 - Imagen digital - Canon Barbero - Febrero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano-Col. Manuel Ángel Barbero

La otra piedra negra de mina que debió de colocarse arriba en la coronación del estribo sur del pequeño pontón ya descrito para que los patines de los raíles descansasen sobre una base estable no estaban in situ por la destrucción completa del estribo, ni aparecía por ningún lado entre la ruina.

38-014 – Imagen digital – Canon Barbero - Febrero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano-
Col. Manuel Ángel Barbero

Sin embargo, en el muro en vuelta de la portada de la galería de captación de agua de la que se hablaba estaba la desaparecida piedra de mina, ya que se había utilizado como dintel de la pequeña entrada. Por lo cual, debió ser llevada allí una vez desmantelado el corto ramal del ferrocarril.

38-015 – Imagen digital – Canon Barbero - Febrero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano-
Col. Manuel Ángel Barbero

Los primeros restos que quedaban de la estructura viaria de esa línea fueron una parte del terraplén que un día sustentó la explanación y que quedaron como testigos de su existencia a ambos lados de la Nacional 340 a su paso por Espiel. Lógicamente, estaba muy cercenada por caminos realizados posteriormente, invadida por construcciones o deteriorada por la erosión casi desde su origen. Precisamente, esta imagen muestra parte de la estructura, que resulta irreconocible como tal si no es por las piedras del balasto.

38-016- Imagen digital – Canon Barbero - Febrero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano- Col.
Manuel Ángel Barbero

Un talud de roca excavado en vertical aparecía en una trinchera del trazado. Aunque la línea no tuvo grandes retos de ingeniería por lo corto de su recorrido y por que discurrió por un terreno poco quebrado, al menos, debió de enfrentarse a los lógicos desafíos que planteaba todo ferrocarril que se establecía aunque fuese a muy pequeña escala.

38-017 – Imagen digital – Canon Barbero - Febrero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano-
Col. Manuel Ángel Barbero

Este terraplén formó parte de la estructura primigenia del ferrocarril, que se hizo para que el trazado se acoplase lo más posible al terreno, por lo que se trazó describiendo una curva muy cerrada. Tanto, que cuando se desmanteló y volvió a instalarse debió eliminarse alguna parte de la explanación y se sustituyó por otra que discurría en línea recta.

38-018 – Imagen digital – Canon Barbero - Febrero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano-
Col. Manuel Ángel Barbero

Los signos evidentes de la antigua existencia de la estructura ferroviaria aparecen a cada paso.

38-019 – Imagen digital – Canon Barbero - Febrero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano-
Col. Manuel Ángel Barbero

La alcantarilla salvaba un arroyo que cercenó un terraplén. Su hechura demostró que sus constructores intentaron abaratar en todo lo posible el coste de la construcción

al no utilizar en las portadas piedra de cantería, sino roca de formas más o menos regulares.

38-020 - Imagen digital - Canon Barbero - Febrero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

La estructura interna de los terraplenes, compuesta de piedra y tierra batida, aparecía en un punto en el que el terreno se había venido abajo.

38-021 - Imagen digital - Canon Barbero - Febrero, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

El edificio principal de la fábrica de briquetas en un momento de su historia en la que tras entrar en una fase de ruina todavía reversible, remontó su situación hacia su salvación como inmueble industrial cuando un propietario lo convirtió en su segunda residencia.

Para ello, hizo algunas modificaciones estructurales, como puede observarse en los muros donde se han añadido ladrillos, pero intentó conservar su aspecto primigenio.

38-022 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Marzo, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

Antiguo muro de contención de la tierra de un terraplén artificial realizado para elevar las vagonetas de las minas y proceder a su descarga automática.

38-023 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Marzo, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

El lado sur del mismo muro se terminó a modo de talud convencional.

38-024 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Marzo, 2009 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una puerta para cargar los vagones estacionados en la vía muerta de lado norte del muelle de la estación de Espiel abierta en un muro cuya altura original fue mayor porque estuvo recrecido con tapial. Sin embargo, se eliminó este material constructivo debido a su falta de resistencia a la erosión cuando se puso en valor lo que quedaba de esta fábrica y el muelle cubierto transformado en un albergue.

33.39.0. Trayecto de Espiel a La Trinidad

39-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

La estación de Espiel queda atrás con un inusual movimiento de material para una estación cerrada al tráfico ferroviario.

39-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como puede verse, el viaducto de la carretera de Espiel a Fuente Obejuna, situado en el P. K. 52,217 de la línea fue construido para vía doble, aunque el tráfico de la línea nunca fue merecedor de tal medida.

39-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Su hechura consistió en una mezcla de encofrado de hormigón y de elementos prefabricados de este mismo material, como las vigas que configuran la plataforma.

39-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 23 de diciembre de 1991 - © Juan José Romero Rioja

La locomotora diesel ALCO 1326 conducía un tren de diez tolvas cargadas de carbón hacia la central térmica de la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa.

La imagen se ha tomado del número especial de la revista *Maquetrén, Las Alco Ibéricas Vol. II*, página 7.

39-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

La extensa curva que describía el trazado por esta zona se prolongaba siguiendo de manera paralela las sinuosidades del río Guadiato mientras se alejaba de la cara norte del viaducto.

39-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

A lo lejos, Peña Crispina y Peña de la Osa culminaban las curvas de la línea del horizonte. Al otro lado de sus vertientes, estaba el nacimiento del río Guadalbarbo, otro de los cauces importantes de esta zona de la Sierra.

39-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el P. K. 52,407 se encontraba un pontón de 6 metros de luz, una medida muy grande si se tiene en cuenta que tan solo tenía que sortear un único arroyo. Sin embargo, unos cientos de metros hacia el nordeste confluían los arroyos de Los Maderos y el del Tamujar, al que iban a verter sus aguas el de las Rodadizas, el del Despeñadero, el del Cojo, el del Madroñal, el de la Hurona y algún otro.

39-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un viejísimo almendro precedía la señal del P. K. 52,500 que se encontraba en la explanación de un amplio terraplén.

39-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una rueda de la transmisión del cable de accionamiento del disco de distancia acoplada al patín de un carril.

39-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En esta zona se encontraba la tajea de 0,50 metros de luz que se ubicaba en el P. K. 52,718.

39-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque hoy se ha pedido casi el rastro, un día hubo un paso a nivel en el P. K. 52,763 que estuvo servido por un operario que habitó en una casa de vías y obras que se levantó a la izquierda de la vía en el P. K. 52,788. A este punto llegaban el camino del Águila y el del Lisón y tras cruzar la vía se dirigía a Espiel.

39-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al cable que movía el disco de distancia de la estación de Espiel del lado Villanueva del Rey se le sometió a un elevamiento alargando los soportes de manera progresiva hasta que ascendía hasta una rueda.

39-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

De esta colgaban unos contrapesos que permitían tensar el cable para que la señal se moviese de manera correcta. Este mismo mecanismo se aplicó también al disco de distancia que hubo en el lado Alhondiguilla-Villaviciosa, pero al parecer no hubo otro dispositivo de contrapeso semejante en ninguna de las estaciones de la línea.

39-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Trayecto en el que se encontraban las tajeas de 0,50 y 0,60 metros de luz, ubicadas, respectivamente, en los P. K. 52,841,90 y 52,939,30.

39-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este viaducto, colocado en el P. K. 52,989, salvó el cruce de la vía con la carretera N-432 que iba desde Granada a Badajoz y que prácticamente acompañaba la línea a lo largo de sus setenta kilómetros de recorrido.

39-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Estuvo constituido en su totalidad por placas de hormigón y vigas, unos elementos fabricados en serie. Su epidermis aparecía perfectamente limpia de manchas, de musgo, señales de oxidación y deterioro por grietas, roturas o erosión, lo que indicaba que su construcción era muy reciente en el momento de hacer la fotografía.

39-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Fue una obra de ingeniería edificada durante la última década del siglo XX en la que ni siquiera las golondrinas la habían hecho suya aún, por lo cual, su antigüedad no iba más allá de unos cuantos meses atrás.

39-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Modelo de disco de distancia que fue empleado en las líneas de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España y en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste, por lo que es posible que durante la etapa de explotación de la línea por parte de RENFE se trajesen del espacio geográfico más inmediato varios discos de distancia y se instalase uno de ellos aquí para sustituir al que debió haber de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

39-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal rectangular avisaba al maquinista de la proximidad del disco de distancia de la siguiente estación para que se atuviese a las indicaciones de vía libre o de precaución dadas desde la parada.

39-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía continuaba sorteando el cauce del río y ahora el pantano de Puente Nuevo con una enorme curva que parecía no tener fin.

39-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los terrenos expropiados al construir el pantano habían sido repoblados con pinos que crecían entre la vegetación autóctona.

39-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al final de esta recta se encontraba la tajea de 0,60 metros de luz que se situó en el P. K. 53,465,80. En sus inmediaciones, creció una planta que no había aparecido casi en el resto del trazado: las cañas.

39-023 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Lógicamente, debió haber cañaverales en el mismo cauce del río Guadiato antes de la construcción de la presa, pero el agua del pantano llevó las semillas de la planta a lo largo de la orilla y se difundió por la zona, como se ve en la imagen.

39-024 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una vez rebasada la señal del P. K. 53,500, hubo una alcantarilla de 1,50 metros de luz, emplazada en el P. K. 53,768,70. Permitió el paso de las aguas desde el lado derecho al contrario de la vía para sortear este terraplén que un día debió levantarse para permitir que el tren siguiese su inexorable camino que no se detenía ante ningún accidente del terreno.

39-025 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como puede intuirse, la caña acabó por convertirse en una planta ferroviaria más debido a su insistente presencia en seguir al tren a lo largo de un amplio tramo.

39-026 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El Perfil Longitudinal de 1921 indica que en esta parte hubo un día un paso a nivel ubicado en el P. K. 53,817 del que no se encontró rastro físico debido a que las inmediaciones de la vía, tanto a la derecha como a la izquierda, se inundaban con las crecidas, por lo que puede que el agua borrara toda huella.

39-027 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

De cualquier forma, es extraño que se ubicase en ese punto un paso a nivel cuando hubo otro en el P. K. 53,975, es decir, unos ciento cincuenta metros más adelante, un espacio mínimo para no juntar ambos caminos y dirigirlos hacia un único cruzamiento con la vía del tren a fin de ahorrar gastos de infraestructura, aunque un paso a nivel sin barreras no suponía mucho gasto en cuanto a instalaciones, sin embargo, si que podía representar un peligro para el tráfico del tren y de los transeúntes.

39-028 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal de P. K. 54,000 se encontraba en una alta trinchera impropia del terreno por el que discurre la línea dado que los perfiles son muy suaves, pese a ser un terreno de sierra.

39-029 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los taludes van perdiendo su elevación para pasar a un terreno más despejado y acorde con las suaves lomas vistas en el entorno.

39-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Precisamente, esta falta de grandes desniveles es lo que proporcionó que se tendiesen vías rectas tan largas como esta, que midió cerca de un kilómetro.

39-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Uno de los pocos indicadores de nivel que quedaban en la línea de los ciento cuatro que debió haber en el momento de su funcionamiento. En su placa aún podían percibirse los números y la división cuatripartita de los indicadores de rasantes y los metros a través de los cuales se extendían los desniveles y los niveles cero. Estas señales se situaban a la diestra de la vía, como corresponde a una circulación que siempre se realizó por la derecha.

39-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El pontón de 5 metros de luz que cruzaba el arroyo del Valle estuvo situado en el P. K. 54,381,90. Su gran amplitud se debió a que este cauce era largo y además se surtía de varios más como el arroyo de las Colmenillas, del Cañuelo y otros.

39-033 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal del P. K. 54,500 estuvo situada hacia el punto medio de la larga recta.

39-034 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El horno ubicado en el P. K. 54,520 perteneció a una casa de vías y obras que se emplazó a la izquierda del trazado en el P. K. 54,539, un edificio de una planta levantado con mampostería y paredes enfoscadas y encaladas con habitaciones dotadas de dos ventanas laterales para ventilación de la sala de estar y el único dormitorio que tenía.

39-035 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como se ha dicho, fue una de las tres construcciones iguales que se construyeron en la línea y al igual que sus homólogas levantadas en Mirabueno o en Cerro Muriano estaba en buen estado de conservación.

39-036 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El edificio alojó a la persona que atendía las barreras del paso a nivel del P. K. 54,542,90, situado muy próximo al costado derecho de la casa y que sirvió de conexión entre el camino de Fuente Obejuna a Espiel y el camino del Águila.

39-037 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía penetraba de nuevo en una alta trinchera cuyos taludes se inclinaban con respecto a la vía con arreglo al material geológico que predominaba en cada zona del mismo. En esta, se debió dejar una inclinación de unos 45 grados por predominar la tierra y la roca suelta.

39-038 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por esta otra zona se pudieron dejar los taludes cortados casi a pico por ser de roca dura, con lo cual, los desprendimientos fueron más raros, pero no inusuales, como puede apreciarse en la margen derecha de la explanación.

39-039 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una alcantarilla de un metro de luz, ubicada en el P. K. 54,824, cuyo trabajo de cantería en cuanto al diseño y el perfecto ajuste de las piedras la convirtieron en una obra de arte de la arquitectura con minúsculas. En realidad, su diseño proviene de la Antigüedad Clásica. En el Foro de Augusto, el Arco dei Pantani muestra una estructura casi idéntica realizada con dovelas de travertino de trasdós escalonado (Adam, 2002: 186).

39-040 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

No hay otra alcantarilla igual y ni siquiera parecida en toda la línea, lo que puede hacerla única. Así, su valor le confiere categoría de rareza universal, algo que no aminora en absoluto su manifiesta insignificancia comparada con el todo al que pertenece. En realidad, se parece tanto a los seres humanos... Como ella, adolecemos de esa condición de únicos adobada de carencia de valía. Sin embargo, de todo este deprecio, quizás, nos redima la infinita grandeza del corazón.

39-041 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal del P. K. 55,000 quedó atrás y un poco más adelante se abrió la siguiente alcantarilla de la línea, que se la dotó con un metro de luz y se la ubicó en el P. K. 55,029,20.

39-042 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La tajea de 0,60 metros de luz se abrió en esta zona en el P. K. 55,206,70.

39-043 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el lado derecho de la vía aún se veía plantado en el margen un humilde carril que un día sirvió de señal de punto hectométrico, algo raro de ver debido al desmantelamiento imperceptible, pero inexorable, que durante años llevaron a cabo los chatarreros incontrolados que acabaron por hacer de la línea algo inexplicable desde el punto de vista ferroviario.

39-044 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

También por la zona estuvo la alcantarilla de un metro de luz que se implantó en el P. K. 55,429,10.

39-045 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal del P. K. 55,500 estuvo situada en mitad de una curva en la que proliferaron las plantas de la flora arbustiva y arbórea mediterránea.

39-046 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La curva desaparecía en una angosta trinchera.

39-047 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las laderas del desfiladero artificial estaban constituidas por roca muy deleznable, pero lo suficientemente dura como para que sus paredes se mantuviesen enhiestas casi de manera vertical.

39-048 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Incluso había partes de los taludes que estaban compuestos de dura roca.

39-049 - 39-050 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

A lo lejos, aparecía una casa de vía y obras muy cuidada. A la izquierda de la vía se veía el brocal de un pozo. Los juncos que se adosaban a su perímetro circular

indicaban que la capa freática en ese lugar era muy superficial. Precisamente, la presencia de estas bellas plantas indicó el porqué se excavó algo así en un lugar tan aparentemente inadecuado. El mástil doblado de donde un día colgó la carrucha aún se levantaba junto al pretil. Precisamente, se trató de un carril que se dobló no se sabe con qué fuerza. Como ocurrió tantas otras veces, se tomó un elemento desechado del ferrocarril para que fuese reutilizado con el fin de economizar en lo posible. Milagrosamente, el cubo de chapa de hierro aún se resistía a abandonar el entorno donde un día fue tan útil.

39-051 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa doble de vías y obras del P. K. 55,829 estuvo situada a la derecha del trazado. Pese a su aspecto irreconocible, aún retenía características de su estado original que no se habían borrado del todo, como las molduras tan características que coronaron las pilastras adosadas que envolvieron las esquinas. En el momento de hacer la foto, su aspecto era prístino, aunque aún quedaban arreglos por hacer. En el lado derecho se añadió una dependencia y en el izquierdo un tiro de chimenea exterior que eliminó una de las dos ventanas laterales, aunque no estamos muy seguros de que la modificación no hubiese sido hecha en tiempos de funcionamiento de la línea. De todas formas, en su origen no fue así.

39-052 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En su costado norte, pasado el pequeño regajo que se sorteaba mediante la tajea de 0,60 metros de luz del P. K. 55,844, estaba aún el horno y el posible gallinero o zahúrda que ayudó a complementar la dieta de los habitantes de la casa en un entorno tan apartado. Los de ahora, posiblemente un empleado de ADIF que ha alquilado y reparado el inmueble, han tenido buen cuidado en buscar un medio de captar agua para llenar un depósito que ha proporcionado agua para el consumo humano y para regar un huerto mediano que parece bien cuidado.

39-053 - Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

La casa se implantó en ese punto porque se debía atender al paso a nivel del P. K. 55,828,50, dado que previamente a la instalación del ferrocarril ya existía el camino de Fuente Obejuna a Espiel.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

39-054 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal de P. K. 56,000 se alzó en plena curva.

39-055 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Un poco más allá, justo en el P. K. 56,036,70, se levantó esta alcantarilla sin cubrir de un metro de luz. Posiblemente, la hilada de ladrillos a sardinel que remató el muro en vuelta no llegó en su mejor momento de uso hasta el borde de la esquina de aparejo a soga y tizón, sino que debió de rematarse con un sillar cuya cara superior se labró a modo de pirámide muy aplanada. Al menos, así ocurrió con otras alcantarillas de idéntico diseño, como la del P. K. 46,396,70, que a finales del siglo XX aún conservaba este remate en uno de sus lados.

39-056 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Muy próximas a este punto, se estuvieron explotando en los años finales del siglo XIX un par de minas denominadas Los Trasgos y Los Potros.

39-057 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

A veces, el encinar abandonaba su antiguo estatus de dehesa y se espesaba llenándose de monte bajo en el que predominaban los lentiscos y las chaparreras.

39-058 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El terraplén de la larga recta necesitó que se dispusiese en su base una alcantarilla de 1,50 metros de luz ubicada en el P. K. 56,314,70 para que el agua del arroyo de La Lozana pasase por ella a fin de que pudiese verter sus aguas en el cercano Guadiato.

39-059 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra imagen del rectilíneo trazado implantado sobre el terraplén.

39-060 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal de P. K. 56,500 se levantaba cuando aún quedaba un buen trecho para llegar a la curva que se veía en lontananza.

39-061 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los primeros metros del terreno que aparece en la imagen pueden ser una media ladera, es decir, una parte de la estructura de la vía en la que la mitad de la explanación fue excavada en la trinchera y el resto es un relleno confeccionado con el material resultante de dicha excavación.

39-062 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El Plan de Reconstrucción de RENFE propició que se reparase la vía durante los años cincuenta del siglo XX, sin embargo, el trabajo de conservación de los trazados debía ser constante, incluso en una línea de tráfico limitado a los trenes de carbón que transitaban entre Peñarroya y la central térmica de Puente Nuevo. Las traviesas arrumbadas a un lado de la vía fue una muestra de que un siglo después y con un tráfico constante pero reducido aún se seguía interviniendo en la reparación de la superestructura.

39-063 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Ya en la segunda década del siglo veinte se comenzó a explotar otro pozo más en las inmediaciones al que se denominó mina del Valle, ubicada en el curso medio del arroyo de La Lozana.

39-064 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra gran curva del trazado, obligada por el curso del río, se abría al paso.

39-065 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las cumbres que conformaban el horizonte eran el monte Pelayo, Peñaladrones y, en primer término, el cerro Murrio Alto.

39-066 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En las inmediaciones, se encontraba la alcantarilla de tres metros de luz del P. K. 56,969,70. Aquí, la explanación cedió y la brigada de vía y obras hubo de disponer una solución de urgencia clavando unos carriles en el terraplén para que a su vez sujetasen unas traviesas que sostuvieran el balasto.

39-067 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal de P. K. 57,000 encaramada en otro largo terraplén.

39-068 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una cierta ausencia de vegetación permite ver el terreno natural y constatar así la altura a la que se tuvo que elevar el terraplén para llegar a alcanzar el nivel que requería la explanación.

39-069 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque a menudo parece que están abandonadas a su suerte, otras veces, las traviesas que se habían retirado del trazado por su deterioro no se habían dejado simplemente a un lado y esperaban, ordenadamente colocadas en cúbicos montones, a que una cuadrilla de vía y obras las retirase en un momento más adecuado.

39-070 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

De nuevo otra trinchera engullía la vía que se perdía en una larga curva.

39-071 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque la alternancia entre trincheras y terraplenes era lo habitual en un terreno de sierra, esta fue una de las últimas del trazado, aunque aún faltase mucho terreno por recorrer hasta llegar al final. Sin embargo, a partir de aquí el valle del Guadiato se volvía cada vez más llano y ya había pocas ocasiones para que se estuchase la vía entre taludes.

39-072 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El P. K. 57,500 coincidía con su homólogo realizado con un trozo de carril que aún estaba, aunque inclinado, en el lugar en que se lo enclavó muchos años antes. Algo más allá, existió una alcantarilla de 1,50 metros de luz que se ubicó en el P. K. 57,634, muy cerca ya del edificio de La Trinidad, que aparece a lo lejos.

33.40.0. Cargadero de La Trinidad

40-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años veinte del siglo XX - © Autor desconocido

Los altos pilares que sostuvieron la vía doble por la que llegaban las vagonetas de mineral hasta la vía de Belmez también salvaban el río Guadiato, que discurría a la izquierda. La vía ocupada por los vagones de bordes fue la de servicio. La principal era la que está expedita. A la derecha, el edificio de gestión del cargadero.

La imagen se ha tomado de la *Revista de Minería*, publicada en 1917.

40-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años veinte del siglo XX - © Autor desconocido

Los dos planos inclinados dispuestos en cuna permitían el tránsito de las vagonetas sujetas por cables desde las minas a la explanación de la línea de Belmez, que aparece a lo lejos.

La imagen se ha tomado de la *Revista de Minería*, publicada en 1917.

40-003 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sobre el apartadero de La Trinidad no hay mucha documentación. Además del artículo publicado en la *Revista de Minería* de 1917 sobre la explotación, se sabe que existió por su inclusión en el M. T. N., hoja 880, 2ª edición, año 1920. Además, muchas décadas después, aún permanecían en pie la vivienda del personal que gestionaba el tráfico.

40-004 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Estuvo situada en P. K. 57,668 y fue una de las pocas construcciones de techo plano, muy infrecuentes entre las construcciones ferroviarias de la línea. El cielo raso que conformaba la cubierta se remató en tres de sus lados con un pequeño parapeto y en la parte trasera careció de este remate, con lo que el pequeño desnivel del techo contribuía a evacuar el agua de lluvia hacia la parte trasera del edificio conveniente. Solo la chimenea interrumpió la caída, cuyo tiro, posiblemente, compartieron dos viviendas.

40-005 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Ninguno de los dos hastiales presentó vanos al exterior puesto que las numerosas puertas de la fachada y ventanas de la trasera proporcionaron luz suficiente a las dependencias interiores. Como otras muchas viviendas de la línea debió de tener un horno en las inmediaciones. Puede que la estructura que aparece en la parte derecha sea el emplazamiento del mismo.

Aunque no quedaron huellas visibles de camino alguno, en esta zona de la casa estuvo el paso a nivel del P. K. 57,695,10 que debió comunicar las instalaciones mineras con la carretera de Extremadura.

40-006 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El número de pilares que se levantaron para sostener la explanación sobre la que se instaló la vía doble ascendió a catorce de las minas. Se ubicaron en el P. K. 57,798.

A la izquierda de la vía debió disponerse la de servicio cuando aún estaban activas las instalaciones para posibilitar la descarga de las vagonetas y la carga de los vagones.

40-007 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Donde creció un día un acebuche, debió estar el emplazamiento de la caseta del encargado de la carga y descarga.

Así mismo, semioculto por los lentiscos y retamas, aparecía el abandonado muelle en el que desembocaban las dos vías del cable. Se ubicó entre el P. K. 57,769 y el P. K. 57,839. También cercana estaba la tajea de 0,50 metros de luz P. K. 57,800.

40-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los restos del antiguo muelle de carga mostraban también los pilares, que aún se levantaban desafiando al tiempo y a la gravedad entre chaparreras y cornicabras que habían mudado su verde habitual.

Precisamente, el muelle y estos apoyos son las únicas estructuras que pervivían de todos los elementos que un día conformaron estas instalaciones.

En una cota más baja, en dirección al río, un muro de contención ubicado en el P. K. 57,839 y construido en 1913, defendía el terraplén de su indudable deterioro ocasionado por las aguas de crecida.

TESIS DOCTORAL
UNIVERSIDAD DE CÓRDOBA

**EL FERROCARRIL
DE CÓRDOBA A BELMEZ:
UNA VISIÓN HUMANISTA A
TRAVÉS DE LA GEOGRAFÍA HUMANA
Y LA ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL**

TOMO IV

**ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL
Y GEOGRAFÍA HUMANA EN EL
FERROCARRIL DE CÓRDOBA A BELMEZ (II)**

Autor:

José Antonio Ortega Anguiano

Directores:

Profesor Doctor Carlos Márquez Moreno
Área de Arqueología

Profesor Doctor José Naranjo Ramírez
Área de Geografía

Fotografía de portadas y gualdas: Estación de Cercadilla, año 1931
Autor: Torres

33.41.0. Trayecto de La Trinidad a Villanueva del Rey

41-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El P. K. 58,000, estuvo enclavado en el largo terraplén que existió en esta zona. Un poco antes se encontraba la tajea de 0,50 metros de luz del P. K. 57,917, pero su capacidad de achique no fue suficiente puesto que las aguas que provenían de la vertiente de la derecha de la vía se quedaban remansadas en algunos lugares, con lo que se deterioraba el terraplén. Por ello, en 1913, se construyeron tres tajeas como aliviaderos de las avenidas estacionales.

41-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Pero, no fueron unas tajeas convencionales. El modo constructivo consistió en disponer unos espigones de piedra en seco, perpendiculares a la vía para dar consistencia al terraplén, de 1,50 metros de ancho, de un largo que pudo estar en torno a los 9 y 12 metros y de una altura variable de unos 2,50 metros.

41-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Bajo estos, se colocaron las tajeas tubulares de cemento armado de 0,50 metros de diámetro que se ubicaron en el P. K. 57,940, en el P. K. 58,000 y en el P. K. 58,050. Posteriormente, en 1918, se levantó un muro de contención entre las dos más distantes con el fin de sujetar el terraplén.

Algo más allá, en el P. K. 58,059, hubo una alcantarilla de un metro de luz que había sido construida en el origen de la línea.

41-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la larga recta de más de 1200 metros de recorrido apareció la señal del P. K. 58,500, que antecedía a unas estructuras de obra de fábrica que se dispusieron a ambos lados de la vía.

41-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Eran los muretes que señalaban el emplazamiento de un antiguo paso a nivel cuyo camino había desaparecido, posiblemente, porque la redefinición de su antigua ruta había dejado el cruzamiento obsoleto. Estuvo situado en el P. K. 58,607 y no fue posible determinar a qué camino pudo servir porque no había calzadas reconocibles señaladas en el MTN, Hoja 880 Espiel editada en 1894, 1920a, 1920b, 1969 y 2005.

41-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sin embargo, los pilares que sostuvieron la cancela que aparece al fondo de la imagen, posiblemente de la misma factura que los poyetes, indica que el paso a nivel pudo ser la entrada a una finca a la que se llegaba por un camino de carácter privado.

Un poco más adelante, se encontraba la tajea de 0,60 metros de luz dispuesta en el P. K. 58,624.

41-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La alcantarilla de 2,10 metros de luz estuvo emplazada en el P. K. 58,802,90, correspondiente al arroyo de las Cañas. Puede que el citado cauce, y por lo tanto el colector, estuviesen ubicados unos cien metros antes. Esta incongruencia se explica si se tiene en cuenta que hubo un problema de medición que afectó a los hectómetros de este P. K. 58,000 y a los del 59,000, como se verá.

41-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Efectivamente, si las mediciones de las líneas ferroviarias nunca fueron un dechado de exactitud, en este caso los dos citados kilómetros sufrieron un error consistente en que al 58,000 se le adjudicaron once hectómetros y al 59,000 se le dejaron tan solo nueve, con lo cual no hubo que medir toda la línea otra vez y rectificar todo lo que hubiera lugar, dado que las medidas globales no sufrieron variación alguna.

41-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Este terraplén necesitó una alcantarilla de 2 metros de luz, que se ubicó en el P. K. 58,949, aunque, por lo dicho en el comentario anterior, este paso de agua estuvo en realidad en el P. K. 59,049.

41-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Poste indicador del P. K. 59,000, cuyo indicador real sería el P. K. 59,100. El paso a nivel, ya inutilizado, a consecuencia de lo cual el camino que lo cruzó se ha perdido ya prácticamente, estuvo en el P. K. 59,019,60, cuyo emplazamiento auténtico fue 59,119,60.

41-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa doble de vías y obras se ubicó a la derecha de la vía en el P. K. 59,029, pero realidad estuvo en el P. K. 59,129. Aún se aprecia en su interior el hogar y parte de las repisas que debieron contener los enseres de cocina. También se ve en su ángulo superior derecho parte del tabique de ladrillos que separó una vivienda de otra.

41-012 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El otro lado del hogar es idéntico al ya visto. Como se ha indicado, esta similitud exacta se debió a que la vivienda, en su origen, se proyectó para dos agentes y sus familias, pero las condiciones de habitabilidad hicieron que solo viviese una, al menos en la etapa de RENFE.

41-013 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Interior de uno de los dormitorios en el que puede observarse el techo de bóveda de arista, cuya estructura debía neutralizar en parte la temperatura extrema de los veranos e inviernos continentales de la zona.

41-014 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una larga trinchera en cuesta en una zona en la que los perfiles fueron suaves, pero que hubo que disponer excavando miles de metros cúbicos de tierra para permitir el paso de la vía.

41-015 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El brocal de un pozo ubicado en el P. K. 59,359 revelaba la presencia de agua al borde mismo del trazado. Precisamente, la remoción de tierras al hacer la explanación es lo que hizo que se produjese el surgimiento del acuífero. Los habitantes de la casa de vía y obras descrita se beneficiaron del hallazgo. La conservación aceptable de su estructura a pesar del tiempo y del abandono de la línea, denotan el respeto que produce este bien escaso.

41-016 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal del indicador del P. K. 59,500 está unos metros más al norte de donde acaba la cuesta.

41-017 – Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La hechura de las señales ferroviarias es diversa, como corresponde al resultado de hacerlas los propios herreros empleados en el ferrocarril a partir de materiales reciclados o manufacturados de manera artesanal. Esta, posiblemente indicadora de “silbar” a juzgar por los dos pasos a nivel que hay antes y después de ella, se hizo con un tubo al que se aplastó un extremo para que la plancha rectangular tuviese una mayor superficie a la que poder soldarse.

41-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El paso a nivel emplazado en el P. K. 59,670 era el que permitía cruzar la vía a un carril que partía de la antigua carretera de Belmez a Peñarroya, que con el tiempo se denominaría carretera nacional de Granada a Badajoz, y que terminaba en un cortijo ubicado en las cercanías de la margen izquierda del Guadiato.

41-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El hecho de estar cerrado con una cadena por ambos lados y que hubiese perdido las traviesas de entrevías que situaban la cota del camino a la misma altura a la que estaba la cabeza de los carriles, indicaba que su uso se había suprimido ya completamente.

41-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La amplia curva de la vía seguía los grandes vaivenes del cercano Guadiato. A lo lejos, aparecía la primera señal de aviso de proximidad de un disco de distancia.

41-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cincuenta metros más adelante, asomó la segunda mientras la curva seguía alargándose al tiempo que el terreno de la derecha se inclinaba suavemente hacia un posible cauce de agua que se intuía a lo lejos.

41-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Efectivamente, era el arroyo del barranco de la Herradura, que discurría entre la Loma de Colmenares y Murrio Alto, una de las cumbres más prominentes de la zona. La alcantarilla de 1,50 metros de luz, que permitía que la vía lo cruzara, estuvo situada en el P. K. 59,944,60.

Algo más allá, se encontraba la señal del P. K. 60,000 y de nuevo, una alcantarilla de 2 metros de luz permitía el paso de un cauce estacional de agua que estuvo emplazada en el P. K. 60,203.

41-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como también ocurrió en los trayectos de Cerro Muriano y Obejo o de La Solana a la Alhondiguilla, en el P. K. 60,239 hubo un depósito de agua de 26 metros cúbicos de capacidad, situado a la derecha de la vía, para poder llenar los depósitos de las locomotoras en caso necesario. Haber dispuesto los depósitos aquí se debe a que en la

cercana estación de Villanueva del Rey no hubo demasiada agua, salvo la que proporcionaba el cauce del Guadiato, que en esta zona se remansaba en largos charcones que se mantenían estables incluso en el verano.

41-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La rareza de esta inhabitual presencia de depósitos en pleno trazado hizo que se preguntase a Juan José Ramos Vicente mediante un email sobre la existencia de otros posibles dispositivos iguales en otras líneas.

El investigador respondió que había *“tenido la ocasión de ver depósitos de agua en otras líneas, por ejemplo, entre las estaciones de Mirabel y Casas de Millán, en la línea de Madrid a Valencia de Alcántara, o también, entre las estaciones de Montearagón y Talavera de la Reina, en la misma línea”*. Además, me transmitió en ese mismo mensaje que recordaba *“otro sitio, similar al de las líneas que estamos comentando de Córdoba a Almorchón o de Madrid a Valencia de Alcántara, en la líneas de Valladolid a Ariza o de Calatayud a Burgos, por poner algún ejemplo más”* (Ramos, 2016).

41-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El disco de distancia de la estación de Villanueva del Rey de tipo unificado de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, como todos los de la línea, fue convertido en una simple señal fija al haberle aplicado el triángulo que indicaba precaución. Y es que el disco rojo ya no se usaba en la red en los años ochenta porque fue modificado añadiéndole bajo este un triángulo con un vértice hacia abajo que indicaba “precaución”.

41-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La Real Orden 8 de agosto de 1872 sobre el Reglamento de Señales es la primera legislación sobre este tema en los ferrocarriles españoles. Más tarde, se complementó con la Real Orden de 17 de abril de 1887 que fue una Instrucción General para uso y maniobra de los Discos.

41-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Se combino que el disco de distancia en rojo obligase a parar al tren, pero luego se pensó en salvaguardar el convoy estacionado haciendo que este lo rebasase en su totalidad. Con ello, quedaba protegido en toda su longitud. *“Esta forma de operar la mantuvo la compañía de Andaluces hasta su absorción por RENFE y posterior unificación de señales, así como de sus órdenes”* (Ferrer, 1983: 20).

41-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

A pocos metros de la señal del P. K. 60,500, situada bajo un viejo almendro que pudo haber sido un testigo mudo de toda la historia de este ferrocarril, se encontraba la alcantarilla de 1,50 metros de luz P. K. 60,515,40.

41-029 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Fruto de la constante labor de los servicios de vía y obras, los trazados reponía sus carriles o traviesas cuando el deterioro hacía peligrar la circulación de los trenes. A la derecha de la imagen, dejados caer indolentemente sobre la trinchera, viejos maderos que un día aguantaron el peso de los vehículos ferroviarios esperaban su traslado o su pudrimiento.

41-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

También en el lado izquierdo había traviesas caídas que nadie recogería nunca. A las líneas secundarias o peor aún, las que tan solo prestaban un único tipo de servicio, como esta, no se les realizaba un mantenimiento exhaustivo y se notaba en su casi nula puesta a punto.

41-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

A consecuencia de las altas e imponentes explanaciones, las alcantarillas de gran luz fueron frecuentes en la zona. La del P. K. 60,836,60 tuvo hasta dos metros.

41-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Algo más allá de la señal del P. K. 61,000, hubo una enorme alcantarilla de tres metros de luz que estuvo ubicada en el P. K. 61,063,10 en una gran explanación que hubo que hacer para elevar la vía y salvar así el del arroyo del Bugeillo, de ancho cauce, pero de caudal exiguo.

Al pasar por el lugar y ser consciente de su tamaño, intenté fotografiarla, pero cuando iba a disparar, me percaté de que al otro lado de la embocadura en la que me encontraba había un cuerpo caído en tierra de lo que parecía ser un anciano en una extraña postura. Pensé que se habría caído desde arriba de la vía.

41-033 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Dije "oiga" y pareció no reaccionar en los siguientes segundos. Entonces, no quise ir hacia él directamente por el generoso túnel, por si estaba muerto. Mejor, quise verlo desde arriba, así que subí atropelladamente el talud del terraplén hasta la explanación, pero, al llegar a lo alto, en el lugar del suelo que ocupara el cuerpo no había nada.

Extrañado, comencé a decir “¿está usted bien?” y entonces, de un algarrobo enorme, salió el señor que yo creía muerto, pero perfectamente vivo mirándome con recelo. Le pregunté si le pasaba algo y me dijo que no, que se había quedado dormido esperando la siguiente revisión de las trampas para coger pájaros que tenía puestas a lo largo del arroyo.

41-034 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

También él creía que yo tenía puestas trampas por la zona porque me preguntó que si había “cogido muchos”. Me dijo que tras llamarle yo, despertó y desapareció bajo el algarrobo porque creyó que yo era la Guardia Civil. Evidentemente que su manera de cazar estaba fuera de la ley.

Estaba aburrido y me acompañó un trecho por la vía hasta llegar a las inmediaciones de una vivienda que tenía en una pequeña finca ubicada por la zona.

El susto me hizo que me olvidase de tomar la foto.

41-035 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El bocado que presentaba la trinchera en su lado izquierdo se debía a la aparición de un venero, que se ubicó en el P. K. 61,298. En la España Seca, donde el agua escasea especialmente, se aprovechaba cualquier surgencia por pequeña que fuera cuando aparecía por casualidad un manantial mientras se realizaba una trinchera para emplazar una explanación.

41-036 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una señal de punto protegido indicaba la proximidad de una estación. La presencia del propio semáforo de tipo unificado de RENFE así lo indicó también.

41-037 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El arroyo que circulaba bajo el terraplén lo sorteó mediante una alcantarilla de 2 metros de luz que se situó en el P. K. 61,367,80.

41-038 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque no había casi señales de un camino, la existencia de un viejo paso a nivel que estuvo ubicado en el P. K. 61,426,55 era innegable puesto que aún subsistían dos trozos de carril entre los que un día se tendió la cadena al paso de los trenes.

La señal del P. K. 51,500 indica que las mediciones realizadas a lo largo del tiempo por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y luego por RENFE fueron contradictorias.

41-039 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el lado izquierdo, una morera mostró la posible presencia de una casa doble de vías y obras, que se ubicó en el P. K. 61,437, y cuyos habitantes bebieron del venero que se halló un centenar de metros antes. Efectivamente, las ruinas que aparecen bajo el árbol fueron los restos de la casa que se destruyó cuando el paso a nivel fue eliminado tiempo atrás.

41-040 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Quizás, la construcción de la carretera comarcal CP-16 de Villanueva del Rey a Belmez, que discurre sobre el viaducto, fue lo que determinó que el camino que cruzaba la vía por el paso a nivel unos metros más atrás fuese eliminado.

41-041 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

No siempre es posible deducir de manera empírica, pero, a veces, hay ciertos datos que quedan impresos indeleblemente en la obra. Todo cuerpo basa su historicidad en sí mismo, ya que solo en el original queda fijada la huella del tiempo, su propia historia.

41-042 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Permítasenos aplicar a la Arqueología Industrial un concepto del filósofo alemán Walter Benjamin sobre la obra de Arte. Si nos atenemos al objeto, podemos leer en este como en un libro abierto, aunque no sea fácil.

Por ejemplo, el tipo de construcción, realizada a base de un encofrado de cemento y algunos materiales prefabricados sugiere que es una construcción típica de la España de las primeras décadas del siglo XX.

41-043 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El viaducto se sitúa en el P. K. 61,628 de la línea. Sus constructores no lo diseñaron para que pudiese un día añadirse una vía más si era necesario, como es tan frecuente cuando se hacen este tipo de obras de fábrica, puesto que el presupuesto para vía simple o doble difiere en casi nada.

41-044 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

Una locomotora diesel ALCO 1300 conducía un tren vacío desde la Térmica hasta su base en la estación de Peñarroya, donde volverían a ser cargados los vagones para ir otra vez hacia su destino.

41-045 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Juan José Romero Rioja

La locomotora diesel ALCO 312-026-7 regresa a su base en Peñarroya remolcando un tren de diez tolvas tras haber descargado su contenido de carbón en la central térmica de la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa.

La imagen se ha tomado del número especial de la revista *Maquetrén, Las Alco Ibéricas Vol. II*, portada.

33.42.0. Estación de Villanueva del Rey

42-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al igual que el lado nordeste, el lado noroeste del viaducto también mostraba los contrafuertes semicirculares que sostuvieron la tierra del terraplén.

Una vez rebasada la construcción, aparecía la primera de las agujas de Villanueva del Rey, una estación que en principio no tuvo más cometido que posibilitar el cruzamiento de los trenes, dado que en el origen de la línea no había ninguna otra parada que lo permitiese en el largo trayecto que había entre Espiel y Belmez.

42-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

A la derecha de la vía, una topera cerraba una vía mango mediante la cual las locomotoras podían quedar al margen para posibilitar la maniobra de los trenes que iban a pasar bajo la tolva.

42-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

En su origen, esta estación se iba a haber ubicado entre el P. K. 60,557 y el P. K. 60,857 y el edificio de viajeros en el P. K. 60,707 y en el lado derecho del trazado. Es decir, que iba a estar adelantada algo más de un kilómetro. Sin embargo, se implantó donde definitivamente se la conoció y el edificio principal se dispuso a la izquierda de la vía.

42-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

Las locomotoras 1300 fueron las reinas de la línea durante treinta años, aunque su hegemonía fue compartida con las 10800. Su librea verde y amarilla dio paso en los años noventa del pasado siglo a la de este color y negra.

Las tolvas TT4 de las que tira la locomotora 313-006-9 también sustituyeron a los veinte vagones T2 que compró RENFE para destinarlos en exclusiva al transporte de carbón que circuló entre Peñarroya y la Térmica.

42-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los cambios de vía del lado Córdoba estuvieron contruidos en curva, algo inusual en la línea, dado que prácticamente todos, salvo uno de bifurcación, que está compuesto por dos tramos curvos divergentes y que se encuentra en Espiel, todos los demás se compusieron de un trozo de carril recto y otro de carril curvo.

42-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los cambios de salida del lado Córdoba se iban diversificando en nuevas vías a medida que se perfilaba poco a poco la playa de la estación. Se instalaron en la década de los ochenta del siglo XX para ampliar las instalaciones ferroviarias con el fin de que hiciesen viable la explotación de la mina a cielo abierto aledaña a la vía en la que se extraía carbón para la central térmica.

42-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal de aguja de tipo MZA y su correspondiente marmita que permitió accionar la aguja del cambio mediante la palanca provista de un contrapeso que ayudaba al movimiento del espadín del cambio mediante la fuerza de gravedad. El siguiente cambio careció de indicador de posición, algo inusual, aunque las instalaciones no tenían apenas tráfico y los trenes solo circulaban durante el día por lo que podía prescindirse del elemento citado.

42-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La topera de tipo unificado de RENFE que se instaló aquí como final de una vía mango es la segunda que se dispuso en esta ampliación del trazado viario de la estación.

42-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Antes de construir la carretera comarcal CP-16 de Villanueva del Rey a Belmez el camino preexistente pasaba por las inmediaciones, en concreto por el P. K. 61,763,30, por lo cual, existió un paso a nivel que se eliminó en cuanto estuvo dispuesta la ruta asfaltada. Su emplazamiento debió estar en esta zona, pero no quedaron vestigios de su existencia.

En su momento, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces también instaló una tajea de 0,60 metros de luz en el P. K. 61,764,80. Unos tres o cuatro metros antes, estaba la aguja del lado Córdoba, instalada en una curva, que abría la playa de vías.

42-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Efectivamente, hasta que se acometió la reforma para ampliar la longitud de la estación de toda esta parte, solo existía una vía única cuyo recorrido eran los metros que antecedían al enclavamiento de cambios originales del lado Córdoba.

42-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque no quedaron vestigios tras hacer las modificaciones en esta parte del trazado de la estación, junto a la primitiva aguja citada se levantó un día la garita del lado Córdoba, a la derecha del trazado. En un plano de los años veinte del siglo XX se ha marcado su existencia, así como la del lado Belmez de esta misma parada, sin embargo son las únicas que se reflejan en unos planos detallados en los que están todas las estaciones y puestos de seguridad que tenía la línea en ese momento, lo que indican que, al menos en ese momento histórico, el resto de las paradas no las tenían.

42-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Álvaro Olivares Olmedilla

El hecho de que se haya conservado entre este corpus fotográfico una imagen con tan baja calidad se ha debido a que esta estación no pudo ser fotografiada ni casi estudiada in situ para este trabajo. Resultó que un domingo soleado del invierno de 1996 se visitó dicha estación de una manera imprevista, por lo cual, no se llevó ni el cuaderno de campo ni los elementos necesarios para tomar medidas ni la cámara de fotos, pero Rafael Carmona, el amigo que me acompañaba, llevaba una cámara de vídeo VHF y estuvo tomando imágenes de las instalaciones.

42-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Junio, 1993 - © Salvador Pinel

Era la primera vez que se accedía a esa parada y se pudo comprobar que el edificio de viajeros era diferente al resto de los construidos en la línea. Prácticamente, solo existía este, el muelle y la caseta de gestión del tráfico de ladrillo visto. El almacén, el retrete y la vivienda doble y sencilla de personal habían sido demolidos.

La imagen se ha tomado de la revista *Maquetrén* número 23, página 6.

42-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 18 de Noviembre de 1994 - © Antonio Gutiérrez Ruiz

Cuando meses después se volvió de nuevo al yacimiento y se había derribado también el edificio de viajeros. Inmediatamente, pedí a Rafael Carmona que me diese una copia del video que tomó en nuestra visita, pero lo había borrado, con lo que la reconstrucción de esta estación ha sido difícil e incompleta dado que apenas si hay documentación sobre ella.

La imagen se ha tomado de la página 241 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

42-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La torre en la que se dispuso el dispositivo de carga de los vagones TT4, que se llenaban al pasar bajo la tolva.

42-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Primeros años del siglo XXI - © Autor desconocido

La cinta transportadora elevaba el mineral hasta la torre, en la que había en su zona más alta un depósito en el que se vertía este. De aquí, mediante gravedad, pasaba a la tolva y posteriormente a los depósitos de los vagones.

La imagen se ha tomado de la revista *Líneas del Tren*, número 268, página 3, publicada el 17 de mayo de 2002.

42-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

El edificio de ladrillo rojo se construyó en la primavera o el verano de 1989, una vez que se decidió la demolición del antiguo edificio de viajeros, por lo cual, aún estuvo este operativo mientras el nuevo se estuvo terminando. El hecho de que la parada ya hubiese perdido todas sus funciones ferroviarias, salvo la de cargadero de mineral, con tan solo una construcción mínima iba a ser suficiente para albergar a las personas que debían de gestionar el tráfico de mineral.

42-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por ello, el primer inmueble que se levantó apenas si resultó ser una caseta algo mayor que una garita provista de un ventanal grande delantero y dos vanos pequeños a los lados para proporcionar visibilidad al controlador con respecto a los trenes que iban, venían o maniobraban. Sin embargo, finalmente, se decidió ampliarlo al doble de su tamaño añadiéndole otro ventanal igual al primero, como puede verse por la diferencia de color de los ladrillos o comparando las dos fotos que se muestran a continuación.

42-019 - Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

La torre del depósito de agua se debió añadir en algún momento de la vida de la estación, pero no es posible determinar en cuál.

La vivienda para dos agentes que aparece al fondo a la derecha se edificó en 1914, al mismo tiempo y con los mismos planos que la que se construyó en Cerro Muriano y en alguna otra estación de las líneas de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

En un plano de la estación de los años veinte del siglo XX se indica que delante de este edificio hubo un pozo.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

42-020 - Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

Aunque esta parada se erigió en el año 1890, a la misma vez que La Balanzona y diecisiete años después de levantados los edificios de viajeros de todas las estaciones que había hasta ese momento en la línea, el aspecto de ambas se unificó con respecto al resto.

Incluso, cuando se restauró el edificio de la que se analiza tras la guerra civil, se respetó el diseño de los hastiales a fin de que guardasen una homogeneidad razonable con los otros habidos en el trazado.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

42-021 – Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

El andén delantero, de 44 metros de longitud, consistió en una simple elevación de tierra, sin solado alguno, cuyo límite ante la vía fueron unos sillares de piedra caliza. Es decir, se construyó como casi los que hubo en el resto de las estaciones

En cuanto al edificio de viajeros, ubicado en el P. K. 61, 901,95, se ha de decir que en la fachada de la vía hubo una puerta que no correspondía al diseño unificado, por lo cual, esta estación fue diferente al resto, como se verá a continuación.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

42-022 – Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

Visión general de toda la fachada en la que, entre otras cosas, desapareció el frontón que remataba la zona del tejado que hubo sobre la puerta de entrada. El tamaño menor de esta y de las ventanas que se aprecia en la imagen, convirtieron a la edificación en un inmueble diferente al resto de sus homólogos. Ni siquiera la crestería que la remataba la salvó de su aspecto anodino y carente de la menor belleza arquitectónica.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

42-023 – Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

Antes de la ampliación del edificio de viajeros, existió un pequeño inmueble destinado a retrete entre el hastial derecho y la rampa de subida al muelle cuyo eje estuvo situado en el P. K. 61,913,50. Puede que tuviese unas medias de planta de 2,05 x 2,05 metros (Ramos, 2016: 164). Es posible que al hacer la ampliación de esta estación, seguramente realizada tras la guerra civil, se cambió de lugar, dado que la prolongación mediante dos cuerpos laterales avanzó por este lado hasta el centro del solar que ocupaba el sanitario.

No ha sido posible encontrar información oral, arqueológica o documental sobre el lugar dónde se debió disponerlo nuevamente.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

42-024 – Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

Pese a haber sido construida siguiendo los planos originales de 1872, revisados lógicamente en 1890, la estética del edificio de viajeros fue algo distinta a cuantas integran el resto de las estaciones de la línea, como ya se ha dicho. El motivo puede que se deba a que durante la Guerra Civil hubo un artillero de la Zona Roja muy certero en cuanto a su puntería. En cierta ocasión, desde la posición alejada que ocupaban los republicanos, lanzó un proyectil hacia el edificio y dio de lleno en el reloj, sacando toda la maquinaria y destruyendo parte de la fachada del lado de la vía. Sin embargo, ambos

hastiales siguieron presentando el mismo aspecto al no haber sufrido los efectos de la bomba.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

42-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una vez demolido el antiguo edificio de viajeros, se construyó esta caseta que ocupó parte del antiguo solar del mismo. Curiosamente, el gran tocón del árbol cortado, seguramente una robinia, porque fueron los árboles que se sembraron habitualmente en los andenes de la línea, quedó como testigo del preeminente lugar que ocupó dentro del grado de confort de la parada. Sin embargo, su rugoso tronco dio paso al de otra especie de crecimiento rápido y de hoja caduca, precisamente, una melia, con lo cual ofrecería su sombra protectora en los meses de dilatada insolación y se inhibiría dejando pasar el sol entre sus desnudas ramas durante la época del frío.

42-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Muy pocos meses después, en el final del invierno o en los inicios de la primavera de 1997, se volvió a intervenir en el edificio para proporcionarle un solado de hormigón que hiciese más cómodo deambular por el exterior y se eliminó la torre y el depósito de agua que había quedado como testigo único de la antigua construcción a la que estaba sustituyendo esta.

42-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

La obra se completó con una caseta abierta totalmente por el lado de la vía cuya función consistió en proteger de los mecanismos de movimiento de las señales móviles. Tal vez por ello no se ocuparon sus constructores de conferirle una estética que hubiese tenido la simetría como canon.

42-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1997 - © José Antonio Ortega Anguiano

Con ello, quedó completado el nuevo tinglado ferroviario que tan solo iba a servir de gestión de carga del mineral de la mina anexa o de control del tráfico de los trenes que iban en dirección a la central térmica de Puente Nuevo o a Peñarroya.

42-029 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

De todo lo que hubo un día en sus instalaciones, tan solo quedó el muelle y el largo andén original paralelo a la vía. Pese a la sustitución evidente que se produjo al dotar a la parada de nuevos edificios, la señal de cierre de estación siguió enhiesta haciendo patente la agonía de la parada.

42-030 - Imagen analógica - Vídeo *La ruta del carbón* - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

El muelle descubierto acogió sobre sí el almacén que se construyera en 1929, pero una vez que se prolongaron sus dimensiones casi veinte metros. A la izquierda, se ve parte de la vivienda doble y el muro lateral de sus corrales traseros, tras los cuales, muy próxima, se ve la vivienda para un agente construida en 1926, cuyo diseño y momento constructivo coincidió con otra que hubo en Alhondiguilla-Villaviciosa.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

42-031 - Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

La estética del almacén de mercancías es semejante al de otras muchas edificaciones de este tipo construidas no solo de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, sino en otras líneas del país. Incluso, se parece bastante al que se levantó en la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

42-032 - Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

Una vía muy próxima a la fachada principal permitía el acercamiento de los vagones que iban a ser cargados, con lo cual, los operarios que debían hacerlo estaban a cubierto de las inclemencias del tiempo y también se les hacía el trabajo más llevadero. Además, el generoso alero cubría prácticamente la vía que llegaba hasta la zona posterior del gran edificio, con lo que la operación de carga y descarga de los vagones podía ser realizada desde ambos frentes a un mismo tiempo.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

42-033 - Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

El hastial derecho mostraba su fisonomía casi idéntica a los de otros almacenes cubiertos.

La vivienda para un agente también tuvo el corral anexo tan frecuente en este tipo de construcciones destinadas a albergar a los obreros de la etapa histórica de la Revolución Industrial y a sus familias.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

42-034 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El muelle no fue tan largo originalmente hasta que no se hizo el almacén, momento en el que hubo que ampliarlo hasta la longitud que presenta en la imagen.

Al fondo, entre las dos viejas encinas, se alzó una vivienda cuyo uso ferroviario es cuestionable, dado que en los planos históricos de la línea aparece representada, pero fuera de los límites de los terrenos pertenecientes a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. De todas maneras, hay algún ejemplo de viviendas de la empresa que no pertenecían a esta o bien que se ubicaban en otra zona próxima, pero fuera de la estación. Puede que sea así puesto que en uno de los planos aparece un horno que se ubica delante de dicha vivienda, pero que está en los predios de la parada.

42-035 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

El muelle descubierto visto desde su zona trasera en la que destaca su rampa de subida dirigida hacia donde se permitía una mayor facilidad de acceso al mismo, dado que la proximidad manifiesta del edificio de viajeros hizo que se debiese construir así.

42-036 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Así mismo, en su línea de sillares de calcita se aprecia una discontinuidad en sus medidas de alto que indica dónde terminaba el muelle descubierto y dónde comenzaba el cubierto.

También tuvo una pequeña escalera para poder subir o bajar del edificio.

42-037 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

En esta parte, un poco más adelante de la escalera de bajada del muelle, se emplazó la báscula, como ocurría siempre que existía una zona de carga, en las inmediaciones del muelle, en la vía que lo cercaba por la parte posterior hubo una báscula de pesado. Justo aquí, se construyó una tubería de desagüe de las aguas de escorrentía que caían al foso.

Es posible que la báscula original fuese cambiada por otra de 40 toneladas en algún momento de la historia de la explotación, posiblemente, tras la guerra civil.

Como era lógico, también hubo junto a esta un gálibo que indicó si la carga se había efectuado de manera conveniente o era necesario ajustarla a la medida normalizada de la embocadura de los túneles.

42-038 - Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

La presencia de utillaje ferroviario apartado en las estaciones, como ocurre en esta zona aledaña a la vía, ya sean carriles, hierros de todo tipo, traviesas o cualquier otro material, es algo normal cuando una línea está en activo, por lo cual, la sustitución constante de elementos que se han deteriorado o han quedado obsoletos es muy frecuente.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

42-039 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Dos tipos distintos de marmitas que permitieron mover las agujas de los cambios. Uno de ellos, el numerado como 4, posibilitó el paso a la vía mango cuya topera se levantaba al final del recorrido. Al otro lado de las vías, hubo un par de contrapesos de señales de tamaño pequeño y grande.

42-040 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La aguja marcó el final de la estación de Villanueva del Rey por el lado Belmez justo en el punto donde terminaba la larga recta en la que estuvieron casi todas sus instalaciones ferroviarias. Sin embargo, no fue aquí donde se determinó originariamente su final. Si al final de la existencia de la parada la playa de vías comenzaba en una curva y acababa en una recta, originalmente, empezó en una recta y acabó en una curva, aunque a juzgar por las imágenes no parezca que sea así.

42-041 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Unos metros más atrás, a la altura de los cambios, se encontraban las dos señales del P. K. 62,000, la antigua y la moderna, una a la izquierda y otra a la derecha de la vía.

42-042 - Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

En esta estación no hubo nunca grúa de agua ni cubato, dado que cuando se construyó en 1890, como ya se ha dicho, se dispuso un depósito de 26 metros cúbicos de capacidad en el trazado en el P. K. 60,239, es decir, a algo más de un kilómetro y seiscientos metros antes. ¿Quiere decir que quizás se comenzase a instalar la parada ahí y una vez iniciadas las obras se decidió replantear la ubicación? No es posible conocer la respuesta.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

42-043 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

La topera unificada de RENFE cerró el recorrido de la vía muerta implantada en este lado del enclavamiento de los cambios del lado Belmez.

42-044 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex- Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

A la derecha de la vía hubo que levantar un muro de contención de unos cincuenta y seis metros de largo para evitar el desplome del talud.

42-045 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los últimos metros del antiguo espacio que ocupara la playa de vías de la estación de Villanueva del Rey son ahora ya parte del tramo que une esta parada y la de Cabeza de Vaca. Sin embargo, como se ha dicho, antiguamente no fue así.

42-046 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1996 - © José Antonio Ortega Anguiano

Precisamente, además de los planos que existen en el Archivo Histórico Ferroviario, la presencia de la estructura metálica que conformó el chasis de la garita aún anclada al suelo, indica que un día la primera de las agujas del lado Belmez estuvo enclavada exactamente en este punto.

Como se ha dicho, en los años veinte, esta y su compañera del lado Córdoba fueron los dos únicos espacios destinados a resguardo de los guardagujas que tuvo la línea.

33.43.0. Trayecto de Villanueva del Rey a Cabeza de Vaca

43-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

Un tren compuesto por la locomotora diesel ALCO 312-026-7 y diez vagones tolva TT4 se dirige hacia la central térmica de Puente Nuevo mientras enfila los últimos metros que quedan para entrar en la estación de Villanueva del Rey.

43-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 18 de noviembre de 1994 - © Antonio Gutiérrez Ruiz

Otro tren compuesto por la locomotora diesel 319.311 y diez vagones tolva TT4 se dirige hacia la central térmica de Puente Nuevo recorriendo el mismo espacio de la imagen anterior aledaño a la estación de Villanueva del Rey.

43-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

A un centenar de metros de la salida de los cambios de la citada parada estuvo la alcantarilla de 1,60 metros de luz, situada en el P. K. 62,204,80, por la que cruzaba un pequeño cauce de agua. Más allá, hubo otra alcantarilla de 2 metros de luz, que servía de paso a otro arroyo, y que se emplazó en el P. K. 62,427,70.

43-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

A continuación, se encontraba un paso a nivel sin barreras, que se dispuso en el P. K. 62,892,70, y que sirvió a un camino que casi estaba perdido.

43-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las señales de puntos kilométricos antigua y moderna del P. K. 63,000 se alzaron a ambos lados de la vía.

43-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Alcantarilla de un metro de luz del P. K. 63,015,80, cuya construcción original se hizo de manera descubierta, pero que se cubrió finalmente con una estructura de traviesas para que los raíles soportasen sin peligro el peso de las locomotoras diésel cada vez más pesadas que circularon por la línea.

43-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Álvaro Olivares Olmedilla

Los grandes trigales que se vieron por la zona en los espacios aledaños al Guadiato no fueron la norma desde siempre, dado que lo que primó desde muy antiguo fue la dehesa, que se enseñoreó de todo el entorno hasta casi llegar a Belmez.

43-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

De vez en cuando aparecía un viejo almendro, un sobreviviente de los muchos que debieron albergar originalmente las dos orillas de la explanación.

Algo más allá, se levantó el disco de distancia del lado Belmez de la estación de Villanueva del Rey.

43-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal del P. K. 63,500 se encontraba al final de la larguísima recta de casi un kilómetro.

43-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

En los siguientes metros, tras cruzar el caño de 0,30 metros de luz que existiera un día en el P. K. 63,621,70, aparecía la casa del Bujadillo entre las encinas de la dehesa. Se encontraba muy próxima a la vía. Sin duda estuvo ahí desde antes de la implantación del ferrocarril, por lo que lo vio nacer, crecer y hundirse poco a poco.

43-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La depresión que se advierte a la derecha de la imagen la labró a lo largo de los siglos el arroyo de la Juliana, por lo cual, cuando se tendió el trazado ferroviario, se instaló una alcantarilla de 1,50 metros de luz en el P. K. 63,778 para que la vía pudiese cruzarlo.

43-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El paso a nivel sin barreras del P. K. 63,943, aunque cerrado mediante cadenas, parece por las señales del terreno aledaño a la vía, que aún tiene algo de tráfico, aunque sea muy minoritario y circunscrito solo a las personas afectas a las fincas de la zona.

43-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Desde algunos centenares de metros antes, la Sierra del Castillo se levanta por encima del horizonte inmediato donde imperan las lomas y las redondeadas formas de las copas de las encinas. Su mole acompañará al ferrocarril hasta casi su final.

43-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La alcantarilla de 1,50 metros de luz del P. K. 64,304,50 correspondió al diseño primigenio importado de la línea de Almochón a Belmez, hasta el punto que hasta los materiales predestinados para aquellas se usaron para estas, como se ha dicho que se hizo entre este punto y La Alhondiguilla. Sin embargo, en el tramo que hubo entre este lugar y Córdoba, al haber sido hecho mediante otras directrices y tres años más tarde, las estructuras se realizaron abandonando el ladrillo casi definitivamente como elemento constructivo.

43-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

A continuación, en el P. K. 64,475,40, hubo otra alcantarilla que tuvo también 1,50 metros de luz cuyo diseño fue igual a la de la imagen anterior.

43-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El P. K. 64,500 se levantó a unos metros antes del paso a nivel sin barreras que se ubicó en el P. K. 64,518. Por este cruzó de manera algo sesgada uno de los dos caminos que van desde Villanueva del Rey a Belmez. Curiosamente, fue el único de la línea cuyo espacio entre carriles estuvo constituido por trozos de rail dispuestos de manera paralela al eje de la vía, aunque lo normal fue que se rellenaran con traviesas.

43-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa doble de vías y obras del P. K. 64,515, situada a la derecha de la ruta férrea, tenía unas dependencias laterales y posteriores destinadas a corrales o zahúrdas e incluso tuvo un horno.

43-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los olmos se enseñorearon del espacio alledaño cuando no hubo nadie que lo impidiera, como si la Naturaleza pretendiese recuperar lo que fue suyo cuando no tenía un oponente tan tenaz como el ser humano.

43-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Curiosa alcantarilla o tajea doble sin cubrir de un metro de luz, emplazada en el P. K. 64,600, cuyo elemento sustentante de la vía consistió en un poliedro rectangular que la dividió en dos. Si esto no fuese suficiente aporte estético, en lo formal, el granito y el ladrillo se combinaron para conferirle su belleza natural.

Algo más allá, se dispuso también la alcantarilla del P. K. 64,862,40.

43-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El terreno de perfiles sin grandes cambios en cuanto a cotas permitió que el trazado discurriese sin grandes desniveles y caracterizado por largas rectas que se ladeaban debido a las singularidades del terreno y a los caprichos del discurrir del Guadiato.

43-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las señales nueva y antigua del P. K. 65,000 antecedieron a un paso a nivel enclavado en el P. K. 65,022 que no se indicó en el Perfil Longitudinal de 1921, por lo que su enclavamiento pudo ser posterior. Como otros muchos, perdió su uso al haberse desviado o terminado su antiguo trasiego y ni siquiera es posible intuir el trazado del camino que lo conformó.

43-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La extensión de pastos en la que pacían las ovejas pudo un día estar sembrada de trigo, como es habitual en los terrenos aledaños de esta zona. La arboleda que se alineaba a la izquierda fue el bosque de galería del cercano afluente del Guadalquivir.

43-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

En las inmediaciones, estuvo la tajea de 0,50 metros de luz que se ubicó en el P. K. 65,295,50 y que pasó el agua de escorrentía desde el lado derecho de la vía hasta el izquierdo a fin de que acabase en el cauce del cercano río.

43-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Desde el punto de vista geográfico, la zona se caracterizó por acoger un poblamiento disperso consistente en cortijos dedicados a la explotación agropecuaria, entre los que había algunos abandonados.

43-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal de P. K. 65,500 estuvo enclavada en un terreno en el que había algunos arbustos de buen porte de chaparros o almendros. El follaje de algunos de estos fue recortado sin cuidado para eliminar las ramas que pretendían ocupar el espacio destinado a los trenes. Mantener a raya la vegetación mediante la poda indiscriminada o el esparcimiento de letales productos químicos para la fauna o la flora natural también fue parte de la labor de los obreros de Vía y Obras.

43-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El camino que cruzaba la vía mediante este paso a nivel establecido en el P. K. 65,707,20 debía existir ya en los momentos en que la vía del ferrocarril se estaba construyendo, que por esta parte debió elevarse mediante un largo terraplén. Por ello, hubo un desnivel muy grande entre la cota original del sendero y los carriles. Para poder nivelar las dos alturas, hubo que construir unos muros que sirviesen de contención de la elevación de la arteria, una solución nada frecuente, quizás por lo onerosa.

43-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El paso a nivel tuvo otra característica curiosa y fue que a la persona encargada de la custodia de las barreras se la alojó en una choza ubicada en las inmediaciones del P. K. 65,707.

Antes de estucharse en esta larga trinchera, la vía sorteaba otro curso menor de agua mediante una alcantarilla de 1,50 metros de luz que se ubicaba en el P. K. 65,742.

43-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las dos señales del P. K. 66,000 aparecían cuando los lados de la trinchera comenzaban a perder altura, aunque aún la vía debería discurrir durante muchos metros más por una larga hendidura realizada por el ser humano con unos medios muy precarios.

43-029 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

De nuevo, la carretera N-432 pasa por encima de la vía en su P. K. 66,148 conformando un viaducto de características idénticas a las ya conocidas en el que la cruza por su P. K. 52,989.

43-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como su homólogo cercano a Espiel, fue construido con los mismos elementos de hormigón fabricados en serie y se le dio una luz conveniente para vía doble por si en un improbable futuro se desease tender una.

43-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La trinchera no terminaba aún, sino que se extendía a lo largo de unos doscientos metros más. Al acabar, el paisaje habría de cambiar su monotonía de campos adeshados para volverse algo más agreste.

43-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Efectivamente, la llegada a la depresión del arroyo Albardado convirtió el territorio en un lugar en el que el cauce de agua es lo que adquiere la mayor trascendencia, sin embargo, al ferrocarril pareció no importarle la dificultad que entrañaba y solucionó el problema en su momento tendiendo uno de los tres puentes de hierro de importancia de la línea.

43-033 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Originalmente, la cuenca se salvó mediante un tramo metálico de 25,10 metros de luz que está situado en el P. K. 66,484, aunque la señal moderna indicase que el P. K. era el 66,500. La medida de su longitud fue idéntica a la del puente de hierro que hubo en La Alhondiguilla, por lo que se colige que ambos fueron gemelos en cuanto a su diseño.

43-034 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1966 - © Autor desconocido-Col. José Antonio Torquemada Daza

Esta foto muestra cómo fue el puente en su estado original. Nada se sabe de las dos mujeres que aparecen en la imagen, pero es posible que fuesen familiares de algún ferroviario de la estación de Cabeza de Vaca que aparece con una de ellas en otra foto tomada en el disco de distancia del lado Villanueva del Rey.

43-035 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El curso inexorable del tiempo impuso la sustitución en el año 1967 de la larga pasarela metálica original por otra de elementos prefabricados de hormigón a la que hubo que añadir un apoyo central, también del mismo tipo, quedando a ambos lados dos vanos de once metros de luz cada uno.

43-036 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El puente de hierro primigenio del arroyo Albardados fue reforzado en los años iniciales del siglo XX, junto al de La Alhondiguilla. El hecho de que al terminar el puente, en el lado izquierdo de la vía, quedase la traza de una pequeña obra que apenas si sobresalía de sus cimientos, puede indicar que estos fueran los restos de la caseta provisional que sirvió de refugio al director de las obras.

43-037 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Justo en el lado derecho de la imagen, aún puede verse esa construcción cuyo uso es irreconocible mediante una simple inspección ocular.

El dato se afirma a tenor de la presencia de los cimientos de la caseta del jefe de obra que hubo en el puente de La Alhondiguilla y que sirvió cuando se restauró.

43-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por lo cual, nos inclinamos a pensar que las estructura murarias correspondieron a los cimientos de la pequeña construcción destinada al citado uso. Por otra parte, el lugar que ocupó puede indicar también que fuese una garita donde destacar a un centinela que vigilase la construcción a fin de evitar sabotajes durante los años de la guerra civil.

43-039 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La larga cuesta asciende entre retamas, chaparreras y encinas.

43-040 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa doble de vías y obras del P. K. 66,861 estuvo situada a la derecha de la vía. A su costado, se levantaron los restos de la zona de corrales y zahúrdas tan necesarias en lugares aislados para completar la dieta alimenticia.

43-041 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa se situó ahí como vivienda para la persona que debía de encargarse de controlar las barreras del paso a nivel del P. K. 66,886, por el que cruzó el camino que unía Belmez y Villanueva del Rey.

43-042 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La alcantarilla de 1,50 metros de luz, enclavada en el P. K. 66,950, antecedió a la señal de P. K. 67,000. A su vez, esta, precedía a la alcantarilla de un metro de luz ubicada en el P. K. 67,249,30.

43-043 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

También en esta zona se encontraba la alcantarilla de un metro de luz, concretamente en el P. K. 67,580. Un poco más allá, junto a la hacienda de carácter agropecuario conocida como Casa de Palacios, hubo un día un paso a nivel, que se ubicó en el P. K. 67,763,30, del que se ha perdido todo rastro no solo del mismo sino incluso del camino que lo cruzó.

43-044 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1966 - © Autor desconocido-Col. José Antonio Torquemada Daza

Como se ha dicho, las viejas fotos familiares son a veces el único documento que existe para saber cómo fue algún elemento que se levantó en la línea. En concreto, este semáforo de distancia del lado Córdoba perteneciente a la infraestructura de seguridad de la estación de Cabeza de Vaca perteneció a un modelo no conocido.

El mástil con el triángulo invertido es una señal de precaución que se asoció a los discos es un modelo proveniente del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz.

Al fondo, se ve la mole de la Sierra de Palacios.

43-045 - Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

A lo lejos, aparecían los blancos edificios de la localidad Belmez y el cerro del castillo. A la izquierda, conformando el horizonte, también se podía contemplar la sierra bajo la que se extendía Peñarroya. Los territorios de una y otra localidad, son los dos espacios con un mayor potencial minero.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

43-046 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por aquí, bajo la vía, se abrieron en 1913 las tajeas de un metro de luz del P. K. 67,882 y la de 0,50 metros de luz del P. K. 68,295.

43-047 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El paso a nivel del P. K. 68,594,75 tuvo en su momento una casa que se levantó a la derecha del trazado en el P. K. 68,600 y que posiblemente no fue el modelo convencional de la de Vía y Obras diseñada para la línea, sino un prototipo más pequeño. La presencia de los ailantos o árboles de los dioses indica que hay una zona con gran concentración de cal, por lo que sin duda fue el punto donde se levantó la casa.

43-048 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El río Guadiato estaba tan próximo al trazado que en un momento determinado en que se necesitó realizar unas obras de consolidación del terraplén de la explanación en el P. K. 68,865, se levantó un muro de cincuenta metros de longitud.

En el punto medio se construyó una tajea de 0,50 metros de luz que se dispuso exactamente en ese mismo P. K. 68,865. La evacuación de las aguas desde la tajea hacia el río se hizo a través de un emisario inclinado que se colocó bajo tierra para evitar la erosión.

43-049 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Con el tiempo, los viejos elementos de la infraestructura de la vía se deterioraron o quedaron obsoletos, por ello, los antiguos modelos procedentes de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces o de la Compañía del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz se fueron sustituyendo por otros más modernos que había sido utilizados muy lejos de allí en líneas más importantes. Debido a ello, el trazado se llenó de múltiples tipos de utensilios cuya utilidad era exactamente la misma.

43-050 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por ejemplo, el semáforo unificado de RENFE, el de cinco metros de altura, se implantó en varios lugares del trazado.

43-051 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

La señal del P. K. 69,000 aparecía junto al muro de contención de la tierra de una mina ubicada en la zona oeste de la sierra de Palacio.

La presencia de la estructura metálica de una garita unificada de RENFE indica que puede que fuera la que estuvo enclavada en la aguja de entrada de la estación de Cabeza de Vaca, aunque su emplazamiento estuvo ubicado algo más adelante.

33.44.0. Estación de Cabeza de Vaca

44-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Álvaro Olivares Olmedilla

Originalmente, la aguja de entrada del lado Córdoba estuvo ubicada en el P. K. 69,084,50, es decir, a una docena de metros del pontón del arroyo de la Sierra. Sin embargo, cuando en 1902 se debió de ampliar el trazado de vías se ensanchó el tablero del pontón que la antecede, ubicado en el P. K. 69,072,70, y el cambio se llevó hasta el P. K. 68,959,45.

La imagen se ha tomado del catálogo de la exposición *El ferrocarril y sus vivencias*, página 18.

44-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

El pontón de 4 metros de luz del arroyo de la Sierra, estuvo casi a la entrada de la playa de vías de la estación de Cabeza de Vaca. En un principio, se diseñó para vía única cuando la línea se originó, pero al ir ampliando las instalaciones y los servicios se necesitó que se dispusiese una vía doble en este punto, con lo cual, en 1902 esta obra y la del puente del P. K. 69,360 fueron ampliados en su anchura.

44-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Marzo, 1998 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los carriles de ambas vías se emplazaron sobre traviesas de madera a fin de evitar en lo posible la vibración de los trenes sobre la estructura metálica. Como en otros pontones situados en una curva, la coronación del carril interior se situó a 14 centímetros de altura sobre la del exterior para paliar la fuerza centrífuga.

Las aletas triangulares contuvieron la tierra de la explanación y permitieron el salto que supuso el vano del pontón.

44-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

A pesar del agua que corría generosa por su vientre, esta edificación no fue un pontón para sortear un arroyo, sino un viaducto destinado a dejar expedito un antiguo camino vecinal que la elevación artificial de la vía hubiese cercenado si no es por el pequeño salto de algo más de cuatro metros de su anchura.

En tiempos, hubo un pozo del que se abastecieron los ferroviarios cuya ubicación estuvo muy próxima al camino de Belmez a Villanueva del Rey, que discurre entre el trazado ferroviario y el cauce del Guadiato.

44-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como todas las estaciones, también la de Cabeza de Vaca debió tener una garita unificada en los cambios en el lado Córdoba cuya estructura aparecía arrumbada a un centenar de metros más atrás en el trazado, según se ha dicho.

44-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

En esta explanación, que se curvaba hacia la lejanía, se ubicó una vía que se apartaba de la general. Al igual que ocurría en El Vacar, en esta estación hubo una serie de vías dispuestas en forma de triángulo mediante las que se invertía el sentido de la marcha de las locomotoras de vapor.

44-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía continuaba hacia el fondo de la imagen buscando el cargadero de una mina cercana que estuvo situada a unos ochocientos metros de distancia.

44-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

El camino que conduce desde la zona de la derecha hasta la izquierda fue el lugar por donde se implantó el trazado. Algo más lejos, siguiendo la vía, hubo una grúa de agua que se conectaba con los depósitos que se ubicaban en la loma que aparece en la imagen, dado que esta estación carecía de cubatos convencionales.

44-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cerca de la casa de la carbonera y el arenero hubo varios cargaderos de este combustible, como corresponde al final de una línea y a un depósito de máquinas. El muelle de carbón estuvo situado a la izquierda de la vía y el muelle de los almacenes y los talleres a la derecha.

De estos carriles partían otros hacia la izquierda, en cuyo final se ubicó un foso para hacer las labores necesarias en los chasis de las máquinas de vapor.

En el muelle de la izquierda, en su vértice nordeste, hubo una grúa de agua y en el otro extremo hubo un vagón cubierto en el que se guardaban las herramientas.

En los años veinte del pasado siglo hubo una caseta y una choza construida sobre el muelle que discurría paralelo a la citada vía.

En el muelle de la derecha, en ese mismo momento histórico, hubo una caseta rectangular que se dispuso paralela a la vía y próxima a esta.

44-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Restos de una topera unificada de RENFE que cerró una vía mango, un corto trayecto de carriles que conformaron una vía muerta en la que se solían estacionar locomotoras, coches o vagones con el fin de dejar la vía expedita para que otras pudieran mover los trenes cuando era necesario hacer maniobras.

44-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Esta vía mango fue implantada aquí cuando en los años ochenta del siglo XX se abrió de nuevo la mina de Cabeza de Vaca y se volvió a construir un ramal de ancho español que ya se había desmantelado en los años setenta.

44-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La vía del centro se apartaba de la general para comunicar esta con el tramo que conducía hacia las minas y hacia Peñarroya. Esta era la tercera vía por la que podían volverse las máquinas, porque, dado que esta parada era el final de la línea, aquí debían de cambiar su posición para proceder al regreso llevando el tender remolcado y no en cabeza.

44-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Desde la vía que partía de la general en dirección hacia el ramal que conducía hacia Peñarroya se ramificaban otras cuatro vías que se dirigían hacia los edificios que aparecen a la derecha, conformando una playa de vías de clasificación de material.

44-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la época de la tracción vapor, los trenes procedentes de Córdoba llegaban hasta Belmez y las máquinas se cercenaban y regresaban a Cabeza de Vaca donde repostaban y se dejaban orientadas en dirección a la capital.

44-015 - Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

Aunque el espacio ferroviario presentaba un aspecto desolado, en su momento de esplendor esta parada tuvo un entramado de vías complejo, dado que se implantaron varias en terrenos pertenecientes a tres compañías diferentes.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

44-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

A saber: unas se enclavaron para el servicio de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en sus propios terrenos; otras para el de MZA, pero dispuestas en espacios de la citada empresa del Sur de la Península; otras implantadas para la Sociedad Minero y Metalúrgica de Peñarroya ubicadas en sus propios predios; otras emplazadas en estos, pero para uso de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces; y finalmente otras construidas por Andaluces cuyo empleo fue común entre esta empresa y la SMMP (Torquemada, 2016: 27).

44-017 - Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

El edificio pequeño cuyos restos permanecían casi a la sombra del árbol más próximo era el inmueble destinado a carbonera y arenero.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

44-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las vías conducían hacia la boca de la mina Santa Elisa y hasta Peñarroya mediante un ramal de varios kilómetros que se denominó popularmente como "La Maquinilla" debido a la pequeña locomotora que conducía el tren de obreros desde una población a otra.

A la derecha del trazado, en la época del vapor, se levantó una grúa que se inscribió en un semicírculo que conformó el perímetro del muro del muelle. Sobre el

mismo se plantó una vía de galga pequeña paralela a la vía y de corto recorrido. Se desconoce para qué se usó.

Unos metros más adelante, hubo un cubato, cuya tubería de alimentación debió conectar con los depósitos que estaban sobre la colina.

44-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

En momentos pretéritos, la edificación se destinó a fundición, pero con el tiempo, tras haberse cerrado las instalaciones en 1906, parte se empleó como taller y parte como casa del jefe del complejo ferroviario.

44-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

El bello edificio de ladrillo visto tuvo en su costado sudeste unas dependencias añadidas que se levantaron con un encofrado de mampuesto o con ladrillo.

44-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Además, las vertientes de los tejados siguieron varias direcciones distintas, lo que indica que debió haber diversos momentos constructivos diferentes para esta zona del inmueble.

44-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

En la zona nordeste del edificio hubo unos restos de una construcción, levantada con encofrado de mampuesto reforzado con hiladas alternas de ladrillo, cuyo uso no ha podido ser determinado.

44-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

El hastial derecho de una edificación que estuvo destinada originariamente a almacenes y talleres de una longitud que llegó a alcanzar casi 110 metros.

44-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La construcción se realizó añadiendo altos arcos de medio punto que consiguieron que una edificación de gruesos muros se elevase para procurar luz y ventilación mediante grandes vanos. Además, permitió una buena comunicación entre las distintas dependencias.

44-025 - 44-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Parece que el largo inmueble se construyó en dos momentos distintos, aportándole, en principio, un ancho de unos nueve metros que se cubrió con un tejado a dos aguas.

44-027 - 44-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Precisamente, prolongando la vertiente suroeste del mismo se consiguió posteriormente hacer un cuerpo de un ancho de unos cinco metros más que se extendió a lo largo de la construcción, pero al seguir la caída del tejado, lógicamente, esta parte solo tuvo la altura de un edificio de una sola planta.

44-029 - 44-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Todo el espacio interior se debió de comunicar con las grandes puertas o ventanas de la fachada suroeste, muchas de las cuales se segaron para establecer divisiones, según podía verse en los paramentos.

44-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

El hastial noroeste también mostraba las huellas de muchas intervenciones diferentes. En su parte izquierda se levantó un muro de mampuesto que debió conformar un patio trasero de generosas proporciones.

44-032 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Parece que en esta parte del edificio, la zona delantera no fue un espacio cerrado, sino abierto mediante arcos escarzanos que se aplicaron en la construcción con el fin de conformar un espacio de trabajo en el que hubiese una buena luz y ventilación.

44-033 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

El tejado añadido siguiendo el ángulo de caída del que ya estaba dispuesto ocultó una generosa cornisa de ladrillo visto que recorrió todo el edificio, lo que indica que el cuerpo delantero fue añadido cuando el otro ya estaba construido, si no, no hubiese sido necesario hacer una obra de adorno tan cuantiosa para dejarla dentro del edificio.

44-034 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Posiblemente, el espacio delantero limitado por los arcos escarzanos pudo estar limitado por grandes puertas de cristales que lo cerraron y lo aislaron un tanto de las inclemencias del tiempo. Esto tan solo es una hipótesis, ya que no se ha podido constatar restos de los bastidores que debieron sostener los vidrios.

44-035 - 44-036 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

En cada pie de los arcos se dispusieron unos pilares de refuerzo confeccionados a base de ladrillos a fin de neutralizar las fuerzas de empuje del generoso tejado.

44-037 - 44-038 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La heterogeneidad de los distintos vanos que se dispusieron en la fachada del cuerpo delantero indica que debió ser construido en momentos diferentes, aunque próximos en el tiempo.

44-039 - 44-040 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

También en la zona de fachada se podían ver los restos de añadidos que debieron corresponder a las habitaciones destinadas a un uso inconcebible, dado el estado de ruina en que se encontraba la construcción cuando se hizo la investigación de campo.

44-041 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cuando el complejo fabril se destruyó parcialmente en 1906 a consecuencia de una explosión, fue el momento en que se cerró. Posteriormente, ya en tiempos de RENFE, esta zona se destinó a viviendas de personal y a dormitorios de los maquinistas.

44-042 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 30 de abril de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

Las construcciones de la Vega del Fresno antes de que se iniciasen los desplomes de sus techos y sus muros de una manera generalizada. Eran los momentos en los que las vías habían sido levantadas.

44-043 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Muy pocos años después, el estado de ruina era evidente e irreversible.

44-044 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1955 - © Autor desconocido-Col. José Antonio Torquemada

En tiempos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y en los de RENFE hubo aquí una reserva de máquinas, por lo cual, se debió alojar a los maquinistas que esperaban la salida de su tren para regresar a su base en el depósito de Cercadilla. Por ello, hubo que disponer unos dormitorios y zonas de descanso para ellos en las instalaciones cercanas a la antigua fábrica de briquetas.

44-045 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1955 - © Autor desconocido-Col. José Antonio Torquemada

En los años intermedios de la década de los cincuenta del pasado siglo, el deterioro de los dormitorios era evidente, sin embargo, el personal debía resistir estoicamente a la espera de una posible mejora constructiva que no llegó nunca.

44-046 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1955 - © Autor desconocido-Col. José Antonio Torquemada

El aspecto de ruina y precariedad era evidente para un lugar que se presumía era habitable para los maquinistas que lo utilizaban.

44-047 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1955 - © Autor desconocido-Col. José Antonio Torquemada

La apariencia de la cocina y el comedor no dejaba lugar a dudas sobre lo difícil que debía resultar la estancia en aquel habitáculo.

44-048 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1955 - © Autor desconocido-Col. José Antonio Torquemada

En tiempos de uso, esta estación tuvo mucho tráfico de vagones, ya que Peñarroya enviaba su material a través de la vía hullera, donde se clasificaba y se formaban los trenes, que debían ir en dirección a Córdoba. Para ello, siempre hubo una serie de pilotos de maniobras, que funcionaban las veinticuatro horas del día (Afán, 1979), que se vieron obligados a dormir en unos dormitorios que tampoco mostraron ningún tipo de confort.

44-049 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1964 - © Autor desconocido-Col. José Antonio Torquemada

Este depósito de tracción se cerró definitivamente cuando la tracción a vapor llegaba a su fin en los años finales de la década de los sesenta del pasado siglo. Precisamente, la máquina que aparece en la imagen fue una de las que compuso la última serie que estuvo en servicio en esta línea, pero solo entre Peñarroya y la central térmica de Puente Nuevo cuando las cuatrocientas y las consolidation de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces habían sido retiradas en los años intermedios de la década de los sesenta del siglo XX.

44-050 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Como ya ocurriera en Alhondiguilla-Villaviciosa, Espiel y Villanueva del Rey, el agua para alimentar las locomotoras de vapor que paraban en Cabeza de Vaca se extraía del cercano río Guadiato y se llevaba mediante una bomba hasta los aljibes dispuestos a ras de suelo que había sobre la colina que dominaba la estación.

Allí se almacenaba en estos depósitos y desde aquí se alimentaban las grúas de agua de las instalaciones ferroviarias próximas, pero situadas en una cota más baja para que bajase mediante gravedad. Los vestigios conservaban huellas evidentes de haber tenido una tapa que intentaba preservar la limpieza del contenido.

Más al noroeste, hubo un par de edificios para alojar a empleados dispuestos en línea, pero separados unos metros uno de otro. Delante, hubo otra construcción para albergar al encargado.

A las espaldas de estas construcciones se dispusieron los enormes aljibes circulares donde se almacenó agua para las labores mineras y ferroviarias.

44-051- Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el origen de la línea, la estación final del trazado era Belmez, pero poco a poco se fue desarrollando en la Vega Del Fresno este complejo ferroviario, minero y metalúrgico cuyo inicio estuvo en una aguja que se dispuso algo más adelante del pontón metálico que cruzaba el arroyo de la Sierra.

44-052 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

En el P. K. 69,133, más o menos en el lugar donde se yerguen los árboles de la izquierda, hubo un sencillo dispositivo para que las máquinas pudiesen tomar agua.

44-053 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

El primer proyecto del edificio de viajeros de esta estación, que se hizo en 1901, tuvo unas medidas de plantas de 10,10 metros por 8,10 metros. El definitivo tuvo ese mismo ancho, pero 15 metros de fachada. Entre uno y otro hubo pocas diferencias de carácter estructural, por lo que la distribución interior siguió siendo la misma, salvo el añadido de una habitación más para el servicio ferroviario, por lo que la construcción sirvió a un solo agente, que, como era natural, fue para el jefe de estación.

44-054 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

El segundo se ubicó en el P. K. 69,180,30 y contó con 16,15 metros de base, lo que indica la gran inclinación que se le dio a los muros de la planta baja para poder sostener la principal que daba a la vía, amén del grueso de los muros que estuvo en torno a algo más de sesenta centímetros.

44-055 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque el piso bajo conformó un área útil para el ser humano, es posible que nunca se llegase a utilizar, salvo como refugio para animales o almacén puesto que estaba dentro de la zona inundable.

El terreno hundido de forma rectangular que se ve a la derecha puede que marcarse el emplazamiento de la antigua fosa séptica.

44-056 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Pese a que el edificio de viajeros fue diseñado tres décadas más tarde que el resto de los que tuvo la línea, el de Cabeza de Vaca tuvo un aire muy similar a sus homólogos.

Incluso, tuvo el mismo tipo de andén rudimentario que llegó a alcanzar los 38 metros de largo.

44-057 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1964 - © Autor desconocido

Un tren hace su entrada en la estación de Cabeza de Vaca conducido por la locomotora "cuatrocientas" de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que fue numerada por RENFE como 240-2054.

La imagen se ha tomado de la página 231 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

44-058 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

El edificio de retretes se levantó en el año 1904 dotándolo de dos váteres para cada uno de los sexos con las puertas colocadas en cada uno de los hastiales. Además, se les añadió un urinario de tres plazas en la fachada que daba a la vía.

44-059 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

La fosa séptica estuvo ubicada en la fachada contraria a la del urinario.

44-060 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Para sostener la obra de los retretes y la fosa sanitaria se debió de construir el muro de contención del terraplén, a cuyo extremo se abrieron unos escalones hechos de manera artesanal a fin de que se pudiese bajar con facilidad la rampa que conducía a la zona del piso bajo del edificio.

44-061 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1955 - © Autor desconocido-Col. José Antonio Torquemada

El conjunto del inmueble de viajeros y los servicios con su aspecto originario.

44-062 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Mediante la imagen, puede apreciarse que en un principio todo el espacio fue solo un terraplén que se elevó para salvar la vía de las posibles inundaciones estacionales del río Guadiato, que discurre a la izquierda del trazado. Pero, con el tiempo, se debió de rellenar el espacio que existía a la derecha de la vía para poder asentar todas las instalaciones ferroviarias del complejo ferroviario que conformó Cabeza de Vaca.

44-063 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Aunque en tiempos de RENFE la parada carecía de cantina, en 1914 se aprobó el proyecto de construcción de una que posiblemente estuvo ubicada en este edificio que luego se convirtió en vivienda de personal.

44-064 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

En las inmediaciones de la estación hubo un cargadero de carbón que funcionó durante poco tiempo en los años setenta del pasado siglo y cuyo mineral se llevó en exclusiva hasta la central térmica de Puente Nuevo. Además, funcionó también un calerín que producía varios vagones de cal cada día. Se cerró en los años sesenta del siglo XX.

44-065 - Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

En los inicios del siglo XX hubo un muelle para carbón adscrito entre el hastial izquierdo de la cantina, la vía principal y la de Santa Elisa y el inicio de la depresión donde estuvo emplazada la casa de la máquina de alimentación.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

44-066 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al parecer, este fue el edificio que contuvo la máquina de alimentación de energía de toda la factoría creada por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, pero se duda de su función como edificio ferroviario porque no se ha podido constatar si fue parte de las instalaciones. Próxima a su esquina sur, hubo una chimenea destinada a elevar los humos de todo edificio industrial donde hubiese un punto de combustión.

44-067 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Se supone que la garita del lado Belmez debió estar enclavada en el lugar donde terminaban los elementos de la infraestructura de la estación, pero no se ha podido determinar, si es que la hubo, el lugar exacto.

Otro elemento común en cualquier estación del que no se ha podido determinar su emplazamiento en esta ha sido el de la báscula de 40 toneladas que debió disponer de su foso correspondiente.

44-068 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

El pontón sobre el arroyo Aulagarejo, que estuvo ubicado en el P. K. 69,360,70, respondió a un diseño que se repitió en varias ocasiones a lo largo de la línea en el que las medidas también se calcularon con leves modificaciones. Lo único que diferenció unas obras de otras fue la terminación que se le dio a las aletas de ambos lados.

44-069 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Agosto, 1995 - © José Antonio Ortega Anguiano

Efectivamente, si en el lado nordeste fueron triangulares, pero adaptadas a las necesidades que requería un cauce estacional muy exiguo que podía resultar violento en determinados momentos, el lado suroeste del pontón cada aleta fue disímil porque la de la izquierda se extendió a lo largo de 115 metros con el fin de contener la cara del terraplén de la explanación que daba al Guadiato.

44-070 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las aletas originales del lado derecho fueron las que se demolieron y volvieron a construir dando a los cinco metros de ancho del pontón original hasta casi diez metros para poder así emplazar en la parte derecha del trazado una nueva vía. Entonces, hubo que alargar la oposición que ofrecía la aleta de la derecha al terraplén mediante un murete que supuso un evidente refuerzo para el talud.

La barandilla del lado derecho de este pontón, y la del arroyo de la Sierra del P. K. 69,072,70, fue parecida, pero de un diseño diferente a la que quedó emplazada en la parte de la vía que se estuvo usando hasta el final de la línea.

La aguja de salida del lado Belmez estuvo emplazada en el P. K. 69,479.

33.45.0. Ramal de Belmez a Peñarroya

45-001 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Mayo, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Casa de vía y obras destinada a alojar a un operario del ferrocarril y a su familia con los añadidos que las necesidades de la vida algo aislada impusieron. Posiblemente, el de la derecha es un corral trasero que formó parte del diseño original del edificio. Como esta vivienda, hubo unas seis que jalonaron todo el recorrido para controlar las barreras de los pasos a nivel y para poder realizar las labores propias de una instalación ferroviaria.

45-002 - Imagen digital - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 2015 - © José Antonio Torquemada Daza

Canalización de un arroyo que encauzaba así sus aguas hacia un pontón de cuatro metros de luz que cruzaba el trazado del ramal.

45-003 - Imagen digital - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 2015 - © José Antonio Torquemada Daza

Pontón de gran formato destinado a evacuar las aguas de las crecidas que provocaban las fuertes tormentas estacionales que caían en la zona geográfica.

45-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

La locomotora "Marta" fue la primera que compró la Sociedad Minera de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para conducir los trenes de carbón a través del ramal de Cabeza de Vaca a Santa Elisa.

45-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Fue construida en el año 1884 junto a otra locomotora idéntica a la que se llamó "Amparo". Al parecer, el nombre de ambas máquinas correspondía con los nombres de las dos hijas del gerente de la Sociedad Minera de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

45-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

La "Marta" se conserva aceptablemente en un pedestal de un parque público de Pueblonuevo, pero su mecánica no estaba en orden de marcha, como otras muchas locomotoras de vapor exhibidas en lugares públicos de muchas ciudades del mundo. En la segunda década del siglo XXI se llevó a Barcelona para someterla a un proceso de reparación integral a fin de ponerla en funcionamiento para poder realizar con ella un tren turístico que circulase por la zona minera del Alto Guadiato.

45-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sin embargo, en 2012 se devolvió a su origen y la prensa habló de que los 242.000 euros que había costado la reparación se había limitado a un simple pintado y arreglo exterior, por lo que nunca se le había tocado a los mecanismos. La parte contraria habló de que el ayuntamiento de Peñarroya-Pueblonuevo no había hecho frente a los pagos concertados y por ellos no se había realizado la menor reparación.

45-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las locomotoras de vapor tuvieron todas una placa oval o rectangular hecha de fundición en la que se indicaba quién fue el constructor. En el caso de las locomotoras "Marta" y "Amparo" fue la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques, radicada en Mulhouse, en la región de Alsacia.

45-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Presumiblemente, esta otra locomotora perteneció a la antigua compañía SMMP y estuvo sirviendo en la línea de La Maquinilla.

45-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Fue una de las que se preservaron para que fuese mostrada en una de las salas del museo de Arqueología Industrial de Peñarroya, por lo que estuvo apartada durante mucho tiempo en un solar próximo a la localidad.

45-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Se desconoce cual fue el número que tuvo en la compañía y si realmente perteneció a la empresa minera, pero es posible que formase parte de las máquinas destinadas por MZA a la línea de la Maquinilla, ya que Andaluces solo tuvo dos: las citadas "Marta" y "Amparo", que como se ha dicho fueron idénticas y tuvieron el aspecto ya mostrado por la primera.

45-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 17 de Marzo de 1898 - © D. E. Lupiáñez

Gran plano general de Belmez y su zona minera.

La imagen se ha tomado de *La Ilustración Española y Americana* número XII, aparecida el 30 de marzo de 1898.

45-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 17 de Marzo de 1898 - © D. E. Lupiáñez

El 17 de marzo de 1898 hubo un accidente en la mina Santa Isabel en el que hubo un gran número de trabajadores muertos.

La imagen se ha tomado de *La Ilustración Española y Americana* número XII, aparecida el 30 de marzo de 1898.

45-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 17 de Marzo de 1898 - © D. E. Lupiáñez

La catástrofe fue de tal magnitud que se hicieron eco de la misma todos los periódicos de la nación. Aquí se mostraba el pozo número 22.

La imagen se ha tomado de *La Ilustración Española y Americana* número XII, aparecida el 30 de marzo de 1898.

45-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 17 de Marzo de 1898 - © D. E. Lupiáñez

El 19 de marzo de ese año hubo una gran concentración de la población en la Plaza del Santo para asistir al sepelio de los numerosos muertos.

La imagen se ha tomado de *La Ilustración Española y Americana* número XII, aparecida el 30 de marzo de 1898.

45-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1898 - © Hilario Solano

La mina de Cabeza de Vaca en su momento de máxima producción.

45-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Casio Exilim Cámara fotográfica desconocida - Años cincuenta del siglo XX - © Autor desconocido

La línea de La Maquinilla en la zona en la que la vía se aproximaba al Cerco Industrial.

La imagen se ha tomado de *La Construcción de Locomotoras españolas*, página 21.

33.46.0. Trayecto de Cabeza de Vaca a Belmez

46-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tras la señal del P. K. 69,500, tan solo unos metros más adelante, se encontraba el disco de distancia de la estación de Cabeza de Vaca, que estuvo situado a un kilómetro de separación del final del trazado.

46-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La última casa de vías y obras de la línea se ubicó a la derecha de la vía en el P. K. 69,534,75. Fue la vivienda donde se alojó la persona encargada de guardar la barrera del paso a nivel.

46-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1985 - © Autor desconocido

El cruce se dispuso en el P. K. 69,542,60 y fue también el último que tuvo la explotación. Daba paso al carril que lleva hasta las explotaciones agropecuarias cercanas al río Guadiato.

46-004 - Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

A lo lejos, se veía la imponente masa de la Sierra de Palacios, una excepción en un entorno geográfico caracterizado por las lomas suaves.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

46-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La alta y larga explanación también es la última de la línea. Se hizo con la idea de salvar sin grandes desniveles un pequeño arroyo como el de Las Culebras.

46-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

La altura artificial obligó a que la vía salvase el cauce mediante un generoso pontón de 3,45 metros de luz ubicado en el P. K. 69,634,10. Aún pueden verse caídos junto al agua los dos sillares de piedra caliza sobre los que descansaron los carriles de la vía cuando el tablero de vigas metálicas y traviesas de madera no se había sustituido aún.

46-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica Hanimex - Mayo, 1999 - © José Antonio Ortega Anguiano

Tras la evidente reforma que sufrió la construcción al cambiar la pasarela original por una estructura de encofrado de hormigón, ya no se dotó al pontón de un mínimo pretil que aminorase el vértigo de quienes lo cruzasen andando.

Tajea tubular de 0,50 metros de luz ubicada en el P. K. 69,745.

46-008 - Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

Algo más allá, en el P. K. 70,189,12, hubo una tajea de 0,60 metros de luz.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

46-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 30 de mayo de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

La señal de proximidad de disco de distancia de la estación de Belmez puede que fuera una de las últimas que existieron en la línea cuando se fotografió en los años finales de la década de los setenta del siglo XX confeccionada al modo antiguo, es decir, con tablas unidas entre sí para formar una superficie plana que diese las medidas estandarizadas para este tipo de indicadores.

46-010 - Imagen analógica - Vídeo La ruta del carbón - Junio, 1989 - © Antonio Montilla Lucena

El disco de distancia de la estación de Belmez está en las inmediaciones de una de las últimas obras de fábrica de la línea, una alcantarilla de un metro de luz emplazada en el P. K. 70,545.

La imagen se ha tomado del documental *La ruta del carbón*.

46-011 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - 8 de octubre de 2002 - © Carolina Murillo

Este descarrilamiento de un tren de tolvas se produjo debido al pésimo estado de la vía en el último terraplén de la línea, a unos trescientos metros antes de llegar a la estación de Belmez.

La imagen fue tomada por Carolina Murillo, corresponsal en Belmez del diario *Córdoba*, en la que se publicó.

46-012 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cerca, se encontraba el pontón de cuatro metros de luz instalado en el P. K. 70,605,90 bajo el que pasaba la carretera comarcal CO-6408 que llevaba hasta las aldeas de Doña Rama y Posadilla y cuyo nombre antiguo fue el de Camino de Belmez a Villanueva del Rey.

Esta es su entrada norte.

46-013 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

Entrada suroeste del pontón cuyas características arquitectónicas son idénticas a las de otros muchos vistos en el resto de la línea. El tablero original de vigas de hierro y traviesas de madera sobre las que iban montados los carriles fue sustituido, posiblemente en los años sesenta del siglo XX, al tiempo que se modificaron otros puentes como el de Albardados.

46-014 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

Estructura de hormigón cuya función no se conoce. Ni siquiera se sabe si tuvo algún tipo de uso ferroviario.

46-015 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

El final de la línea estaba próximo. Justo en la aguja de entrada de la estación de Belmez, situada en el P. K. 70,672. Oficialmente, tuvo 71,010 o bien 70,500 kilómetros de longitud, sin embargo, medida esta mediante Google Earth, tuvo unos doscientos metros menos que indica la cantidad citada en último lugar.

46-016 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

Precisamente, en la citada aguja de entrada del lado Córdoba de la estación de Belmez hubo una doble indicación que señalaba el P. K. 70,500, el extremo de la de Córdoba a Belmez, que como se sabe perteneció a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, y el P. K. 64,000, el final de las líneas de Belmez a Almorchón, que fue propiedad de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

46-017 - Imagen digital - Cámara fotográfica Casio Exilim - 1 de abril de 2017 - © José Antonio Ortega Anguiano

Cuando se sustituyó la superestructura en los primeros años del siglo XXI, las dos señales, la original de hierro fundido del P. K. 64,000 y las dos de hormigón homologadas por RENFE también se eliminaron y se colocaron dos señales con cartela de chapa en la que rezaba “Cambio de kilometración”. La de la línea de Córdoba a Belmez se situó a la derecha de la vía y la de Almorchón al otro lado, pero ubicada exactamente en el mismo punto kilométrico.

33.47.0. Estación de Belmez

47-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Álvaro Olivares Olmedilla

A partir de esta imagen se realizará un recorrido por esta línea, continuación natural de la que unió esta localidad de la sierra y Córdoba.

La imagen se ha tomado del catálogo de la exposición *El ferrocarril y sus vivencias*, página 15.

47-002 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 30 de mayo de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

Más allá de estas marcas estaba la playa de vías de la estación de Belmez, que aunque era propiedad de MZA también fue utilizada por los vehículos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

47-003 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Años diez del siglo XXI - © Autor desconocido

Pese a estar en terreno ajeno, la citada empresa desarrolló aquí todo tipo de actividades antes de que se decidiese a construir la estación de Cabeza de Vaca. Incluso después de esto, Andaluces siguió usándola para realizar las conexiones lógicas con una estación que la ponía en comunicación con la red de MZA y con el resto de las líneas españolas.

47-004 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Años diez del siglo XXI - © Autor desconocido

Precisamente, la báscula fue un elemento propiedad de la última sociedad citada, como indicaba el texto en relieve que hubo en uno de los extremos de la base de pesado de la misma.

47-005 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Años diez del siglo XXI - © Autor desconocido

Si nos atenemos a la epigrafía, fue instalada en 1913, por lo cual, el gálibo que se levantó cercano también debió ser puesto en ese año.

47-006 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - 1 de marzo de 2007 - © José Antonio Torquemada Daza

Ambos utensilios fueron enclavados en la vía del muelle, cuya estructura quedó casi tal cual cuando los edificios de la estación fueron arrasados por las excavadoras de RENFE en el año 2007.

47-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

La construcción del almacén cubierto fue sufragada en parte por ambas compañías y los trabajos que originaba la gestión del almacén también fueron encomendados a los empleados de las dos empresas.

47-008 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - 1 de marzo de 2007 - © José Antonio Torquemada Daza

El largo andén de la estación fue solado con losetas de pastillas. Su límite por el este lo marcó una rampa que coincidía con la topera de la vía muerta del muelle cubierto.

47-009 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Años diez del siglo XXI - © Autor desconocido

Posiblemente, el edificio ubicado algo más adelante del hastial oeste del almacén estuvo destinado a lampistería, aunque también puede que fuese una vivienda de personal y hasta una cantina.

47-010 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Años diez del siglo XXI - © Autor desconocido

La fachada del patio de carruajes del edificio de viajeros solo tuvo una puerta principal que se ubicó en el centro, bajo el frontón. Sin embargo, los vanos que tuvo en el lado de la vía fueron solo puertas de dependencias del servicio o de viviendas de los agentes.

47-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

El aspecto fue muy similar al edificio de viajeros de la estación de Peñarroya en cuanto a la distribución de los dos cuerpos extremos perpendiculares al eje longitudinal del edificio y a los vanos de los que dispuso.

47-012 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Años diez del siglo XXI - © Autor desconocido

La parada acogió en sus terrenos el edificio donde estaban los dormitorios de los maquinistas de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, antes de realizar los que hubo en Cabeza de Vaca, y dos chozos, uno de ellos con corral, que también se adjudicaron a los empleados de esta empresa.

47-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Junio, 1993 - © Salvador Pinel

En realidad, como ocurrió en la estación de Córdoba, aquí también pagó Andaluces a MZA un alquiler por utilizar la estación.

La imagen se ha tomado de la revista *Maquetrén* nº 23, página 5.

47-014 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Años diez del siglo XXI - © Autor desconocido

El edificio más occidental del conjunto arquitectónico fueron los retretes, cuyos escalones de entrada pertenecieron a un barracón de madera cuyo uso no ha podido ser determinado y que tras ser desmontado pudieron servir a este otro, aunque este dato no ha podido ser confirmado.

47-015 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Años diez del siglo XXI - © Autor desconocido

Cuando esta otra dependencia se demolió también, los escalones siguieron en su lugar como testigos de la existencia de algo que el observador no podía comprender en tiempos de mayor ruina de la parada. Por lo cual, podía vérselos abandonados en un extremo del andén proporcionando una ascensión que no llevaba a ningún lado.

47-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años veinte del siglo XX - © Autor desconocido-Col. José Antonio Torquemada Daza

Una antigua imagen en la que se muestra el aspecto de las instalaciones en un momento de uso. De izquierda a derecha se observa un barracón de madera destinado a vivienda seguramente; el edificio de viajeros; la lampistería; una posible cantina, también construida con madera; y el muelle cubierto.

47-017 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Años diez del siglo XXI - © Autor desconocido

El destino de las instalaciones ferroviarias que no son rentables ha estado siempre en la punta de la pala de una excavadora. Como fue habitual en esta línea y en cualquier otra, el empleo de este artillugio mecánico privó a los habitantes de muchos pueblos y ciudades de su patrimonio histórico.

47-018 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - 1 de marzo de 2007 - © José Antonio Torquemada Daza

Precisamente, la imagen muestra que del conjunto de las instalaciones solo quedaron un muelle destruido, una acequia de agua que un día desvió la escorrentía que se dirigía hacia el edificio de viajeros y los cimientos irreconocibles del mismo.

47-019 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Años diez del siglo XXI - © Autor desconocido

Un contrapeso de señales o de cambios permanecía abandonado a su suerte en un lado de la vía.

47-020 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Años diez del siglo XXI - © Autor desconocido

También hubo en la parada una placa giratoria cuya propiedad y uso compartieron las dos firmas ferroviarias. Precisamente, estuvo ubicada en el P. K. 71,014,51, según el kilometraje de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, justo en el mismo eje del edificio de viajeros.

47-021 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Años diez del siglo XXI - © Autor desconocido

Los trenes que llegaban desde Almorchón hasta Belmez, desenganchaban sus máquinas del tender y se las volvía en la placa. Esta operación engorrosa se debía a que la longitud de la placa era muy corta. Tras ello, se componían de nuevo y así quedaban orientadas hacia su origen a la espera del próximo tren que tuviesen que remolcar (Afán, 1979).

47-022 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Años diez del siglo XXI - © Autor desconocido

La playa de vías por su lado Almorchón terminaba en un pontón cuya fisonomía era distinta a la ya conocida en la línea que nos ocupa. Por su aspecto, debió ser modificado reforzando su estructura con hormigón en años más pretéritos.

33.48.0. Estación de Peñarroya

48-001 - 48-002 - 48-003 - 48-004 -48-005 - 48-006 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Mayo, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

Vista panorámica del valle del Alto Guadiato desde el castillo de Belmez en la que aparece el embalse de Sierra Boyera, la vía de Belmez a Peñarroya y otros elementos del paisaje de la zona.

48-007 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Años del siglo XX - © Autor desconocido

Descarrilo de un tren de tolvas de la serie TT4 cargadas de carbón que iban con destino a la central térmica de Puente Nuevo y labores de normalización del tráfico de la línea.

48-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1 de noviembre de 1966 - © Autor desconocido

El guardagujas espera a que pase una “cuatrocientas” de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en los cambios de salida de la estación de Peñarroya hacia el Porvenir de la Industria.

La vía que aparece a la izquierda de la principal es la de la línea de vía estrecha a Fuente del Arco.

La imagen se ha tomado de la portada de la revista *Vía Libre* nº 35.

48-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

Una doble tracción de locomotoras 319.3, arrastrando una composición de vagones tolvas de la serie TT4 proveniente de la central térmica de Puente Nuevo, encaraba los últimos metros para penetrar en la playa de vías de la estación de Peñarroya.

48-010 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

Cuando las locomotoras 1300 fueron retiradas poco a poco, se sustituyeron por las 319.3.

48-011 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1998 - © Francés

La aguja de entrada de la estación se emplazó junto a un edificio de viviendas para agentes ferroviarios que se levantó a la izquierda del trazado.

Como en otros puntos de la línea de Córdoba a Almorchón, aquí también se emplazó la señal de límite de velocidad para los trenes que debían circular entre Peñarroya y Alhondiguilla.

48-012 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1998 - © Francés

La playa de vía se iba ampliando para conformar el importante trazado de la estación al tiempo que iban surgiendo los edificios de diversa categoría como una simple garita o un inmueble importante dedicado, presumiblemente, a guardar mercancías.

48-013 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1998 - © Francés

En el otro lado de las vías, hubo un almacén de mercancías y un muelle que pudo dedicarse a los intereses comunes que tuvieron MZA y a la SMMP.

48-014 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1998 - © Francés

No solo las locomotoras diesel 319.3 estuvieron dando su servicio en la línea entre la zona minera y la central térmica, sino que también hubo alguna versión numerada como 319.4.

48-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1998 - © Francés

La abundante dotación de locomotoras indicó cuán importante fue el tráfico de carbón en la zona alta de la línea de Córdoba a Almorchón.

48-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1998 - © Francés

No solo las locomotoras fueron numerosas y variadas en su tipología, sino que el número de vagones de la serie TT4 también se prodigó en la parada llegando a convertirse casi en la única opción de material móvil que hubo durante años y años.

48-017 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Años setenta del siglo XX - © J. Mora

Como se ha dicho, las veinte unidades de vagones de la serie T2 se construyeron por encargo de RENFE para destinarlos al transporte de carbón de la línea, por lo cual, pese a la enorme amplitud que tuvo la red ferroviaria española, solo circularon entre Peñarroya y la central de Puente Nuevo.

La imagen se ha tomado de la revista *Vía Libre*, suplemento *Por toda la red*, número 40, página 8.

48-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 30 de mayo de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

Visión de conjunto de las instalaciones de la estación con el almacén sudeste, el muelle, el edificio de viajeros, los cubatos, el almacén noroeste y demás desde la cabina de una locomotora 1300.

48-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

La aguada, ya inservible, aún se mantenía en pie junto a los TT4.

48-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1998 - © Francés

Una dresina de vía y obras para inspección y reparación de la línea.

48-021 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Años del siglo XX - © José Antonio Ortega Anguiano

La librea de colores habitual que RENFE decidió dar a sus vehículos ferroviarios se vio enriquecida o degradada, según se mire, a partir de que surgiese una corriente social mediante la cual pintar de manera clandestina estos vehículos de propiedad pública podía simbolizar un acto de protesta formulada por algunos grupos de personas vinculadas al arte urbano.

48-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

La señal del P. K. 57,000 se levantaba en plena playa de vías de la estación.

48-023 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Años del siglo XX - © José Antonio Ortega Anguiano

La monotonía de tipos de vehículos se rompía de tanto en tanto con la aparición de alguna locomotora o vagón distinto a los conocidos durante años y años.

48-024 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Años del siglo XX - © José Antonio Ortega Anguiano

Como se ha dicho también, estas tolvas de balasto se denominaron “gemelas” por disponerse de dos en dos en composiciones indeformables, dado que cada dos vagones compartían elementos comunes para poder circular. Desde siempre, se vieron por la línea cuando se necesitó reparar o renovar la misma.

48-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

El almacén ubicado al sudeste de la estación fue remozado en los años noventa, posiblemente, dando una mano de pintura blanca a unas paredes originalmente levantadas con ladrillo.

48-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 7 de septiembre de 1994 - © Juan José Romero Rioja

La imagen muestra una de las últimas locomotoras 1300 que fueron retiradas de la tarea de remolcar trenes a la central térmica. En concreto, sus viajes finales los dieron hasta mediados del mes de noviembre del año 1994.

La imagen se ha tomado de la revista *Doble Tracción* nº 8, página 9.

48-027 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Manuel Galán Eruste

Un tren preparado para salir en dirección hacia Alhondiguilla- Villaviciosa cuya tracción la proporcionó una locomotora Alco 1300.

48-028 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

Las chimeneas del cerco industrial asomaban por encima de las tapias de unas fábricas sumidas en la más absoluta ruina.

48-039 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - 20 de octubre de 2005 - © Antonio Montilla Lucena

La presencia de los enormes tubos verticales acaparaba por completo la atención de quien observaba el entorno.

48-030 – Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon – Años del siglo XX - © José Antonio Ortega Anguiano

Por su estructura levemente troncocónica, las chimeneas de los viejos complejos industriales se mantuvieron enhiestas a lo largo de los años hasta el punto de permanecer en pie y seguras en cuanto a su estabilidad mientras los edificios con los que surgieron se fueron desplomando, por lo que se convirtieron para las poblaciones en las que estuvieron en el símbolo de un progreso ya desaparecido.

48-031 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1998 - © Francés

Fachada de la vía del edificio de viajeros de Peñarroya, que se diseñó también con las mismas características que el resto de los que tuvieron las estaciones de la línea.

48-032 – Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida – Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

La fachada del patio de carruajes mostraba aún el aspecto que debió tener el inmueble en sus momentos iniciales en cuanto al diseño arquitectónico. Lo único que la destacó de cómo debió ser en sus orígenes fueron los colores blanco y amarillo propios de la etapa de RENFE con los que se encalaron sus paredes.

48-033 – Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon – Años del siglo XX - © José Antonio Ortega Anguiano

El acceso al edificio se efectuaba desde una calle de trazado paralelo a todo el cerramiento. Sin embargo, otra que discurría a su lado por una cota algo más alta debió de reformarse levantando un murete que salvaría la altura de esta con respecto al nivel del patio de carruajes, elevación que se franqueó mediante la escalera que aparece a la derecha.

48-034 – Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon – Años del siglo XX - © José Antonio Ortega Anguiano

Como en otros edificios de viajeros, la puerta principal daba paso a un vestíbulo cuya puerta contraria permitía el acceso al andén.

48-035 – Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon – Años del siglo XX - © José Antonio Ortega Anguiano

El frente posterior se reformó levemente, no solo en cuanto a la pintura aplicada a las paredes, sino también en cuanto al uso dado a los vanos. Por ejemplo, el primero y el segundo por la izquierda, originalmente fueron puertas, el quinto se cegó y el sexto también fue una puerta.

48-036 – Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon – Años del siglo XX - © José Antonio Ortega Anguiano

El espacio delantero se cerró por ambos extremos mediante unos muros que impidieron el paso de las personas ajenas a las instalaciones ferroviarias, salvo el muro sureste, que se muestra a la derecha de la imagen. Al acabar este, dejaba un espacio abierto muy generoso para entrar a la zona del muelle, el almacén cubierto y al resto de la estación.

48-037 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Años del siglo XX - © José Antonio Ortega Anguiano

Todas las estaciones de la línea tuvieron junto al rótulo con su nombre la indicación de a qué kilómetros del trazado correspondía el eje central del edificio de viajeros. En este caso, el de la estación de Peñarroya estuvo situado en el P. K. 56,797.

48-038 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1998 - © Francés

Las reformas en los vanos del inmueble no afectaron solamente a la fachada del patio de carruajes. En la de la vía, en los años noventa, se sustituyó la puerta de hoja doble original dotada de tímpano de cristales del cuerpo transversal situado al noroeste por otra convencional. Como puede apreciarse, el resto del espacio se cegó para limitar la abertura a las medidas de la puerta.

48-039 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Años del siglo XX - © José Antonio Ortega Anguiano

En la etapa finisecular, las instalaciones se fueron enriqueciendo con otros edificios de nueva factura desde donde se gestionó el tráfico de una manera más grata para los trabajadores, cuya estancia anterior en las construcciones de 1868 no debió ser muy cómoda.

48-040 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - 20 de octubre de 2005 - © Antonio Montilla Lucena

La estación contó con un andén delantero y con otro de entrevías que dieron un acceso más fácil a los viajeros que debían embarcar o bajar de los trenes estacionados en las vías I y II.

48-041 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Año 1890 - © Autor desconocido

El edificio de viajeros en su estado original a finales del siglo XIX, por lo que puede que permaneciese así desde su origen. Es posible que el color original que se le dio a las jambas, arcos y pilastras fuese el blanco y a las paredes tal vez el rojo almagra.

48-042 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Primera década del siglo XX - © Autor desconocido

La locomotora 120-04 de MZA, una de las primeras que hicieron el servicio de arrastre de trenes de la línea.

La imagen se ha tomado de la página 225 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

48-043 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Año 1925 - © Navarro

Al final del primer cuarto del siglo XX la estación presentaba un aspecto similar en cuanto a los colores con los que habían sido pintadas sus paredes.

Los vagones del fondo pertenecieron a la antigua compañía de MZA mientras que los del primer término presentaban las iniciales PFA, correspondientes al ferrocarril de vía estrecha de Peñarroya a Fuente del Arco.

48-044 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 30 de mayo de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

Contemplando detenidamente las dos fotos anteriores a esta y comparándolas entre sí se aprecia la sustitución del antiguo y pequeño retrete por otro más amplio que se conservó durante muchos años, como se aprecia en la presente foto.

48-045 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

El enorme cubato, cuya capacidad llenó durante un siglo los tanques de tantas locomotoras de vapor como pasaron por la línea, destacaba entre los tejados de tantos edificios ferroviarios como hubo por la zona.

48-046 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

El depósito de agua más pequeño fue muy común en toda la geografía ferroviaria española, ya que se implantó incluso en estaciones de diversas compañías privadas que nada tenían que ver entre sí.

48-047 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Año 1915 - © Autor desconocido

Una imagen de los mejores tiempos del cerco industrial de Peñarroya cuando los kilómetros de vías, tanto de la estrecha como de ancho ibérico, se contaban por decenas.

48-048 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Años del siglo XX - © José Antonio Ortega Anguiano

Placa de matriculación de una marmita de un cambio en la que se advertía que su fabricante fue el consorcio empresarial de origen belga Parent & Schaken, que más adelante daría lugar a la importantísima fábrica de material ferroviario Five Lilles.

48-049 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Junio, 1993 - © Salvador Pinel

Una 1300, una 333 y una 319.3 asomando algo su frontal a la derecha de la imagen: las tres máquinas diesel que se turnaron durante un tiempo en la tracción de los trenes de carbón que circularon por los campos de la zona.

La imagen se ha tomado de la revista *Maquetrén* número 23, página 4.

48-050 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1998 - © Francés

La placidez de una tarde de calor se manifiesta en esta foto en la que aparecen los sempiternos vagones de la serie TT4.

48-051 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Años del siglo XX - © José Antonio Ortega Anguiano

Fachada de la estación de las líneas de vía estrecha de Fuente del Arco a Peñarroya y de Peñarroya a Puertollano, que pertenecieron a la SMMP. El inmueble se levantó frente al edificio de viajeros de la estación de Peñarroya de MZA y fue el final de la primera y la cabecera de la segunda. Unidas se convirtieron en la segunda línea férrea de vía estrecha más larga de la Península Ibérica, tras la del Ferrocarril de La Robla.

48-052 - 48-053 - 48-054 - 48-055 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Años del siglo XX - © José Antonio Ortega Anguiano

Como otras estaciones de la línea tuvo anexionado en su conjunto arquitectónico el muelle de mercancías, el almacén, el edificio de gestión del tráfico y las viviendas de personal.

48-056 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Marzo de 1966 - © Lawrence G. Marshall

Locomotora 030-2518 perteneciente a la antigua Compañía de Ferrocarril de Córdoba a Málaga y a Andaluces, cuyo origen, junto a otra máquina idéntica, estuvo en la Societé Russe en 1883.

48-057 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 28 de marzo de 1966 - © Lawrence G. Marshall

Fueron las dos únicas unidades fabricadas en aquel país que circularon por la Península Ibérica. Hasta su desguace en los años sesenta del siglo XX pertenecieron al depósito de tracción vapor de la estación de Córdoba La locomotora 040-2273.

48-058 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 28 de marzo de 1966 - © Lawrence G. Marshall

Una bella locomotora “cuatrocientas” de la antigua Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

La imagen se ha tomado de la página 247 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

48-059 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Noviembre, 2014 - © Juan José Ramos Vicente

La locomotora 333.342 entrando en la estación procedente de Alhondiguilla-Villaviciosa.

La imagen se ha tomado de la página 246 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

48-060 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Años del siglo XX - © José Antonio Ortega Anguiano

Un vagón plataforma destinado a transportar el material y herramental necesario para acometer la labor de renovación de la vía.

48-061 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Años del siglo XX - © José Antonio Ortega Anguiano

A veces era posible ver en la estación algunos vehículos menos habituales que las tolvas TT4 o las máquinas que las remolcaban.

48-062 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Años del siglo XX - © José Antonio Ortega Anguiano

Por ejemplo, este curioso artilugio rodante fue una balastadora que se usó para realizar las labores de renovación y acondicionamiento del balasto.

48-063 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Años del siglo XX - © José Antonio Ortega Anguiano

Y no solo eso. Estas máquinas también podían acometer el remolcado de los convoyes cuyos vagones transportaban la piedra para ponerla bajo la vía donde fuera necesario.

48-064 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Años del siglo XX - © José Antonio Ortega Anguiano

La zona noroeste de la estación en la que los cambios confluían en una única vía que llevaría hasta Almorchón.

48-065 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 1987 © Autor desconocido

La locomotora Alco 1316 repostando fuel-oil suministrado desde un vagón cisterna estacionado en una vía secundaria para tal efecto.

48-066 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 7 de septiembre de 1992 - © Antonio Gutiérrez Ruiz

La locomotora 1344 entrando a la cabeza de un tren de tolvas.

La imagen se ha tomado de la página 240 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

48-067 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 23 de diciembre de 1993 © Juan José Romero Rioja

Las locomotoras diesel 1300 y las 319.3 se alternaron durante la primera mitad de los años noventa del siglo XX en el transporte de los trenes de carbón hasta la Alhondiguilla.

La imagen se ha tomado de la revista *Doble Tracción*, número 3, página 7.

48-068 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

Una imagen de la 1300 número 313-044-0 con la segunda librea de color verde con la que se la pintó tras haber decidido RENFE matizarla con otro tono algo más oscuro que el verde hierba original.

48-069 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 26 de diciembre de 1991 - © Antonio Gutiérrez Ruiz

Una locomotora 1300 con la librea amarilla y gris maniobrando con las tolvas TT4.

La imagen se ha tomado de la página 233 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

48-070 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1998 - © Francés

Las señales de aguja de todos los cambios de la línea de Córdoba a Almorchón fueron del tipo MZA, como correspondió a una línea que inicialmente estuvo en manos de dicha empresa antes de que la absorbiese RENFE.

48-071 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Julio, 2015 - © Juan José Ramos Vicente

La locomotora 333.349 entrando en la estación procedente de Almorchón.

La imagen se ha tomado de la página 247 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

48-072 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

El foso de reparación y observación de los bajos de las locomotoras diésel se dispuso en la zona más septentrional de la estación.

48-073 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1998 - © Francés

La casa donde se alojó el guardabarrera del paso a nivel de la carretera comarcal que puso en conexión la población de Peñarroya con algunas aldeas próximas como El Hoyo, Navalcuervo, Los Pánchez y Ojuelos Altos, contó también con una caseta para albergar al agente en el ejercicio de su función.

48-074 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1998 - © Francés

Una locomotora diesel 319.3 estacionada junto a la vía muerta que se prolongaba hasta el límite de la playa de vías de la estación.

33.49.0. Cargadero de El Porvenir de la industria

49-001 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 1996 - © Francés

Esta foto no ha podido ser ubicada en ningún punto concreto de la línea pero debió realizarse en algún lugar muy próximo a la estación de Peñarroya, tal vez el paso a nivel de los cambios de salida del lado Almorchón, ya que al fondo aparece el promontorio de roca que identifica el paisaje de los alrededores de esta localidad.

49-002 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Mayo, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

La línea de Almorchón a Belmez continuaba su camino hacia el norte, una vez pasada la estación de Peñarroya, que aparecía a lo lejos junto a las instalaciones industriales cuyas altísimas chimeneas aún se mantenían erguidas.

49-003 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Mayo, 2005 - © José Antonio Ortega Anguiano

El alto terraplén se construyó aquí para que la vía tomase el nivel adecuado para poder atravesar el cauce del arroyo de La Hontanilla.

49-004 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 30 de mayo de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

El Porvenir de la Industria fue un poblado surgido en la última década del siglo XIX como consecuencia de una serie de explotaciones mineras preexistentes repartidas por la zona y a causa de la instalación en aquel momento histórico de un lavadero y de una fábrica de briquetas que financiaron los industriales Mesa y Arroquia en 1894.

49-005 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 30 de abril de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

El nuevo asentamiento se dispuso a la altura del P. K. 52,000 y tuvo en pequeño ferrocarril de vía estrecha conectado a ella.

49-006 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 30 de abril de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

En 1901, las minas pertenecían al Banco de Castilla, pero dos años después pasaron a formar parte del patrimonio de la Sociedad Minero y Metalúrgica de Peñarroya.

49-007 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 30 de abril de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

Las locomotoras de rodaje 030 y con tender incorporado fueron las más usadas en este complejo minero.

49-008 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - 30 de abril de 1979 - © Antonio Montilla Lucena

Locomotora fabricada en 1901 por la empresa Baldwin, de rodaje 030 y con el tender incorporado, que se matriculó como la número 5. Trabajó junto a otras tres unidades más del mismo modelo.

49-009 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Abril, 1984 - © Vicent Ferrer Hermenegildo

Vagón cisterna de procedencia desconocida y de uso no identificado.

33.50.0. Estación de La Granjuela

50-001 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

La estación de La Granjuela se construyó 1903 en las inmediaciones de la localidad del mismo nombre para dar un servicio a la zona y para permitir el cruzamiento de los trenes, por lo que tan solo tuvo una vía de servicio paralela a la principal.

50-002 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Fue abierta más de tres décadas después de la inauguración de la línea y debido a su poca dedicación al comercio ferroviario se levantó tan solo lo más básico en sus instalaciones.

50-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

No tuvo más construcciones que un muelle y el edificio de viajeros, que debió contener también dos viviendas para personal, en cuya parte trasera se levantaron los corrales que dieron algo de juego a la exigua variedad de la dieta de los ferroviarios y sus familias.

50-004 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Delante de la fachada de la vía hubo un andén muy simple, dado que solo tuvo unos sillares paralelos a la vía que lo delimitaron y unas rampas a ambos lados, siendo su piso de tierra batida.

50-005 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los muros se levantaron con *opus polygonale* y las llagas se rellenaron con unas líneas de cemento que las marcaron especialmente. Tal vez se dejaron así en su origen, pero en un momento de su historia se encalaron para remarcar su blancura frente al rojo del ladrillo que delimitaba los vanos de sus puertas y ventanas.

50-006 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

La Granjuela estuvo situada en el P. K. 45,907 de la línea, según rezaba en la epigrafía que remató el arco escarzano de la puerta principal, algo que también fue común al resto de las estaciones del trazado.

50-007 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una vez más, la vieja cercha romana volvía a aparecer en una construcción del periodo industrial para sustentar el tejado, que en este caso se cubrió con teja árabe.

50-008 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

El muelle se construyó adosado al hastial noroeste. Es posible que un día tuviese sobre sí una estructura metálica que lo cubriera en parte con el fin de sostener un tejado que resguardase las mercancías de las inclemencias de la climatología.

33.51.0. Estación de Valsequillo

51-001 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

El cargadero de ganado de la estación de Valsequillo fue uno de los dos que hubo en la línea de Almorchón a Belmez, junto con el de Zújar de Córdoba, lo que indica la riqueza ganadera que hubo en la zona mientras el ferrocarril estuvo en servicio. Como otros edificios similares, en la parte de los pisos más elevados tuvo una habitación para alojamiento de los encargados de los animales.

51-002 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sin embargo, a diferencia del de la citada estación con respecto a otras construcciones de uso idéntico, a este se lo dotó de un corral en la zona de entrada, por lo cual, el reducto y el propio embarcadero en sí sirvieron de aprisco a los animales que esperaban para ser llevados lejos.

51-003 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Se construyó cerca de los cambios del lado Belmez, a unos quince metros de distancia de la vía principal y algo oblicuo con respecto a esta, quizás porque se dispuso a partir del carril curvo de un cambio cuya vía se dirigió hacia el lado sudeste del muelle y del almacén.

51-004 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

En su lado este hubo un pozo de alto brocal desde el que se debió de sacar agua para dar de beber a los animales. Precisamente, en el lado opuesto, hubo un pequeño reducto cuadrado de 1,80 por 1,80 metros que se levantó a unos cuatro metros de la cara oeste y que posiblemente sirviese de abrevadero.

51-005 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

El cargadero de ganado fue construido en el año 1942 con la técnica del encofrado, empleando cemento como parte de los elementos aglutinantes.

51-006 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

El muelle tuvo diez metros de ancho y unos treinta y cuatro de largo, en los que se incluyeron unos ocho de rampa. Como los demás de la línea, se adosó a un costado del almacén, en concreto a su hastial suroeste. Sus muros se realizaron con *opus incertum*, como fue lo habitual en este tipo de construcciones.

51-007 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Se construyeron con pilares de ladrillo visto que marcaron las esquinas y los vanos abiertos o ciegos. Los espacios intermedios se rellenaron mediante muros de *opus incertum*, cuyas piedras se unieron con argamasa.

51-008 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

La zona del muro del muelle en la que descansaron los pilares de las cuatro esquinas del almacén y los intermedios se destacó con sillares almohadillados.

51-009 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Posiblemente, en un momento de su historia, el inmueble tuvo persianas abatibles como forma de cerramiento, a juzgar por los dispositivos mecánicos para enrollarlas que quedaron en las partes altas de las puertas.

51-010 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

La cubierta de teja alicantina se sustentó mediante una serie de vigas mayores que se apoyaron sobre cerchas que se adosaron a los muros. Desde una de estas a la contraria, ubicada en el muro frontero, se tendieron unas tirantas de hierro que reforzaron la verticalidad y la solidez de la alta estructura del inmueble.

51-011 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los apoyos de las vigas mayores se dejaron caer sobre una ménsula realizada con piedra.

51-012 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Además de las vigas mayores, la cubierta tuvo otras menores que se dispusieron en los espacios intermedios. Así mismo, se intercalaron otras longitudinales que compusieron un entramado sobre el que se montaron las tejas alicantinas que revistieron el techo.

51-013 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Según quedó grabado en cada una de las piezas, la empresa que las fabricó fue Cerámica El Sol, radicada en Benalúa de Alicante, propiedad de María López Oliveros, viuda de Viña.

51-014 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

La industria tuvo en un momento determinado de su historia hasta ciento un trabajadores (Fabra, 2000: 177).

51-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

El edificio de viajeros también tuvo el mismo diseño arquitectónico que los otros inmuebles de gestión y viviendas de personal de las estaciones de la línea.

51-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

El inmueble ocupó el P. K. 39,950, como se indicaba bajo el nombre de la parada que se exhibía en la fachada.

51-017 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Primeros años del siglo XXI - © Autor desconocido

Frente al edificio de gestión del tráfico hubo sembrada una rosaleda que se cuidó mientras la línea estuvo en activo. Y es que bajo la superficie hubo una fosa común que contenía los cuerpos de varios soldados del ejército de la República, pertenecientes a la dotación del tren blindado que operaba por la zona, que habían muerto a consecuencia del impacto de un obús disparado contra la estación de La Granjuela.

51-018 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

La puerta del muro que había a la izquierda del edificio daba paso a una especie de huerto o corral en el que se levantaron algunas construcciones menores.

51-019 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Mayo, 2004 - © José Antonio Torquemada Daza

Imagen del descarrilamiento de un tren de tolvas TT4 en las inmediaciones de Valsequillo debido a las deficiencias estructurales de la vía, un mal endémico en la línea pese a los arreglos y reparaciones constantes que se practicaban para mantenerla en buen estado.

33.52.0. Estación de Zújar de Córdoba

52-001 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Mientras que las estaciones de La Granjuela y Valsequillo debieron su ubicación a la proximidad de una población cercana, la de Zújar de Córdoba se dispuso donde no había el menor asentamiento a fin de permitir el cruzamiento de los trenes.

52-002 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

El caudal de la aguada provenía casi con toda probabilidad de la gran balsa de agua que conformaba el río Zújar a su paso por las inmediaciones.

52-003 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

Efectivamente, este afluente del Guadiana discurría al oeste de la línea, a unos setecientos metros de la parada.

52-004 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

El edificio de vivienda para dos agentes se ubicó un poco retranqueado con respecto a la vía principal. Como otros muchos de la época, al hastial se le colocó una abertura en forma de semielipse, una figura poco convencional a tenor del número ilimitado de óculos redondos o bien ovals que se colocaron en estos lugares para ventilar los inmuebles.

52-005 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

En realidad, el aspecto del edificio correspondía al de la casa doble de vía y obras que se levantó en algunos lugares de la línea.

52-006 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Una simple puerta puede convertirse en un bello elemento arquitectónico al rematarla con un arco escarzano y rodearla de formas que resulten estéticas. La presencia del ladrillo concedió al edificio un protagonismo especial al convertirse en un elemento decorativo tan válido como cualquier otro material arquitectónico revestido de nobleza constructiva.

52-007 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Estructuralmente, el edificio de viajeros es idéntico al de la estación de Valsequillo. Si se parte por su mitad, el inmueble sería idéntico a los de las estaciones de la línea de Córdoba a Belmez, dado que fue de aquí de donde se tomó el diseño para construirlos.

51-008 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

El hastial sureste del edificio de viajeros también tuvo un aire casi idéntico a los ya vistos en los que pertenecieron a la línea de Córdoba a Belmez.

52-009 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Las puertas dispuestas bajo los frontones tenían unas arquivoltas de distinto ancho a lo largo de todo su perímetro. El arco de medio punto que tenía en su zona superior contó con un montante de cristales semicircular que ocupó todo el espacio del tímpano. Su superficie fue dividida de manera radial por delgados listones de madera y una moldura semicircular de disposición concéntrica.

52-010 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Después de construido el edificio, se levantó en la entrada un retrete al que se le abrió una ventana de ventilación. Normalmente, hubo muy pocos inmuebles de habitáculos de cualquiera de las líneas estudiadas que contasen con la presencia de un elemento tan indispensable.

52-011 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

La chimenea francesa dispuesta en un rincón debió ser usada solo como dispositivo para producir calor y no para cocinar, como ocurrió en muchas otras viviendas ferroviarias de la zona.

52-012 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Sin embargo, esta tuvo adosados a los lados unas estanterías de mampostería en las que sin duda un día se colocaron los cacharros de guisar y la vajilla de los ocupantes de la casa.

52-013 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otro vehículo para realizar el balastado de la vía durante el proceso de renovación del mismo o arreglo de la línea.

52-014 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

El muelle cubierto fue idéntico al construido en Valsequillo, salvo la apertura de las puertas, que en cada lugar se hizo de acuerdo a las necesidades que se consideraron más convenientes.

52-015 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al igual que en el citado, aquí también se prolongó el muelle hacia el mismo lado y tuvo idénticas medidas de diez metros de ancho y treinta y cuatro metros de largo, entre los que incluyeron y unos ocho metros de subida.

52-016 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

La casa rectangular no se sabe si fue un edificio de carácter ferroviario. Ni siquiera tiene el aire constructivo de las edificaciones relativas al tren.

Así mismo, la cuadrada que se levantaba junto a ella, puede que fuese una zahúrda o algún otro tipo de alojamiento para animales.

52-017 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

También el cargadero de ganado tuvo una factura similar al que hubo en Valsequillo, sin embargo, a este no se le añadió el corral inusual que se le dispuso en la entrada.

52-018 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Otra vivienda de personal con un diseño algo diferente a las casas dobles de vías y obras que tuvo la línea.

33.53.0. Estación de Almorchón

53-001 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

La estación de Almorchón está en la provincia de Badajoz, muy cerca de los límites de la de Córdoba. La localidad es una pedanía de Cabeza del Buey y toda la comarca se encuentra presidida por un pequeño pero imponente castillo de origen musulmán que pasó a la orden del Temple y más tarde a la de Calatrava. En el siglo XV se reconstruyó y se abandonó definitivamente en el siglo XVII, con lo que su estado es de ruina.

53-002 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los restos de la torre del homenaje aún se levantan presidiendo todo el espacio ferroviario, tanto la vía de la izquierda, perteneciente al inicio de la línea de Almorchón a Belmez, como las de la derecha, correspondientes a la línea de ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz.

53-003 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

La estación es un importante nudo ferroviario que comunica el sur de Castilla con los límites más occidentales de Extremadura. Además, mediante la vía hasta Belmez y su continuación hasta Córdoba, también puso la zona en conexión con todo el resto de Andalucía.

53-004 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Por ello, su playa de vías, dispuesta de este a oeste, se dividió en dos áreas diferentes, una al norte, que se dedicaba a las actividades propias de la línea de Ciudad

Real a Badajoz, y otra al sur, que se destinaba al tráfico de los trenes que iban hacia la provincia de Córdoba.

53-005 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Además, esta parte dispuso de la placa giratoria en torno a la cual se distribuyeron las vías del depósito de tracción del nudo ferroviario y, más al sur y en los límites de las instalaciones, estuvo el poblado ferroviario donde vivieron las familias de los agentes.

53-006 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

La placa giratoria tuvo un diámetro de 22,50 metros, por lo cual sus dimensiones permitieron que prácticamente todas las máquinas de vapor pudiesen girar completas sin ser seccionadas de sus ténderes, como ocurría en otras de menor tamaño, como se ha indicado ya al hablar de la placa de Belmez.

53-007 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

La placa tuvo dos vías de acceso, una al oeste que partía de los cambios que se distribuían desde la vía de Belmez, en la que se dispuso una aguada cuyo diseño fue idéntico al de la que hubo en la Alhondiguilla, y otra más al este, que provenía de la playa de vías de la estación.

53-008 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Al sur de la vía este se dispuso otra prácticamente paralela en cuanto a la dirección de su recorrido que permitía el acceso de las locomotoras que previamente habían repostado en la zona de los muelles del carbón. A partir de esta, en el extremo contrario del puente, se plantó otra vía más que permitía el estacionamiento momentáneo de alguna locomotora.

53-009 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

El cuarto suroeste del círculo que conformaba la placa se destinó a plantar las diez vías de estacionamiento del depósito, cuya longitud estuvo comprendida entre los cuarenta y cincuenta metros aproximadamente.

53-010 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Los vagones estacionados correspondían a un modelo propiedad de Transfesa, una empresa privada que pagaba a RENFE por usar las vías e instalaciones de la estatal.

53-011 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

La composición que se muestra en la imagen estuvo protegida contra un desplazamiento no deseado mediante un cepo instalado en el carril de la derecha.

53-012 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

El hecho de estar dispuestos en trenes distintos y en las vías de apartadero de la zona aledaña a la salida hacia Belmez indujo a creer que eran trenes destinados al transporte de carbón de la línea.

53-013 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Que se sepa, esta serie de vagones no se vieron nunca entre Peñarroya y Puente Nuevo, por lo cual, si se destinaron al transporte de carbón debió ser para llevar el mineral hacia destinos no conocidos.

53-014 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

A la derecha de la imagen, aparecen los cubatos que alimentaron los depósitos de las locomotoras de vapor a través de las grúas de agua.

Presumiblemente, la caseta de construcción más o menos reciente fue el lugar desde donde se controló la provisión de fuel a las máquinas diesel. Se levantó en el extremo del depósito de carbón, cuyos muelles tuvieron una longitud de unos 160 metros, Se dispusieron en dos hiladas a las que se adosaron tres vías, con lo que se permitió así el rápido abastecimientos de las locomotoras.

53-015 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

Una posible vivienda de personal en primer término y un edificio de uso desconocido para quien escribe cuyo aspecto podía definirlo como un taller de reparación o puesta a punto de los vehículos ferroviarios que se detenían en la parada. Dentro del esquema de la estación, antecedió al muelle cubierto.

53-016 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

Prácticamente, todos los muelles cubiertos de la línea, salvo los dos que tuvo Peñarroya que fueron diferentes al resto, se construyeron con unas medidas y un diseño igual en cuanto a los hastiales.

53-017 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

En todos se dispusieron dos grandes arcos ciegos remarcados con jambas y una clave, en los que se inscribieron una puerta y una ventana o no, dependiendo de en qué lugar se colocó el acceso. En la zona alta se abrió un óvalo que sirvió para proporcionar ventilación al interior.

53-018 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

Las fachadas de la vía y la posterior contaron con un diseño modular en el que se abría una puerta rematada con un arco escarzano sobre la que campaba un ventanal que se cerró con una reja de hierro y al que no se dotó de postigos para facilitar la ventilación del interior.

53-019 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

Según la importancia de la estación, se repitió este módulo varias veces. Seis en el caso de la estación de Belmez; tres en Valsequillo y en Zújar de Córdoba; y cuatro en Almorchón.

53-020 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

El gálibo fue diferente al resto de los ya vistos en las distintas estaciones. Por su aspecto, pudo ser el original que se dispuso cuando se construyó la estación en el año 1866.

53-021 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

El muelle cubierto y el edificio de talleres, del que se ha hablado anteriormente, estuvo ubicado a su derecha. Hasta su interior pudo llegar una vía, pero este dato no se ha podido constatar.

En la explanada situada a la izquierda de la imagen hubo un edificio, del que no quedó la menor huella, en el que se pudieron alojar los retretes.

53-022 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

Tras el cerramiento del amplio patio de carruajes de la estación, que se extendía hacia el costado occidental del edificio de viajeros, se ubicaron las palancas de mover los cambios de vía y los discos de distancia. Las chapas del suelo indicaban el lugar de acceso a los cables tendidos a veces bajo tierra y otras al aire en su camino hacia su destino en una aguja alejada o en el artilugio de movimiento de un semáforo.

53-023 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

El bello edificio ferroviario de gestión del tráfico de la estación de Almorchón.

53-024 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años noventa del siglo XX - © Autor desconocido

Su estructura rectangular se resolvió disponiendo dos cuerpos de una sola planta situados a ambos lados y otro central de dos plantas que se adelantaba algo con respecto a la línea de fachada.

53-025 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

El aspecto estético repitió varios caracteres ya vistos en la línea de Almorchón a Belmez, como las puertas rematadas por grandes arcos, las claves marcadas de los mismos, los arcos escarzanos, los montantes de cristales que conformaron los tímpanos, etc.

53-026 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

La fachada de la vía en todo su esplendor con su larga cubierta de hierro forjado.

53-027 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

El andén delantero fue modificado en el primer lustro del siglo XXI añadiéndole una estructura elevada que ocultó entre cemento las basas de unas columnas de hierro fundido a fin de permitir al viajero un acceso más cómodo a los coches.

53-028 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

La bella hechura de la zona del capitel de las columnas y los remates a modo de escuadras con los que estas recibían el arquitrabe.

53-029 - Imagen digital - Cámara fotográfica desconocida - Julio, 2015 - © Juan José Ramos Vicente

La locomotora 333.242 parte de Almorchón con un tren de tolvas TT4 con destino Alhondiguilla-Villaviciosa.

La imagen se ha tomado de la página 246 del libro *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*.

53-030 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Años cincuenta del siglo XX - © Lali Aranda

Una preciosa imagen en la que se evidencia que quien iba o venía en los trenes y quien solo quería ver a quienes se movían era una amalgama de gente apiñada junto a la vía.

Mediante esta se puede advertir el cerramiento que un día se levantó mediante una simple verja de listones de madera pintados de verde que delimitó el espacio existente entre el edificio de viajeros y la dependencia dedicada a dormitorios.

53-031 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

En una imagen tomada desde la misma posición que se tomó la foto anterior se advierte que la valla de cerramiento debió desaparecer en algún momento indeterminado. También es posible ver las leves modificaciones a las que se sometió el edificio de viajeros, al que se le cambió la posición del nombre o al que se le dio un nuevo color poco convencional para una estación de ferrocarril de la Península Ibérica.

53-032 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

En 2006, ya no existía el edificio dedicado a dormitorios porque debió demolerse en los momentos en los que se elevó la zona más cercana a la vía del andén y se construyó el de entrevistas. Así mismo, desaparecieron otros inmuebles más, como el almacén y los dos que ocuparon la zona aledaña de este.

53-033 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

Uno de los accesos al edificio de dormitorios se ubicó en el hastial occidental del inmueble. Como otros muchos de carácter industrial, a este también se lo dotó de un orificio de ventilación en la zona alta, pero dándoles forma de rombo.

53-034 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

Con toda probabilidad, parte de los vanos del mismo fueron puertas y ventanas para servicio de las viviendas de personal de la estación.

53-035 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

El lateral izquierdo de otro edificio, que pudo dedicarse a lampistería, cuyos muros se construyeron con ladrillo visto y a los que se les añadió un zócalo de *opus polygonale*.

53-036 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

Ante el mismo, se sembraron varias moreras de grueso tronco y acogedora sombra cuyas hojas debieron de alimentar a miles de gusanos de seda a lo largo de los años mientras sus pequeños propietarios, hijos de ferroviarios, los cuidaron amorosamente.

53-037 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

Al otro lado de las vías se levantó el poblado ferroviario con el que se llegó a establecer una población compuesta por el personal dedicado al ferrocarril y sus familias y que contó con todos los servicios necesarios para facilitarles la vida a sus habitantes.

53-038 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

Hasta tuvo un economato propiedad de RENFE hasta el que acudían no solo los ferroviarios de la población, sino hasta de zonas muy alejadas, aprovechando la facilidad de viajar gratis que les daba la empresa a la que pertenecían. En los días iniciales de cada mes, después de cobrar la paga, ellos y sus mujeres eran una legión que pretendía comprar barato para todo el mes.

Pese a la vida que un día tuvo como población, con la reducción de personal, la estabilidad de Almorchón se tambaleó y comenzó una decadencia lenta, pero imparable.

53-039 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

Otro cubato para dar agua a las máquinas de vapor se levantaba en la zona norte de las vías. Cerca, debió haber un día una grúa de agua ya desaparecida. A pesar de su obsolescencia, aún permanecía en pie como un testigo imperturbable de lo que un día representó.

53-040 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

Un edificio que debió pertenecer al Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz en sus tiempos pretéritos, a juzgar por algunos elementos comunes característicos del diseño dado a los que pertenecieron a esta línea.

53-041 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

Por su aspecto, es posible que se destinase a algún tipo de uso de carácter industrial, dada la apariencia imponente de fábrica del siglo XIX, pero no ha sido posible conocer en concreto a qué se dedicó.

53-042 - 53-043 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

El bellissimo trabajo realizado con el ladrillo por los albañiles de la época resplandecía en estas dos ventanas ubicadas en el piso alto y bajo.

53-044 - Imagen analógica - Cámara fotográfica desconocida - Agosto, 2000 - © Ángel Luis Belmonte Gilabert

El andén de la estación terminaba tras muchos metros de recorrido cuando las vías comenzaban a fundirse en la única que habría de quedar y que se perdería en dirección a Ciudad Real.

53-045 - Imagen digital - Cámara fotográfica Nikon - Octubre, 2006 - © José Antonio Ortega Anguiano

A la derecha del trazado hubo una caseta para alojamiento de un guardagujas o guardabarrera de un paso a nivel. A la izquierda del mismo, aún se levantaría otro inmueble más, pero su uso tampoco ha podido ser constatado por quien suscribe...

Tal vez como un símbolo de tanto como se ha ignorado a lo largo de esta investigación, pese al esfuerzo que se ha puesto en desentrañar las miles de cuestiones ocultas que han surgido, algunas de las cuales sí que se han desvelado, gracias a lo cual, afortunadamente, ha podido elaborarse esta tesis.

GEOGRAFÍA HUMANA EN EL
FERROCARRIL DE CÓRDOBA A BELMEZ

34.0.0. PROEMIO

Como se conoce, esta tesis versa sobre el ferrocarril de Córdoba a Belmez. Su subtítulo matiza que el tema central se contempla desde una visión humanista dada a través de la Arqueología Industrial y de la Geografía Humana. Como quiera que la primera está representada sobradamente en el propio texto de carácter histórico mediante múltiples aspectos y en la parte siguiente, en la que se describen las características formales de la línea, se ha creído conveniente dedicar a la segunda varios temas monográficos que se interrelacionan con ella porque aluden a los modos de vida de los seres humanos que vivieron en torno a la vía y su relación con el medio, aunque algunos temas entren también dentro de la metodología de la Etnoarqueología Industrial, algo contemplado también en las intenciones de esta tesis que pretendía usar un número amplio de métodos de diferentes Ciencias Sociales, como corresponde a la vocación humanista de quien la realiza.

Este apartado se compone de tres bloques de información cuyos contenidos se detallan a continuación:

Se inicia con un estudio que supone un primer acercamiento a la historia de cuatro asentamientos de población, algunos de una cierta importancia ya dentro del ámbito provincial de Córdoba, que surgieron como efecto de la implantación de esta línea de ferrocarril, pero que, con los años, se convirtieron en poblaciones autónomas e independientes del mismo.

El siguiente se acercará a los modos de vida de los grupos humanos que vivieron en torno al ferrocarril y los problemas de estos para poder ser autosuficientes, por lo que se mostrarán las particularidades que debieron establecerse para modificar el medio o servirse de este.

A continuación se estudian cuáles fueron las bases sobre las que se sustentó el sistema laboral de los trabajadores de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, a la que pertenecieron, como se sabe, los ferroviarios de esta línea hasta que pasó a ser propiedad de RENFE.

Con ello, tras haber estudiado este ferrocarril desde la perspectiva histórica y técnica, se contemplará también su dimensión humana.

Gran parte de la información dada en este apartado del trabajo se debe a las múltiples investigaciones que quien suscribe ha venido realizando desde hace más de veinte años a lo largo de la línea. Debido a ello, la documentación oral extraída a numerosos ferroviarios y a familiares de estos que estuvieron trabajando en esta constituye uno de sus fundamentos importantes, dada la escasez bibliográfica que existe sobre el tema.

Así mismo, el trabajo de campo llevado a cabo con el método de la Arqueología, en su rama Industrial, también ha aportado cuantiosos datos que han sido anotados en el cuaderno de campo que posee el autor, por lo que muchos elementos de su infraestructura han sido preservados del total olvido debido a las casi dos mil fotografías que ha ido acumulando y a la realización de los planos no existentes en archivos.

Finalmente, aparte de las numerosísimas visitas a los yacimientos arqueológicos objetos de este estudio, el autor pasó muchos veranos y fines de semana de su infancia, adolescencia y juventud en la Estación de Obejo y muchos años de su madurez viviendo en Villaharta y El Vacar, y ha frecuentado poblaciones como Espiel y Cerro Muriano,

con lo que ha conocido la historia de esos establecimientos poblacionales y de los que le eran adyacentes, como es el caso de Cerro Muriano, adonde solía ir a menudo por múltiples motivos. Lógicamente, la diferencia entre la cantidad de información vertida sobre unos lugares y otros estriba en el conocimiento que se tiene de cada uno, que es proporcional al tiempo en que se vivió en cada sitio.

Por ello, su propia experiencia le ha servido para poder confeccionar una estructura histórica de estos asentamientos de población, que es subjetiva lógicamente, pero que ha sido colegida y ratificada por el recuerdo de personas que estuvieron viviendo también allí.

Con respecto a la investigación relativa al campo de los modos de vida de las comunidades ferroviarias de la línea de Córdoba a Belmez se ha de decir que se ha realizado tras contactar con un gran número de ferroviarios con los que ha indagado en aspectos relativos al ferrocarril que nos ocupa, muchos de los cuales han sido grabados en entrevistas largas que han usado el método de la Etnoarqueología Industrial, con lo que se han conocido muy de cerca formas de vida y acontecimientos ocurridos en la línea que difícilmente podía haberse rescatado del olvido debido a la desaparición de esas sociedades humanas.

Por ello, algunas veces es imposible acordarse de quien o quienes han sido los informantes de muchos de los datos aportados en el texto que sigue, salvo los citados en las respectivas notas, dado que la información se torna en un cúmulo de lugares comunes a fuerza de “vivirla”.

Lo que sí se ha de aclarar es que la inmensa mayoría de los datos han sido constatados por mí y mis informantes un sinnúmero de veces debido al conocimiento del terreno y a los muchos años de permanencia en los lugares que se citan, ya sea como residentes o como trabajadores destinados a ese recorrido.

35.0.0. GEOGRAFÍA DEL POBLAMIENTO

35.1.0. La documentación

La bibliografía sobre los poblados ferroviarios no es muy extensa, como casi todo lo relativo a aspectos específicos de este medio de transporte, sin embargo, existen algunas obras de distinta naturaleza en las que se puede profundizar sobre el tema. Una es un trabajo de carácter nostálgico y las otras son unas obras realizadas con metodología científica.

La primera citada se titula *Estación Linares-Baeza. Un paseo por el recuerdo*. Fue escrita y realizada por Manuel Cristófani Alcalde, la editó la Caja Rural de Jaén y su contenido se centró en unos textos breves y en cientos de fotos cedidas por personas que vivieron y trabajaron en este poblamiento que surgió en el nudo ferroviario perteneciente a la línea que une Madrid con Andalucía. Su gran interés documental es esa profusión de imágenes que muestran la vida cotidiana, social, laboral, educativa, etc., de tantos seres humanos que estuvieron cerca de este ferrocarril durante las décadas intermedias del siglo XX (2011, 1-272).

Las de carácter científico son varias. *Historia de los poblados ferroviarios en España* fue escrita por una serie de autores que coordinaron Domingo Cuéllar Villar, Miguel Jiménez Vega y Francisco Polo Muriel. Fue editada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y su contenido se gestó tras el análisis que se elaboró entre 2002 y 2003 para el Programa de Historia Ferroviaria promocionada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Después de hacer un inventario de poblados ferroviarios para el Instituto del Patrimonio Histórico Español sus autores determinaron cuáles habían sido las causas del surgimiento, desarrollo y desaparición, si es que la hubo, de cada uno desde la segunda mitad del siglo XIX a la primera del XX (2005, 1-398).

Precisamente, de Miguel Jiménez Vega y de Francisco Polo Muriel son tres artículos publicados en las Actas del congreso celebrado en 2005 *Vivienda obrera y colonias industriales en la Península Ibérica*. Del primero es "Facetas urbanísticas en los poblados ferroviarios" y del segundo "Iglesia Católica y empresas en los poblados ferroviarios (1880-1975)" y "La obra social y cultural en los poblados ferroviarios" (Dorel-Ferré et alii, 2008).

Jiménez Vega también colaboró en 2008 en la obra colectiva *150 años de Ferrocarril en Andalucía: Un balance*, en cuyo tomo II publicó "Los poblados ferroviarios andaluces. Análisis territorial de su proceso de creación y formas urbanas".

Se ha de advertir que una parte de esta documentación ya ha sido mencionada y referenciada con sus citas correspondientes en el grueso del texto de esta tesis, por lo cual, en este apartado, solo nos referiremos a aquella que no se haya citado antes o que fue dada a través de la documentación oral.

La organización de la presente monografía se divide en esta introducción justificativa y expositiva del tema; en una explicación de la características históricas de los asentamientos humanos en la mitad norte de la provincia cordobesa, centrado lógicamente en la zona que ocupa este ferrocarril; en las particularidades de los vecindarios de Cerro Muriano, la Estación de Obejo, El Vacar y La Alhondiguilla en sus dos modalidades; y en unas breves conclusiones.

La novedad del análisis que sigue consiste en que nunca se han recopilado los pormenores del nacimiento en el último cuarto del siglo XIX y su evolución hasta el día de hoy de los cuatro asentamientos de población mencionados.

35.2.0. El tren como elemento colonizador

A veces, la implantación de una estación en un paraje determinado obedecía a imperativos de carácter operativo para el ferrocarril. La necesidad que tenían las máquinas de vapor de tomar agua cada cierto número de kilómetros recorridos a lo largo de una línea determinaba el emplazamiento de una parada donde existía un acuífero suficiente o el cauce cercano más o menos continuo de un río. Igualmente, la obligatoriedad de instalar puntos de cruzamiento para los trenes o nudos donde convergiesen varios trazados, hizo que surgiesen nuevas estaciones o apeaderos. Así mismo, la dirección obligada por el relieve que llevaba una línea determinaba que a veces se instalasen las estaciones muy alejadas de las poblaciones que les daban nombre. Todo esto condicionó que tras la fundación ex novo del emplazamiento ferroviario surgiesen asentamientos humanos que llegaron a ser autónomos, con lo que se dio lugar a la creación de espacios habitados cuyo detonante fue el propio ferrocarril.

López Ontiveros, en la edición del trabajo de su tesis doctoral que versó sobre la emigración, la propiedad y el paisaje en la Campiña Cordobesa, dijo con respecto a estas colonizaciones que *“en una comunidad donde el hábitat disperso es tan escaso, tiene una relativa importancia los núcleos que se han formado en torno a las estaciones del ferrocarril sobre las líneas de Córdoba-Sevilla y Córdoba-Málaga”*. Lógicamente, esta opinión también se puede aplicar a cualquier otro asentamiento de cualquier otra localización, por lo cual, también es válida para la línea que nos ocupa, sobre la que puede decirse así mismo que *“como la distancia entre pueblo y pueblo es tan grande en la comarca, no sólo se crearon estaciones correspondientes a cada uno de los municipios, sino también “apeaderos” intermedios”* que con el tiempo dieron origen a poblados estables.

“También el emplazamiento abrupto de las poblaciones campiñesas ha determinado que sea normal que la estación del pueblo se encuentre alejada del casco de población que le da nombre (por ejemplo, la estación de Fernán Núñez está en el término de Córdoba)” Eso mismo, ocurre con Villaharta, Villaviciosa de Córdoba, Espiel, Villanueva del Rey o Cabeza de Vaca en Belmez, con lo que *“existen por tanto agrupaciones de este tipo que no pueden ser asimiladas especialmente a sus respectivos pueblos”* que terminan *“actuando como aglutinante de población ajena en su ocupación a los servicios de ferrocarriles”* (López, 1974: 215).

Pese a que geográficamente es muy distinta la zona estudiada y a la que alude López Ontiveros, sus consideraciones con respecto a los asentamientos de población intercalares pueden servir para esta, así como para cualquier otra de las muchas que se establecieron en la Península Ibérica por mor del ferrocarril.

En la línea de Córdoba a Belmez existen cuatro asentamientos que con el devenir del tiempo nacieron y se conformaron como aldeas o pueblos, teniendo cada uno de ellos sus características específicas, por lo que van a ser tratados de manera individualizada. El surgimiento de la Estación de Obejo, El Vacar y La Alhondiguilla, tanto la desaparecida bajo las aguas del pantano de Puente Nuevo como la que sirve actualmente a la central térmica, se debió inequívocamente a la implantación del ferrocarril. En

cambio, la génesis de Cerro Muriano se produjo gracias a la actividad minera, por lo que se inició unos años antes, cuando la línea estaba aún en periodo de gestación. Sin embargo, la permanencia de la línea y la carretera de Almadén potenciaron su estabilidad como pueblos.

35.3.0. Los orígenes de los asentamientos humanos en la zona

Naranjo Ramírez indicó en su parte del trabajo sobre la Geografía de Andalucía aparecida en el capítulo 14 que Sierra Morena ocupó la zona norte de *“Huelva, Córdoba, Sevilla y Jaén, donde un medio desfavorable y agricultura marginal conllevaron una economía agro-silvo-pastoril en un contexto de bosque mediterráneo, con la dehesa y las superficies forestales como las realidades más desarrolladas”* (López et Alii, 2003: 530). Además, observó que había un *“predominio de la explotación forestal, cinegética y ganadera”* en Córdoba, destacó el predominio de encinares, alcornoques y repoblaciones de pino en esta provincia, así como *“los ruedos de las poblaciones, testigos de la antigua agricultura de autoabastecimiento”, “áreas olivareras” y “espacios ganaderos predominantemente extensivos, con una significativa representación de dehesas”*.

Si bien esta es la concepción general de la mitad de la provincia en el momento presente, sin duda que desde el Paleolítico, cuando aún no se había antropizados el espacio geográfico, grupos de homo sapiens neanderthalensis y de homo sapiens sapiens debieron pasar por los lugares donde un día se asentó el ferrocarril que nos ocupa. Pero, no fue hasta el final del Neolítico, hace unos seis o siete mil años, cuando se poblaron estas tierras con gente que venía buscando lo que abunda en ellas: el cobre para fabricar armas. Luego, debieron producirse colonizaciones esporádicas de grupos humanos como los tartessos, íberos, turdetanos y romanos. Durante el siglo I a. C. y el I d. C. se estuvo explotando la zona de una manera muy intensa. Tanto, que incluso hay constataciones arqueológicas que indican el nivel económico alto de algunos de sus moradores.

Por ejemplo, las tumbas encontradas en la zona próxima a la Mocha son un reflejo de lo que fueron esos restos humanos cuando aún tenían vida. Además, el descubrimiento de unas termas en Cerro Muriano indica el estatus selecto de las élites que gestionaban el poblamiento y el de sus moradores (AA. VV., 2011). Además, la existencia de una población estable destinada a la explotación minera relacionada con el cobre está constatada de manera sobrada por la arqueología y en la bibliografía romana y califal.

En la estación de Obejo, en 1873, cuando se estaba haciendo un foso para disponer una placa de volver máquinas que debió existir en la vía muerta, se encontraron unas tumbas romanas entre las que hubo dos: la de un niño y la de un varón adulto, cuyo ajuar funerario era destacable. La noticia aparecida en el *Diario de Córdoba* decía que se encontró también un trozo de acueducto... Si lo hallado era realmente eso, su presencia indicaba que hubo un poblamiento, por lo cual habría que preguntarse por su situación exacta, qué extensión tuvo, cuál fue el determinante de su origen, cuándo se abandonó, etc.

Además, allá por los últimos años sesenta del pasado siglo, Alfonso “Cuadros”, un ferroviario destinado a la Estación de Obejo, necesitó hacer una fosa séptica y al excavar aparecieron una o dos tumbas romanas más. Por lo visto, no tenían restos humanos porque estaban llenas de cal, lo que indicaba que los fallecidos habían padecido

alguna enfermedad contagiosa y sus parientes se habían desecho de ellos de una manera conveniente ("Cuadros", años sesenta del siglo XX) y (Avilés, 2016).

Muchas veces me pregunté si aquello era un espejismo de una persona no conocedora del tema. No es que dudase de la palabra del ferroviario, pero era extraño que hubiese tumbas en un lugar perdido en el que no había indicios o cimientos de un poblamiento desaparecido. Esta información concuerda con la de carácter periodístico a la que se ha hecho referencia. Entre unos enterramientos y otro hay apenas una distancia de tan solo una treintena de metros, lo que indica que en el lugar existió una necrópolis romana que debió pertenecer a una población no constatada por la historiografía o la arqueología.

En las inmediaciones de la Estación de Obejo, en los años sesenta, en la falda del cerro de Los Tinajones, en el lugar donde hoy se encuentra el muro de la presa del Guadalupe, mi hermana halló una pieza pequeña de cobre con las características de una posible moneda de origen romano (Ortega, años noventa del siglo XX).

Normalmente, la historia de un lugar influye en la de otro que se asiente en un terreno próximo porque comparte destinos vitales, económicos, ideológicos, etc., por ello hay veces que para entender la historia de un sitio se debe contemplar primero la de otro y viceversa. El origen romano de la estación de Obejo puede ser algo posible debido a la proximidad de Cerro Muriano, a tenor de los indicios que se tienen a través de "Cuadros" o Avilés o de la prensa local cordobesa del siglo XIX. Sin embargo, hay que tener en cuenta que sin una constatación arqueológica de que esas tumbas fueron de origen romano no se puede asegurar con rotundidad ese origen.

Más al norte, en el término municipal de Espiel, en las inmediaciones de La Estrella y el río Guadiato se han podido ver dos estructuras rectangulares contiguas repelladas en sus paredes interiores con *opus signinum* que pudieran ser sendos abrevaderos instalados en un antiguo asentamiento romano en el que aún puede verse un pozo abandonado y restos muy numerosos de *tegulae*. La Cañada Real Soriana está muy próxima. Los trazados de estas vías pecuarias de carácter público permanecieron inalterables durante cientos y cientos de años, por lo que no es difícil en este caso relacionar el camino de carne y los abrevaderos. El posible yacimiento está sin catalogar y sin estudiar. Únicamente puede verse en los años en los que las aguas del pantano de Puente Nuevo tienen un nivel medio, dado que se encuentra ubicado por debajo de la cota máxima de su capacidad.

No lejos de allí y en la misma zona del citado río, aguas abajo de donde están los dos abrevaderos, un particular conocido se encontró una piedra de ámbar, de forma ovalada, que un día debió adornar una sortija y en la que se ve rebajado lo que pudiera ser un grano de algún cereal, un tridente o biergo y otra figura ovalada que no se identifica con algo real (Ortega, años noventa del siglo XX). Estaba depositada directamente en el suelo precisamente donde existen los cimientos compuestos de *opus testaceum* de unas estructuras murarias alargadas correspondientes a un posible *fundus*.

Además, pueden encontrarse huellas de bastantes asentamientos muy antiguos, como los neolíticos de la sierra del Castillo y el que debió haber próximo al enterramiento en cista en un altozano de La Gamonosa, el visigodo de El Germo, el califal del castillo de El Vacar, etc.

Pero, el indicio determinante de que la importancia de la zona estuvo vigente desde muy antiguo está basado en la presencia de la vía romana que unía Corduba con Emerita Augusta, que estuvo facilitando las comunicaciones a lo largo de los siglos. Tanto, que incluso algunos de sus tramos no se han movido un ápice de su antiguo trazado desde época romana hasta hoy. Efectivamente, desde Villa Enriqueta hasta El Vacar, la carretera de Almadén, luego la Nacional 432 (Melchor, 1995), se superpuso a la vía romana, con lo cual, no es nada extraño que se desarrollasen en sus márgenes algún poblamiento, una *villae*, una casa de postas o asentamientos similares que viviesen del paso de viajeros.

La ruta sigue exactamente el camino de carne denominado Cañada Real Soriana, con lo que, por todo ello, sus usuarios, personas, animales y vehículos rodados, debieron ser muy numerosos.

Es decir, que la presencia humana en la zona se remonta a varios milenios de manera tímida, a dos al menos de una forma moderada, tras lo que surgirían poblaciones como Obejo, Villaharta, Villaviciosa de Córdoba, Espiel, Villanueva del Rey y Belmez, e intensa desde hace unos ciento cincuenta años hasta hoy.

En cuanto a la franja de terreno en la que se asienta la línea que nos ocupa habría que decir que se pueden intuir asentamientos en un mapa del que ya se ha hablado y cuyo grado de detalle es notorio en unos lugares donde casi no existían habitantes y, si los hubo, estuvieron alojados en un poblamiento muy disperso. Casi con bastante exactitud la carta geográfica es de 1852. Como se ha comentado, lo hicieron unos hermanos de origen inglés llamados Manby. Estos fueron los primeros que quisieron construir el tren que se estudia para poder hacerse con el carbón de la cuenca de Belmez y Espiel, pero no llegaron a construirlo y el plano y el resultado de sus investigaciones lo vendieron a Francisco Romá en 1856, que este sí que quiso construirlo, pero no tuvo dinero suficiente.

Sus elementos gráficos convencionales exhiben una línea negra continua que cada cierto tramo encierra un número en un círculo: es el recorrido de la línea de ferrocarril y las cifras son los kilómetros que corresponden a esa zona. La vía subía desde las Ventas de Alcolea hasta lo que iba a ser en un futuro no lejano Cerro Muriano, siguiendo el curso del arroyo Guadalbarbo. Luego, buscaba el Guadanuño y al llegar a El Vacar, bajaba hasta el curso del Guadiato y, desde allí, sin dejar su orilla izquierda, llegaría hasta Belmez. Mediante sus iconos convencionales se puede intuir cómo se originaron los asentamientos tras instalarse las distintas paradas en el último tercio del siglo XIX, por lo cual, servirá de base para facilitar el estudio de cada uno.

35.4.0. Definición y clasificación de los poblados ferroviarios

Como se ha indicado en la introducción del epígrafe dedicado a Geografía del poblamiento, Jiménez Vega colaboró en el año 2008 en la obra colectiva *150 años de Ferrocarril en Andalucía: Un balance*, en cuyo tomo II publicó el artículo "Los poblados ferroviarios andaluces. Análisis territorial de su proceso de creación y formas urbanas", en el que definía las características de estos asentamientos y los clasificaba en diversas categorías (Jiménez, 2008: 769-819). Precisamente, su trabajo va a servir como guía para el nuestro, con lo cual se tiene un paradigma que servirá de base para la investigación que se sigue.

Con respecto al nacimiento de estos poblados, el autor dirá que *“en estos remotos parajes, núcleos de intensa actividad ferroviaria surgen un grupo de viviendas que, progresivamente, se fueron acompañando de edificios de servicios: escuelas, economatos, capillas, dispensarios”* (Jiménez, 2008: 771). Es decir, que tras implantarse una parada de un ferrocarril es cuando se crea el poblado ferroviario porque *“son núcleos de nueva creación surgidos por y para el ferrocarril y con un componente demográfico vinculado de modo mayoritario directamente a la explotación ferroviaria”* (Jiménez, 2008: 789).

En cuanto a la tipología funcional, el analista encuentra hasta cuatro clasificaciones en las que incluir los diferentes poblados que tienen que ver con lo que les dio origen: atender a una circulación ferroviaria compleja, proceder al mantenimiento de material móvil, gestionar la seguridad de la circulación en tramos montañosos y presencia de explotaciones mineras (Jiménez, 2008: 780).

En relación a la tipología formal encuentra que existieron poblados ferroviarios, aldeas ferroviarias y barrios ferroviarios, cuyas esencias pueden ser puras y mixtas, según su población sea de procedencia eminentemente ferroviaria o una mezcla de distintos ambientes obreros, pero matiza más aún advirtiendo que esas categorías *“no son nunca puras. La realidad es siempre algo compleja, polimorfa y variable en el tiempo”* (Jiménez, 2008: 789).

Tras haber establecido estas bases, se tratará de determinar cuáles de los asentamientos de población a estudiar se pueden clasificar como poblados, aldeas y barrios y cuáles son puros o mixtos.

35.5.0. Apuntes para una historia de Cerro Muriano

El citado mapa de la línea de 1852 muestra un topónimo a la altura del cauce alto del Guadalbarbo denominado *“Casas de las Minas”*. Es Cerro Muriano cuando aún no tenía nombre, o al menos no lo tenía ya en la época en la que este se había olvidado. Nos referimos al largo periodo histórico en el que la población se abandonó y se volvió a poblar en más de una ocasión tras haber tenido un pasado muy floreciente durante la explotación romana de sus minas.

Las pocas construcciones que hubiese en los años intermedios del siglo XIX ni siquiera aparecen en el dibujo. Solo figura el nombre, con lo que da una idea de que no existiría allí prácticamente nada, salvo algunas excavaciones que pudieran ser las mismas que dejaron abandonadas los romanos y los árabes y que fueron retomadas, tímidamente, a mitad del siglo XIX por nuevos extractores.

Como se ha visto, el 9 de octubre de 1872, un año antes de completarse el trazado, se elevó a la superioridad un proyecto de estación que fue el primer hito que tuvo la vía en su camino desde Córdoba. En la memoria destinada a glosar las características y necesidades de su implantación, se explicaba que *“cuando se sometió a la aprobación Superior el proyecto del trazado aprobado por Real Decreto 15 de febrero 1870 la Compañía propuso que la Estacion se situase en el Kilometro 20.300 de la linea advirtiendo que no tendria otro objeto que utilizarla para el cruzamiento de los trenes y para la alimentacion de las máquinas”*.

Sin embargo, esta idea debió modificarse puesto que *“las investigaciones que desde hace dos años venimos practicando en la meceta de Cerro-Muriano para encontrar aguas, han dado por resultado el descubrimiento de un manantial frente al Kilómetro 22 del ferro-carril no encontrando agua alguna en el punto indicado para la referida*

Estación”, con lo cual, el emplazamiento debió ser modificado trasladando las instalaciones a la horizontal que se iniciaba en el P. K. 21.590. Así, la parada se encontraría “*mas proxima al Pueblo de Obejo que es el solo que ecsiste en aquella comarca á unos 12 Kilometros del ferro-carril*” (AHF, 1872: A - 0019 - 010). En realidad, esta población dista algo más de veinte por carretera y algo menos de esta distancia por caminos de tierra preexistentes a la instalación del ferrocarril a través de las fincas conocidas como Los Puntales y Las Umbrías del Cura. Además del de Obejo, Villaharta y Villaviciosa distan de sus estaciones correspondientes nueve y veintiocho kilómetros, respectivamente.

En el plano general del citado legajo, y en todo el expediente en sí, se utiliza constantemente el nombre de Cerro Muriano para designar esta parada, hasta que en la documentación posterior relativa al proceso de apertura se la denomina como Estación de Obejo, el topónimo de la localidad en cuyo término municipal se asentaba, como tantas otras veces ocurriera en la historia del ferrocarril, a pesar de que la distancia entre el lugar y la estación homónima estuviesen tan alejadas. Debido a ello, esta no sería nunca la estación de Cerro Muriano, pero sí que hubo un momento histórico en el que pudo serlo.

En 1875, dos años después de la puesta en servicio del trazado, se instaló en ese lugar un complejo minero dedicado a la extracción del cobre y a la fundición del mineral, un emporio gestionado con capital inglés que llegó a ser con los años el “*más importante de Europa durante el último cuarto del siglo XIX y primeros del XX*”, según indicara José Aumente Rubio (Córdoba 30/08/1998). La entidad explotadora era la Córdoba Cooper Company Ltd., cuya dirección produjo en la zona una infraestructura de extracción de la que han quedado restos de hornos, lavaderos de mineral, escoriales, decantadoras, etc., y pozos de minas denominados Levante, La Agustinita, Quitapellejos y San Rafael, entre otros. Con ello, se seguía una inercia especulativa promovida por grandes capitales en un país que casi carecía de ellos.

Por todo lo expuesto, la existencia de la fundición y las minas generaron un asentamiento humano de carácter estable que se dispersó por la zona aledaña al invadir ilegalmente los terrenos de la Cañada Real Soriana. Ello hizo necesaria la instalación de una estación de ferrocarril aunque la de Obejo distaba tan solo unos tres kilómetros. El proyecto se inició en 1901 y se concluyó en 1905, aunque las reformas y ampliaciones se sucedieron a lo largo de los años, como es habitual en un ferrocarril que estaba vivo.

En 1906, Andaluces elevó a la superioridad el proyecto de construcción de dos ramales ferroviarios, uno de vía ancha y otros de vía estrecha. Este último, ponía en comunicación el pozo de San Rafael y la fundición, donde se dividía en varias bifurcaciones necesarias para permitir la operatividad. Su tracción se proyectó que fuese de alimentación eléctrica

El ramal de ancho normalizado partía de la vía muerta de la playa de vías de la estación y penetraba hasta el cerro Polvorín, ubicado en la zona de los hornos, desde cuyo extremo se embutían los carriles de galga estrecha entre los de la ancha para permitir que las pequeñas locomotoras eléctricas pudieran mover vagones de Andaluces para remolcarlos hacia la explotación o empujarlos en dirección a la estación a fin de sacar el mineral (AHF, 1906: A - 0018 - 008).

El edificio de la iglesia, diseñado como un templo de una sola nave debió hacerse en algún año indeterminado de la segunda mitad de la década de los años diez, posiblemente a partir de 1915. “*Se cree que debió construirse en la época de los*

mineros ingleses, ya que hay partidas de bautismo fechadas en 1918. Al lado existía una capilla protestante que era la que utilizaban los ingleses para sus actos religiosos". Aunque no se hacía en el mismo lugar los servicios religiosos anglicanos y católicos de manera alternativa, como fue habitual en el templo que se levantó en la colonia en la que habitó la cúpula de la dirección de la Rio Tinto Company Limited en Huelva, al menos, estuvieron próximos. "Debido al mal estado en que se encontraba (la iglesia), fue derruida en los años 70 para construir en su lugar la actual" (Anónimo, <http://www.b-mapp.org/item/iglesia-de-santa-barbara-en-cerro-muriano/>)

35.5.1. Economía de la zona

Es indudable que esta población surgió como consecuencia de la implantación de un asentamiento destinado a explotar las riquezas del subsuelo. Aún es posible ver allí, además de los restos industriales dejados por la empresa, los enormes escoriales de textura vitrosa de color oscuro, que han conformado un volumen de más de un millón trescientos mil metros cúbicos que los lugareños han denominado "Las Gachas Negras", tal vez por la similitud de su masa con la de ese postre. Por lo cual, cuando en 1918 concluyó la actividad minera al descender la producción de cobre, cerrarse los pozos en 1921 y apagarse los hornos en 1929 (Aumente, *Córdoba* 30/08/1998) se debió cambiar los sistemas de generación de riqueza, dado que si no se hacía así el poblamiento se hubiese convertido en un erial.

Sin embargo, durante los años veinte la localidad fue cambiando su modus vivendi originario y siguió viviendo de las labores rurales de todo tipo y de la riqueza generada por el sector servicios gracias a la existencia de la carretera de Almadén y al ferrocarril.

Pero ya en los años treinta, se comenzaron a desarrollar las actividades militares que culminarían en los años cuarenta con la creación de los campamentos de Obejo y de Cerro Muriano, con lo cual hubo un nuevo factor determinante de creación de riqueza y se estableció un foco de atracción que produjo el asentamiento estacional de familias de un nivel económico medio alto que huían del excesivo calor veraniego de la capital cordobesa, lo que permitió la generación de dos recintos de espectáculos: el cine de Manolo y el cine España y otros modos de diversión, muy limitados a bares y poco más.

El principal problema de Cerro Muriano como población estribaba en la falta de agua, lo que se agravó aún más cuando la llegada a los dos campamentos de hasta tres reemplazos de soldados al año, y más tarde cuatro en los años setenta, hacía imposible la habitabilidad de semejante conjunto humano. Debido a ello, en el año 1962 hubo que hacer la presa del río Guadalupe en la cercana población de Obejo, cuyas obras duraron hasta 1971, (andaluciarustica.com/presa_de_guadalupe.htm) con la idea de abastecer la gran población que se estaba asentando y la flotante que iba a residir un tiempo en las instalaciones militares de ambos campamentos, con lo que el problema de la escasez de agua de la zona se palió completamente, abasteciendo holgadamente su pequeña capacidad a Cerro Muriano y a los campamentos.

En las últimas décadas del siglo pasado, con el desarrollo de los medios de locomoción y de la mejora de comunicaciones por carretera, Cerro Muriano se fue convirtiendo en lugar de primera residencia para muchas familias cordobesas cuyos miembros activos iban a diario a la capital a su puesto de trabajo, con lo cual, sin llegar

a perder su condición de lugar de domicilio estacional, ha cambiado esta dinámica que durante muchos años pareció ser su única salida de carácter económico.

Por todo ello y como se ha visto, ese enclave poblacional se configuró poco a poco a lo largo de un siglo y medio, pero en su génesis estuvo implícita la existencia del ferrocarril.

35.5.2. Clasificación

Cerro Muriano no puede encuadrarse dentro de la clasificación de poblado ferroviario que se ha tomado como modelo, dado que no es una población surgida de la creación directa de una compañía ferroviaria que lo hace así para servir a unos intereses económicos muy concretos que tienen que ver con atender convenientemente el tráfico ferroviario.

En todo caso, teniendo en cuenta que antes que nada su surgimiento se produce por la presencia de las explotaciones mineras y luego por la llegada de veraneantes, debería de clasificarse como un poblado ferroviario mixto al disponer de una serie de infraestructuras vitales propias de una población, como iglesia, dispensario y puntos de aprovisionamiento de todo tipo.

35.6.0. Apuntes para una historia de la Estación de Obejo

35.6.1. Los orígenes

Los datos relativos a la estación de Obejo se han dispuesto en parte a partir de los propios recuerdos de quien suscribe dado que en su infancia y adolescencia fue testigo de esos modos de vida al haber vivido en esta localidad. El hecho de no haberlos refrendado con la menor documentación se ha debido a que en la mayoría de las ocasiones no existe, por lo que puede haber alguna evidencia equivocada, pese al interés por elaborar una monografía veraz de la información que se pretende dar. De todos modos, un apunte incompleto entre el total del conjunto es mejor que dejar morir toda esta información que puede ser el punto de partida para un posible estudio histórico o antropológico del lugar.

Otros muchos de estos datos me fueron transmitidos oralmente por Antonio Centeno, un vecino de esta población que vivió desde casi principios del siglo XX en dicha localidad, aunque había nacido en Cerro Muriano, por lo cual conocía sus orígenes por haber residido allí durante sus ochenta y tanto años largos. Decía que hasta que se puso en funcionamiento la vía del tren, no hubo más indicio de civilización que el que supuso la Venta Nueva, la desaparecida casa de El Portajo y el ventorrillo de la Concha, su tía, que se construyó en terrenos del camino de carne, a escasos metros de la carretera de Almadén, y en el que se vendía tocino y aceite a los viajeros, pastores trashumantes y rancheros de la zona.

Su información coincide con lo mostrado en el plano de los hermanos Manby, dado que en el mismo no hay más construcciones que las citadas por él, con lo cual, esto y el propio asentamiento de los ferroviarios y sus familias fue el germen del poblamiento. En principio, en la estación solo se levantó el edificio de viajeros, el de los retretes y una

casa de vía y obras, donde se alojó el capataz. Posteriormente, se dispuso el muelle de carga de la vía III y posiblemente el de la vía muerta.

A principios del siglo XX se edificó la casa de operarios que hay junto a la carretera y en el inicio del camino de subida a la estación. Puede que a partir de haberse levantado esta, no distase mucho temporalmente la construcción de la cantina de la estación, un edificio pequeño cuya cubierta tenía unas tejas de cerámica de color miel con una forma similar a una pelta.

Posiblemente, fuese también en los primeros años del siglo cuando se levantó la pequeña casa de operarios en la que se alojó en los años cincuenta a Alfonso “Cuadros”, dado que fue el momento en el que la administración impelió a Andaluces a alojar a sus empleados de manera conveniente, puesto que muchos de ellos vivían con sus familias en vagones cerrados, con lo cual construyó muchos de los edificios de alojamiento de bastantes estaciones.

En otro momento, según iba aumentando el tráfico de la línea, se dispuso una vía más, con la configuración original de tan solo la principal y otra de paso y la muerta, se amplió a tres. Posteriormente, tuvo las cuatro que se le conocieron. Posiblemente, tras hacer esta cuarta vía, como se aproximó demasiado a la casa del capataz, las puertas de este modelo arquitectónico, que se repite muchas veces en la línea, se debió alterar y sus dos puertas fronteras se dejaron en una que se situó en el hastial derecho para alejar la salida de la vivienda del paso de los trenes.

35.6.2. La Comandancia y la Casa Grande

Más al norte de las instalaciones ferroviarias, existe un imponente edificio cuya magnificencia le dio entidad a la incipiente población. Fue levantado en los primeros años del siglo XX, frente a la casa del “Veinte”, llamada así por estar ubicada en dicho punto kilométrico de la carretera de Almadén. Parece que era propiedad de una de las hijas de Jorge Loring y Oyarzábal, que eran dueñas también de la finca conocida como “Las Malagueñas”, cita en Cerro Muriano. Parece que la dueña donó el edificio para que se dedicase a hospital de convalecientes. En un mapa de la época se le llama Sanatorio Victoria, por lo que su denominación tiene que ver con la reina Victoria Eugenia, la esposa del rey Alfonso XIII. El herrero del Vacar, que llegó a tener casi cien años y los vivió siempre en esa población, conocía por experiencia vital bastantes de los cambios producidos en la zona. Precisamente, esta información la facilitó él (Herrero de El Vacar, primeros años del siglo XXI). Posteriormente, se le dio otro uso de rectoría militar.

Con respecto a “La Casa Grande”, el otro gran inmueble del territorio, no está muy claro el origen. Era la vivienda principal de la finca de Los Llanos, la hacienda que imperaba en el poblamiento que nos ocupa. No solo era suyo el espacio existente entre la vía y el Campo de Tiro, sino que también lo era todo el que había desde el camino de carne hasta el Charcón y más allá, cerca ya de la finca de Vera y de Espantavivos.

Centeno indicaba que había sido un cuartel de la Guardia Civil. La estructura de la vivienda consistente en un patio amplio al que dan tres cuerpos dispuestos en forma de U así pudiera indicarlo. En alguno de los accidentes ferroviarios habidos en los llanos de El Vacar en los primeros años del siglo XX se citó en la prensa la intervención de la

guardia civil de la Estación de Obejo, lo que indica la presencia de una dotación de la Benemérita en la zona, con lo cual debió de construirse en esa etapa.

Centeno también revelaba que un notario de Fuente Obejuna compró la propiedad en la primera o segunda década del siglo XX. Es posible que la construcción del cuartel de este cuerpo que se instaló en Cerro Muriano retrotrajese a la pequeña guarnición obejeña hasta la cercana población minera.

Más tarde, la posesión pasó a manos del marqués de Valdeloros. En algún año indeterminado de la Segunda República se casó su única heredera con un plebeyo, por lo cual, el noble no pudo aceptarlo y cuando la pareja estaba de viaje de novios por Europa se suicidó afectado por el casamiento que había hecho esta (Centeno, años noventa del siglo XX). La heredad fue explotada por el marido y disfrutada por ambos y por su descendencia.

Durante la guerra civil hubo en la Casa Grande un destacamento de falangistas que tuvieron un papel muy destacado en la resolución favorable del suceso trágico ocasionado por el choque de trenes que se produjo en la estación en el mes de Julio de 1939 y que pudo costarle la vida a los dos ferroviarios implicados en el mismo, como ya se ha comentado en su apartado correspondiente (Avilés, 2008: 179).

Esto trajo aparejado el asentamiento de una serie de familias de criados de la casa y trabajadores del campo, fijos o eventuales, que se instalaron en las casas que existían frente a la estación y en El Corralón, en la que vivían el capataz y posiblemente otro campesino más, con sus familias respectivas. En el mismo edificio estaban también las cuadras de las caballerías de la finca.

También vivían en otra casa cercana a la carretera un matrimonio de muy avanzada edad que no tenían hijos: Daniel y Marcelina. Vendían leche de cabra a los habitantes de la población para añadir algo al sueldo que ganaban como trabajadores de la marquesa. Junto a ellos habitaba otra familia monoparental: Carmen, conocida como "La Viuda", que era lavandera y criada de la Casa Grande. Su hijo Antonio emigró a Barcelona en los últimos años sesenta en cuanto fue mayor de edad. Pocos años después, volvió de vacaciones un verano y, al poco de llegar, quedó fulminado por un ataque al corazón.

Posiblemente, la casa de Los Postes, situada junto a la carretera y muy próxima al kilómetro 20 fuese en tiempos una casa de peones camineros. La casa del Veinte se debió de construir en los años cuarenta o puede que antes. La de Victorino, que estaba junto a esta, fue construida por él mismo mediante la técnica del encofrado en la década de los cincuenta para alojarse en ella con su mujer. Murió al poco tiempo de acabarla.

El cierto desarrollo económico de la zona propició que existiese una herrería.

35.6.3. El abastecimiento de agua

La vida de todos los habitantes giraba en torno al agua que proporcionaba un venero generosísimo que vertía en un gran aljibe, al que la gente de la localidad llamaba La Charca. Estaba situado a unos ciento cincuenta metros de distancia del mismo, prácticamente en el cauce del arroyo de Centeno, junto al límite de la finca de El Ronquillo, conocida también como "El Campo de Tiro" por pertenecer a los militares.

El manantial inagotable del que se nutrían las máquinas de vapor, se pudo construir en la segunda década del siglo XX. El potente venero contó con una puerta de

chapa de hierro que guarecía el líquido del polvo y de los animales porque luego también debía servir para el consumo humano, no solo de los ferroviarios, sino de los demás habitantes del poblamiento y hasta de los sedientos viajeros de los trenes. Aquella alcubilla tenía, tiene aún, una cámara subterránea a modo de depósito y dos galerías enfrentadas de varios metros que le servían para recoger más agua.

Incluso, en los años en los que hubo escasez de lluvias, el exiguo caudal del arroyo se dirigía hacia la portezuela abierta para acaparar todo el líquido que fuese posible. Desde aquí, aflorando de vez en cuando por el terreno de cultivo de trigo, se veían las tuberías de hierro que conducían el líquido almacenado hasta La Charca.

A partir de aquí, el agua se conducía por gravedad hasta los distintos artilugios de la estación que servían para dispensarla a través de varias salidas o depósitos que tenían que ver con el consumo humano o con el necesario para el funcionamiento de los trenes.

Precisamente, el alto cubato que aún se levanta en el mismo lado de la vía donde se encuentra el edificio de viajeros es uno de estos receptáculos cilíndricos destinados a llenar de agua los tanques de las máquinas.

Pero, el primero que debió instalarse fue el depósito que estuvo situado en el emplazamiento donde un día se plantó la cuarta vía, la del muelle, cuya forma y proporciones nos son desconocidas. De su presencia queda solamente la tubería que debió alimentarlo y que aún se yergue sujeta por un triángulo de carriles, también inservible, frente a la estación y junto a una acacia de tres espigas.

Frente a la casa de Cuadros hay aún un enorme depósito cilíndrico, inútil desde siempre porque está comido por la herrumbre. Se levanta al lado de unos cimientos circulares de otro posible depósito que en un momento debió estar conectado al que se cita mediante la técnica de rebose o de vasos comunicantes, sistema no demasiado infrecuente en la línea, ya que se dispuso en lugares donde hubo una captación de agua poco generosa, como ocurrió en La Balanzona o en Espiel. Nunca conocí este segundo depósito, pero el muro circular que lo sostuvo en algún momento está aún allí como testigo de que sobre él se aposentó un artilugio hídrico. Posiblemente, se usó hasta que la capacidad de La Charca convirtió a ambos en inútiles, con lo cual, el que no está fue llevado a otro lugar donde hiciese falta almacenar agua.

Además, cerca de la casa de Cuadros existe una construcción cuya forma indica que fue en tiempos un depósito de agua cuyo uso ferroviario es difícil de entender dado que está ubicado en una cota inferior a la de las vías cercanas. Más al este, pero cerca del citado depósito, hay una estructura consistente en un poyete largo rematado en sus extremos por dos altos pilares, uno de los cuales tiene una tubería en su parte alta. Además, tiene una pequeña estructura de hierro que es una inequívoca llave de paso. Nadie supo nunca lo que era aquella extraña construcción. Si se ha de aventurar una hipótesis, puede que fuese un sistema de distribución de agua, cuyo origen debió estar en el venero de la Charca, que se hubiese hecho para abastecer a los militares mediante camiones cisterna.

35.6.4. El desarrollo del poblamiento

El 8 de marzo de 1920 se publicó un anuncio en *El Debate* cuyo texto decía que se vendía “*un magnífico chalet para recreo, con salones, comedor, amplias habitaciones*

con lavabos, baños, inodoros, agua corriente, timbres, dependencias para criados, casa de campo para el guarda y capilla, con seis fanegas de tierra y arbolado" situado en la Sierra de Córdoba. Además, se indicaba que se emplazaba a la orilla de la carretera de "Córdoba a Almadén y a 200 metros de la Estación de Obejo (línea de Bélmez)". En anuncio terminaba indicando que los posibles interesados se dirigiesen "a don Evaristo Velasco, Claudio Marcelo, Número 13, Córdoba". Se desconoce si el anuncio dio resultado inmediato y hubo algún comprador.

Por las indicaciones, la casa ofrecida debía ser la única que se había levantado en esas fechas en la zona conocida como Buenos Aires. Efectivamente, esa vivienda y sus aledaños distan 240 metros de la estación, según Google Earth.

Quien suscribe solo conoció que tuviese un propietario llamado Don Juan, de profesión anticuario, cuyo negocio estaba ubicado en la cordobesa Plaza del Potro. En alguna ocasión se dijo que la propiedad pasó a sus manos durante o poco después de la guerra civil. Aquel hombre hacía patente en bastantes ocasiones su amistad con la señora del dictador Franco.

El edificio de viajeros de la estación, originalmente, era casi cuadrado, como el de El Vacar y Espiel, pero en el año 1922 se amplió su planta de tamaño haciéndola rectangular añadiéndole un cuerpo más a cada uno de sus dos costados, una obra que también debió hacerse a la estación de Villanueva del Rey y a la de Alhondiguilla-Villaviciosa, en la que se añadieron dos cuerpos en cada uno de sus dos costados.

Acabada la guerra civil, es cuando aparece en el BOE la noticia de la compra de los terrenos para disponer los campamentos: uno en Obejo y otro en Cerro Muriano. La implantación de estos trajo como consecuencia que se dispersasen las instalaciones y que se mezclasen con las correspondientes a los civiles que ya estaban aposentadas. Por ejemplo, el Sanatorio Victoria se convirtió entonces en la Comandancia Militar. Era el único lugar donde existía en tiempos un teléfono, del que cualquiera podía hacer uso a cambio de un pequeño óbolo para los soldados encargados de la centralita, si se trataba de una llamada justificada.

Los militares y el aumento del tráfico de la vía férrea y de la carretera nacional 432 hicieron posible que a partir de la década citada y durante la siguiente, otros seres vinieran a engrosar una población dispersa asentándose ilegalmente en los terrenos del camino de carne de la Cañada Real Soriana en casas construidas tanto por campesinos como por promotores o propietarios que se aventuran ante la relajación de las leyes al respecto. Efectivamente, se promovió así la creación de nuevas viviendas en estos terrenos públicos en los que se instalaron indebidamente, en Obejo y en otras partes, cientos de viviendas a lo largo de su recorrido.

Esta cierta permisividad es la que va a potenciar que durante los años cuarenta y cincuenta del pasado siglo la pequeña población, al igual que Cerro Muriano, se convirtió en la segunda residencia para muchos cordobeses que eran medianos empresarios y funcionarios de un cierto nivel que la convirtieron en su lugar de vacaciones. La estación de Obejo también fue el domicilio habitual de bastantes personas que trabajaban para la marquesa, de menor renta *per capita*, o para la RENFE, asalariados todos de un nivel medio bajo.

En los años finales de la década de los cuarenta, un maestro de obras de Cerro Muriano conocido como "El Toti" construyó una casa sobre el terreno de la Cañada Real Soriana que lindaba con la propiedad del anticuario. Precisamente, esa fue la casa

alquilada por mi padre y poco después comprada por él en la que residimos durante años.

El poblamiento se impulsó aún más a partir de la década de los cincuenta gracias al dinero traído por los veraneantes y familias que establecieron allí su segunda residencia. Por ello, la capilla debió de perder su función de recinto religioso en 1956, más o menos, porque en el verano de 1957 y en los siguientes se alojó la familia de un hombre de mediana edad llamado Antonio Hens.

Se construyeron también las tres casas que estaban ubicadas paralelas a la carretera, frente al paso a nivel por el que cruzaba la vía que iba a la Casa Grande, y otras serie de viviendas que se alquilaban para la temporada de verano o bien por anualidades, con lo que se formó una amplia colonia de familias de un nivel económico medio alto.

Entonces, en los años sesenta, se le dio un viso de "legalidad" a las ya construidas cuando el propio ayuntamiento de Obejo vendió terrenos municipales a los que ya tenían hecha su vivienda. Como se ha visto en el apartado dedicado a Cerro Muriano, también en los inicios de esa década fue el momento de la construcción del pantano de Guadanuño.

En 1970, posiblemente el 22 de marzo, Domingo de Ramos, se dio paso a la luz eléctrica, cuya instalación había sido anunciada mucho tiempo antes. Quedaban atrás muchos años de alumbrarse con candiles de aceite, con linternas alimentadas mediante pilas y con lámparas de carburo, de petróleo y de gas.

En los años setenta, una vez que el pantano constreñía aún más los límites del poblamiento, la marquesa vendió la franja de terreno que quedaba entre la Cañada Real Soriana y la orilla del agua, tras lo cual se parceló y urbanizó el espacio instalándose nuevos chalets a los que la disponibilidad del agua permitió añadir piscinas como un modo más de disfrute.

La casa del capataz de la estación se echó abajo en los años ochenta o así y en su lugar se implantó una vía mango en cuyo extremo se construyó un pequeño muelle para cargar y descargar vehículos militares.

Habría que decir que en ese momento histórico la configuración urbanística de la población se caracterizaba por una disposición axial marcada por la carretera, el ferrocarril y el camino de carne, tres vías de naturaleza diferente que discurrían paralelas y prácticamente unidas a lo largo de muchos kilómetros.

También se identificaba por tener dos barrios perfectamente delimitados... El primero era el compuesto por la estación y una serie de casas de ferroviarios, los trabajadores de la marquesa, la herrería y Buenos Aires, la zona en la que residían los veraneantes.

Había otra parte compuesta por la Comandancia, las casillas del kilómetro veinte, la de Los Postes, todas las viviendas de veraneantes que se aglutinaban en torno al bar El 42 y el Portajo, la casa que marcaba el límite septentrional de la población.

Contemplada globalmente, la Estación de Obejo es un poblamiento de carácter disperso, levemente concentrado, dado que se le ha intentado dar una cierta simetría a su desorganizado trazado inicial definiendo calles donde nunca las hubo.

35.6.5. Economía de la zona

La economía de la zona estuvo centrada en las actividades del sector primario y terciario, aunque si tenemos en cuenta que había actividades de transformación de la materia prima, como por ejemplo la herrería de Bruno o la carpintería propia en la que trabajaba “Cuadros”, también estuvo representado el secundario.

Por ello, surgieron establecimientos como casa de Centeno, la cantina de la estación, la Casita de Papel, el bar Rosazmín, el 42 y el bar Porky’s.

El primero perteneció a Antonio Centeno, oriundo de Cerro Muriano. Lo había heredado de su tía Concha y como se ha indicado fue el primer edificio que hubo en la zona. Aquella casilla, estaba provista, aún en los años cincuenta del siglo XX, de una abundante cubierta vegetal hasta que se construyó la parte delantera donde estuvo el bar de esta familia. Durante décadas, Centeno fue el tendero que abasteció de alimentos y de otros productos necesarios a todo el vecindario, por lo que el informante estuvo muy ligado al surgimiento del villorrio (Centeno, años noventa del siglo XX).

Antonio tenía un carro tirado por un mulo con el que iba a Córdoba en los años cincuenta y primeros sesenta a comprar alimentos y artículos de primera necesidad para venderlos. Luego, al volver a mediodía, iba hasta Buenos Aires y voceaba lo que había traído de bueno para informar al pequeño reducto de poseedores de segundas viviendas. Posteriormente, compró una motocarro y luego una furgoneta para realizar el mismo menester.

Su establecimiento era el lugar más importante de la Estación para realizar el necesario proceso de socialización de toda comunidad. Allí confluía todo el mundo: veraneantes, campesinos, ferroviarios y militares, pero solo los oficiales y suboficiales. A los soldados no se les dejaba entrar, salvo a los telefonistas de la Comandancia, por ello, los reclutas se iban a los otros establecimientos de la zona.

En los primeros años ochenta, Antonio Centeno traspasó el negocio y se fue a vivir a Córdoba. Se lo cedió a unos propietarios que lo cambiaron de nombre. Duró hasta que se cerró en un año indeterminado de la década de los noventa cuando la carretera general se desvió desde las Huertas de Cabra hasta Campo Alto a fin de evitar la penosa subida de Torreárboles.

La cantina de la estación no tenía mucho negocio, salvo el que afectaba a las necesidades de los viajeros de los trenes y a los ferroviarios. En un año indeterminado de los primeros sesenta cerró y estuvo mucho tiempo así hasta que a mitad de la década RENFE demolió el edificio y levantó el de paredes enfoscadas y de ladrillo visto que aún sigue en pie junto al edificio de viajeros. Lógicamente, terminó su actividad económica cuando se cerró la línea el 1 de abril de 1974. La cantina nueva que se construyó sobre el emplazamiento de la otra más pequeña tuvo unas dependencias laterales en las que vivió la familia que regentaba el negocio.

La Casita de Papel fue otro establecimiento más a tener en cuenta dentro de la limitada economía de la Estación de Obejo. Posiblemente, se pudo levantar en 1955 o en 1956. Un día de alguno de esos años, un recién llegado levantó una especie de edificio, por llamarlo de algún modo, sirviéndose de planchas de cartón piedra. Fue justo en el lugar que ocupa hoy el citado establecimiento, cuando aquello era un descampado entre la carretera y las casas que había al otro lado del camino de carne.

Tenía dos placas a los lados a modo de hastial, una en el fondo y las que le servían de cubierta. Por el frente, se cerraba con un mostrador. O sea, que no podía ser más elemental como habitáculo y negocio.

Con el tiempo, la familia propietaria de aquel chamizo donde se ubicó el citado bar, logró levantar una vivienda espaciosa, porque Emilia y su marido tuvieron varios hijos, y le dedicaron un lugar preferente al bar, donde iban los soldados a beber. Allí, en el centro de la estancia, había un fútbol, una de las pocas actividades lúdicas ofrecidas a cambio de dinero que podían encontrarse en la población. Finalmente, se cerró el negocio debido a la inactividad que supuso el desvío de la carretera.

El negocio se adosaba a la construcción que había al este, la bodega propiedad de Baltasar Parra, que se extendía hasta el arroyo de Centeno, que en aquellos años fue convertida en tres viviendas, dos de las cuales se alquilaban a militares y a veraneantes. Su amplio huerto, que cultivaba el citado propietario abastecía de frutas y verduras frescas a la población en una relación directa entre productor y consumidor.

Durante unos años, no demasiados, hubo un bar llamado Rosazmín, un nombre extraño que no es sino un acróstico entre las palabras “rosal” y “jazmín”, que eran las dos plantas que había sembradas en cada uno de los lados de la puerta. Se abrió en los primeros años sesenta. Estuvo situado junto a la carretera, frente a la estación. No tuvo mucho negocio porque la gente de allí y los veraneantes siguieron yendo a casa de Centeno, adonde estaban acostumbrados, por lo que vivía más de los ocasionales viajeros de la carretera. Cerró en los mismos años sesenta y sus dueños emigraron de la zona.

Como el resto de los negocios de abastecimiento, El 42 vivía de los viajeros de la carretera que se detenían a tomar un refrigerio y de las familias que tenían viviendas de recreo alrededor del establecimiento. Durante muchos años, ya más recientemente, lo regentó Mariano, el peón caminero.

El bar Porky's fue un negocio plantado en una especie de nave alargada que se instaló junto al arroyo de la Comandancia. También cerró cuando se desvió la carretera.

En aquellos años intermedios del pasado siglo, también llegaban vendedores ambulantes provistos de camiones, furgonetas, coches, motocarros, motos y hasta con bicicletas, que viajaban hasta la población para cubrir otros modos de abastecimiento necesarios. En sus vehículos llevaban lo que no se podía conseguir de ninguna otra forma, salvo desplazándose a Cerro Muriano o a Córdoba.

Baldomero, el pescadero, iba a la capital en una bicicleta y posteriormente en una moto gris y compraba el pescado que depositaba en un maloliente cajón de madera que llevaba en el portacanas y realizaba múltiples paradas en prácticamente todos los apeaderos y estaciones de la línea hasta llegar a El Vacar, su lugar de residencia.

El telero vendía telas en una furgoneta. Normalmente, eran las señoras de los campesinos quienes le compraban. Las madres de las familias de los veraneantes, normalmente, no llevaban al campo más faena que la imprescindible. Tan solo se afanaban en hacer jerséis de punto que se ponían sus hijos en invierno.

También iba un carnicero, que evidentemente no llevaba la carne en un frigorífico, porque no lo había.

De todas formas, la visita de vendedores ambulantes más celebrada por los niños era la de dos hombres que llegaban cada tarde de aquellos tórridos veranos de los años sesenta del pasado siglo llevando en sus bicicletas sendas heladeras circulares con tapadera de hojalata. Venían de Cerro Muriano.

Uno era un hombre mayor, de ojos pequeños resguardados tras unas gafas, cuya infraestructura del negocio consistía en un cajón de madera amarrado con cuerdas de

cáñamo al portacanas y ahí era donde metía la heladera, las galletas, los barquillos y los artefactos de dispensar el helado.

El otro era un hombre joven, a quien llamaban “El Rubio” debido a su evidente color de pelo. A veces, se quedaba sin mercancía que vender y como debía llegar hasta el final de la población se ponía a hacer helado. Echaba los ingredientes, los mezclaba y luego lo metía entre el hielo picado de la heladera, le ponía sal al mismo para que aguantase sin derretirse más tiempo y comenzaba a darle vuelta al cilindro hasta que el rico contenido se iba espesando a medida que iba llegando casi al punto de congelación.

El aumento de población originó que en los primeros años sesenta se construyese una escuela con dos aulas y vivienda para el docente, cuya estructura arquitectónica era idéntica a otras implantadas en muchos pueblos y aldeas de España, pero, la inercia desplegada por la población que procedía en esos años a emigrar en masa desde el campo a las grandes ciudades hizo que su uso se limitase a muy pocos años. La emigración casi en desbandada de las familias campesinas hacia las grandes ciudades hizo que el número de niños y niñas que debieron educarse en ellas disminuyese a ojos vista hasta el punto que su funcionamiento fue muy exiguo en el tiempo.

35.6.6. Clasificación

Al igual que Cerro Muriano, la estación de Obejo no puede encuadrarse dentro de la clasificación de poblado ferroviario que se ha tomado como modelo, dado que no es una población surgida de la creación directa de una compañía ferroviaria que lo hace así para servir a unos intereses económicos muy concretos que tienen que ver con atender convenientemente el tráfico ferroviario.

En este caso, ni siquiera se produce su nacimiento debido a la presencia de explotaciones mineras, sino a la de veraneantes y militares que suponen una población flotante que aporta capital para la permanencia del poblamiento que no se genera in situ, por lo cual, debería de clasificarse como una aldea ferroviaria mixto al no disponer de infraestructuras vitales propias de una población como iglesia, dispensario, etc., por lo cual, siempre tuvo unos puntos de aprovisionamiento restringidos, dependiendo por ello de la ayuda externa.

35.7.0. Apuntes para una historia de El Vacar

35.7.1. El desarrollo del poblamiento

En el mapa de los hermanos Manby, en el espacio geográfico representado entre Torreárboles y El Vacar solo existen dos fincas: Campo Bajo y Campo Alto, que pertenecieron al conde de Romanones, el que fuera presidente del Gobierno con Alfonso XIII. La primera llegaba hasta los límites de la estación de Obejo y la segunda hasta el propio Vacar. Más de un siglo y medio después la propiedad de la zona y el poblamiento ha cambiado mucho, tanto que por entonces, en dicha localidad solo se podía ver el castillo califal y una venta a la orilla de la carretera de Almadén rodeada por una gran cerca. El edificio corresponde sin duda a la casa en la que se ubica hoy la actual panadería.

Es indudable que el espacio destinado a prodigar servicios a los viajeros tuvo su importancia manifiesta desde muy antiguo porque la posada o punto de postas sirvió de descanso a los ganaderos que llevaban sus ganados por las diversas cañadas reales que coinciden en las faldas del castillo de Mano de Hierro y a los transeúntes que se trasladaban por la vía romana que unía Corduba y Emerita Augusta y luego por la carretera de Almadén.

Por lo tanto, el nacimiento de la población surgió a partir de la instauración de la línea férrea y de la existencia de los terrenos de la Cañada Real Soriana, anexos a la carretera, por lo que sus directrices de poblamiento no difieren demasiado de los dos casos anteriores que se han descrito, salvo en la particularidad de que en esta aldea no se asentó, al menos en sus décadas iniciales, ninguna población flotante de veraneantes venidos desde la capital.

El asentamiento primigenio se hizo, pues, de una manera ilegal. Su característica principal es su alargamiento y su disposición viaria se mostraba como fuertemente constreñida. La causa fue que el espacio habido entre la carretera y la vía era de propiedad pública y era posible instalarse aunque fuese de forma indebida, pero se podía hacer esto en una franja de terreno muy estrecha puesto que el resto del terreno habido al nordeste y al suroeste pertenecía a Campo Alto.

En realidad, la parada ferroviaria tuvo una cierta trascendencia porque sirvió para propiciar el cruzamiento de los trenes antes de entrar o al salir del largo valle del río Guadiato, por el que este ferrocarril implantó casi cuarenta kilómetros de su trazado, es decir, más de la mitad de su longitud. Además, la importante cuesta que se iniciaba aquí y que llegaba de una manera ininterrumpida hasta la estación de La Alhondiguilla propició que en la época del vapor se debiese de proporcionar doble tracción por cabeza y cola a los convoyes ascendentes, lo que favoreció que entre esta misma peculiaridad en la explotación ferroviaria en su primera veintena de kilómetros, se debiesen de destinar un material de tracción adicional, lo que provocó también un mayor número de trenes en movimiento cuando debían de volver a Cercadilla.

Al estar en la mitad del trazado, se dispuso aquí un triángulo de vía mediante el que podían invertirse el sentido de la marcha de las locomotoras de vapor. Una vez instalado el polvorín, el vértice en el que se encontraban las dos vías que partían de la vía general quedó dentro de los terrenos militares, por lo cual se dejó como un espacio de carga y descarga al haberle añadido un largo muelle para facilitar esta operación.

La marquesa de Campo Alto financió en los años de la posguerra la construcción de la iglesia. Las gentes del pueblo cuentan que pagó un jornal a cuantos deseaban trabajar en la obra, por lo que pronto se alzó su campanario sobre los tejados de entramado vegetal de las humildes casas de la aldea.

Al igual que en la Estación de Obejo, en los años sesenta del pasado siglo se levantaron unas escuelas con el diseño aceptado por el Estado, con lo que la alfabetización de todos los niños y jóvenes fue un hecho.

Hasta iniciada la década de los setenta no comenzó a poblarse la zona de la Solana con viviendas de propietarios que vivían en la capital y que las usaban con fines de recreo los fines de semana y durante las vacaciones, con lo cual, algo de dinero llegó a la población a través del sector secundario y terciario.

En la década de los noventa se solventó la situación de ilegalidad de las viviendas de El Vacar y la de los otros dos asentamientos sobre el camino de carne debido al

esfuerzo de los ayuntamientos implicados que buscaron soluciones al cobrar el impuesto de radicación a unas propiedades inexistentes legalmente, con lo que mediante este subterfugio legal se le dio una entidad a algo que no existía. Poco después, se concedieron a sus ocupantes los títulos de propiedad de las casas.

Los datos expuestos en este apartado dedicado a este poblamiento son una transmisión oral vertida a quien suscribe a lo largo de los años por Baldomero, Salvador Chaparro, Calderón, "Mariolo", el herrero de El Vacar, Juan y otros muchos habitantes cuyos nombres y apellidos se desconocen.

35.7.2. Economía de la zona

La venta que había existido desde siglos antes se cerró en un año indeterminado del siglo XX. Posiblemente, se transformó en el horno Arellano cuyo principal atractivo consistió en seguir haciendo el pan mediante métodos artesanales cuando el resto de estos establecimientos expendían masa congelada realizada mediante métodos industriales.

Casa Calderón fue el establecimiento más antiguo. Solía vender cualquier artículo que tuviese que ver con las primeras necesidades por lo que fue a un mismo tiempo bar, carnicería, ferretería, pastelería, ultramarinos y hasta un poco restaurante que aliviaba el hambre de los transeúntes, etc. Cerró en los años finales de la década de los noventa.

Casa Mario tuvo el mismo cometido, así como Casa Laura. Casa Baldomero diversificó su oferta ofreciendo los servicios de un estanco, pescadería y comestibles en general, pero en menor medida, quizás por no estar en la orilla de la carretera.

Más al norte, existió un restaurante de carretera llamado San Bernardo, que pudo ser abierto en los años setenta. Posteriormente, se cerró como tal negocio y se abrió como un club de alterne llamado Zodiaco.

Así mismo, se instaló en la carretera nacional 432 una gasolinera que distaba un kilómetro y medio de la población, pero en dirección norte. En su tienda se vendía un poco de todo, no solo para atender las necesidades de los viajeros, sino también las de los posibles compradores del amplio espacio de segundas viviendas que hay por la zona.

En los años iniciales del siglo XXI se hizo un desvío para sacar de las inmediaciones del pueblo, con lo que gran parte de los ingresos económicos que llegaban a través de los bares y de la panadería, los grandes negocios de la población, mermaron en gran medida.

El resto de los naturales del lugar dependió de las labores rurales que se necesitaban en Campo Alto, pero con la socialización de los vehículos a motor el trabajo en puntos alejados fue un hecho, por lo que sin llegar a producirse una emigración en toda regla, hubo un sector amplio de jóvenes y adultos que vivió a caballo entre su lugar de nacimiento y el lugar donde se encontraba el tajo.

La mujer no tuvo posibilidades de acceder a un trabajo remunerado, salvo en lo tocante a las escasas ocasiones en las que ofrecían sus servicios como empleadas de hogar en algunos chalets próximos.

35.7.3. Clasificación

Al igual que la Estación de Obejo, El Vacar no puede encuadrarse dentro de la clasificación de poblado ferroviario que se ha tomado como modelo, dado que no es una población surgida de la creación directa de una compañía ferroviaria que lo hace así para servir a unos intereses económicos muy concretos que tienen que ver con atender convenientemente el tráfico ferroviario.

En este caso, ni siquiera se produce su nacimiento debido a la presencia de explotaciones mineras y ni tampoco de veraneantes o militares que suponen una población flotante que aporta capital para la permanencia del poblamiento que no se genera in situ, por lo cual, también debería de clasificarse como una aldea ferroviaria mixta al no disponer de infraestructuras vitales propias de una población como un dispensario, etc., aunque sí que tenga una iglesia, por lo cual, también tuvo siempre unos puntos de aprovisionamiento restringidos, dependiendo por ello de la ayuda externa.

35.8.0. Apuntes para una historia de La Alhondiguilla

De los cuatro asentamientos ferroviarios que se comentan, el menos conocido por quien suscribe es el de La Alhondiguilla, dado que nunca se acercó a sus entresijos como poblamiento mientras existió ni se tuvo contacto apenas con personas que hubiesen vivido en la parada. Se creó como una de las estaciones intermedias de la línea que nos ocupa. En un principio, fue el final del primer tramo abierto al tráfico el 28 de noviembre de 1870, por lo que apenas si en ese momento existió en el lugar el edificio de viajeros, una vivienda de empleados, el muelle triangular, un retrete y una pequeña placa para volver máquinas.

Con el tiempo, se fue incrementando su dotación constructiva y de servicios básicos, pero no fue hasta principios de siglo cuando se procedió a configurarla como una estación con la suficiente infraestructura para ejercer sus funciones ferroviarias.

Como ya ocurriera en otros puntos de la línea, el problema de alojamiento de los empleados fue algo endémico hasta que en las primeras décadas del siglo XX la Compañía de Andaluces procedió a dotar a sus estaciones de las viviendas suficientes. Así, en 1906, construyó dos casas de guarda de paso a nivel para dos agentes que se levantarían en los kilómetros 42,867 y 44,502, es decir, muy próximos a la estación, con lo que el personal alojado allí que servía esos pasos, podían habitar así su propia casa, con lo que la descongestión de la parada fue evidente.

El 15 de marzo de 1907 se presentó un proyecto de construcción de un muelle cubierto, para lo que se añadió otro más. Por ello, se debió modificar el trazado de vías.

Ese mismo año, se expuso otra propuesta para construir un muelle de carbón, pero fue desestimada y no se llegó a realizar.

El día 4 de noviembre de 1909 se solicitó por parte del Ayuntamiento de Villaviciosa el cambio de nombre de la estación, que pasó a denominarse Alhondiguilla-Villaviciosa a partir de 1910.

En 1925, la empresa construyó un modelo de vivienda que se instaló en diversos puntos como El Collado de las Arcas, Valchillón, Torres Cabrera, Fernán Núñez, Parchite, Almoraima, Cañete de las Torres, Castellar y Villanueva del Rey.

Entre tanto, se fue conformando un núcleo de residencias alineadas tras los edificios ferroviarios propiamente dichos donde se alojó el numeroso personal de esta

parada que llegó a formar algo parecido a una corta calle que se cercenó por su lado norte por otra hilera de casas. Con ello, cuando el siglo veinte llegó a su mitad, existieron al menos dieciocho viviendas en las que vivieron otras tantas familias, con lo que su población puede estimarse en unas sesenta personas.

Al menos, coexistieron dos negocios: un bar y tienda a un tiempo denominado Casa Pepe y una cantina ubicada en la propia estación en los que la población se abastecía de lo necesario. El contrato de la cantina, que ya ha sido comentado ampliamente en otro apartado de esta tesis, terminó el 1 de enero de 1972, con lo cual, su actividad no se extendió más allá de esa fecha. Del otro no se conoce su momento de cierre.

Sin embargo, el poblamiento de la Alhondiguilla casi no salió de su condición ferroviaria, por lo que no hubo ningún tipo de asentamiento de segundas viviendas como ocurrió en los tres ya comentados.

Sin embargo, este asentamiento estable vio truncada su permanencia cuando la historia de la línea se acercaba casi a su siglo de existencia. La construcción del pantano de Puente Nuevo, iniciada en la primera mitad de la década de los sesenta, y la puesta en funcionamiento de la central térmica hizo que debiera cambiarse de emplazamiento porque el nivel de sus aguas la iba a alcanzar cuando la presa estuviese terminada.

Según se indica en Ferropedia, *“el tráfico de mercancías de detalle en esta estación se había suspendido desde el 10 de junio de 1969”*, pero se siguieron prestando el resto de los servicios hasta que en 1972 se terminó el nuevo trazado ferroviario de cuatro kilómetros de largo y la estación fue abandonada de una manera definitiva. *“El 27 de enero de 1973 se retiraron dos básculas de 1000 y 2000 Kg. que aún permanecían allí”*. El último servicio que se realizó *“se produjo el 30 de enero de 1973, retirando nueve vagones cargados y catorce vacíos”* (www.ferropedia.es, Estación de La Alhondiguilla-Villaviciosa).

A partir de ese momento, se procedió a la demolición de todos sus edificios. Hoy, tan solo hay vestigios materiales irreconocibles de lo que un día fue una floreciente y tranquila población, pero para poder constatarlo hay que esperar a que las aguas del pantano bajen de nivel.

Pero, por una cuestión de explotación económica de la línea la estación que se destruyó resurgió en otro lugar y hasta llevó su mismo nombre. Efectivamente, el nuevo poblamiento ferroviario levantado junto a las instalaciones de la Central Térmica de Puente Nuevo lo habitó únicamente un número de ferroviarios que se alojaron con sus familias en seis viviendas dobles provistas de un corral trasero. Además, dispuso de un edificio de viajeros, una garita de mando para mover los artilugios mecánicos desde la estación, dos garitas de guardagujas, un almacén de mercancías, un muelle de carga, otro muelle más pequeño, el andén de la estación, el de entrevías, dos cubatos y la grúa para darle agua a las últimas locomotoras de vapor que circularon por la línea.

La existencia de unas dependencias de restauración y bar en la zona de la central térmica hizo que aquí no se llegase a plantear siquiera la opción de poner una cantina. Posiblemente, la respuesta esté en que apenas un año y unos meses después de comenzar a funcionar la nueva estación se cerró los servicios regulares del trazado y todo quedó anulado ante esta evidencia incuestionable.

35.8.1. Clasificación

Si Cerro Muriano, la estación de Obejo y El Vacar, no pueden encuadrarse dentro de la clasificación de poblado ferroviario que se ha tomado como modelo, dado que no son poblaciones surgidas de la creación directa de una compañía ferroviaria que lo hace así para servir a unos intereses económicos muy concretos que tienen que ver con atender convenientemente el tráfico ferroviario, La Alhondiguilla, tanto la original como la erigida en la térmica, tuvo algunos componentes que deben tenerse en cuenta.

En este caso, su nacimiento se produjo debido a la presencia de las explotaciones mineras en la zona, pero luego no hubo más ofertas para promover un asentamiento estable, por lo cual, el poblamiento solo creció al compás de las necesidades del ferrocarril, con lo cual, se debería clasificar esta parada como una aldea ferroviaria pura dado que prácticamente no hay edificios que no tengan que ver con la función ferroviaria, ya sea en su dimensión funcional o en la de vivienda del personal. Tampoco tuvo la menor infraestructura vital propia de una población como iglesia, dispensario, etc., aunque sí escuela, por lo cual, siempre tuvo unos puntos de aprovisionamiento restringidos, dependiendo por ello de la ayuda externa.

Tras el abandono y destrucción de las instalaciones, se creó el nuevo asentamiento que sirvió a la central térmica, pero lo exiguo de las instalaciones y la ausencia total de infraestructura vital podía clasificar el asentamiento como una estación normal, sin embargo, la infraestructura vital aportada por el poblado obrero de la central térmica, que tenía iglesia, dispensario y restaurante podía clasificarse como una aldea ferroviaria mixta.

35.9.0. Urbanismo ferroviario

Horadar túneles, abrir montañas y rellenar barrancos no es todo lo que necesita un ferrocarril para ponerse en marcha, dado que también debe de disponer de dos grandes bloques de elementos para que el funcionamiento correcto sea una realidad.

Por un lado, está la estructura viaria mediante la que puede circular un ferrocarril, de la que forman parte los raíles, las agujas, las traviesas, el balasto, las señales fijas, las móviles, los puntos kilométricos y hectométricos, los piquetes de entrevías, las marmitas, los gálibos, las básculas, los contrapesos, etc.,

Por otro lado están las obras de fábrica necesarias para completar todo el entramado ferroviario, del que forman parte los viaductos, los puentes, los pontones, las alcantarillas, los caños, las tajeas, los andenes, los cargaderos de ganado, los muelles, las lampisterías, los castillos de agua, las aguadas, los aljibes, etc. Todo lo citado se complementa con las construcciones utilizadas por el ser humano en exclusiva, como los edificios de viajeros, las viviendas de personal, las cantinas, los retretes, las garitas, etc., dispositivos sin los cuales la existencia del ferrocarril se vería seriamente amenazada.

Todo esto forma lo que se conoce como infraestructura ferroviaria. Tal cúmulo de elementos provocan que en la existencia de un ferrocarril, por básico que sea, exista un mínimo de complejidad porque lo construido debe ser instalado con un orden, con lo que forzosamente se produce un intento de urbanismo, aunque sea incipiente.

En la disposición de las construcciones que integran una estación hay características comunes a cualquier otra instalación ferroviaria, ya que su organización responde a parámetros establecidos desde el nacimiento del ferrocarril. En realidad, la

colocación de edificios responde a dos criterios como son la funcionalidad para una mejor explotación y la seguridad de los seres humanos. Por esta causa, todos los elementos arquitectónicos, salvo raras excepciones, están situados en el mismo lado de la vía para evitar que se cruce esta lo menos posible. Así, la actividad ferroviaria se desarrolla más eficazmente al no estar cortado el normal desenvolvimiento de la vida del personal, sus familias y los usuarios por un elemento de capital importancia como es el trazado, sobre el que, sin duda, gira todo el peso del ferrocarril.

En la línea que se analiza, según el sentido ascendente, las estaciones de Mirabueno, Los Pradillos, La Balanzona, La Mocha, Cerro Muriano, la Estación de Obejo, Villanueva del Rey y Cabeza de Vaca, están situadas a la izquierda de la vía, mientras que Córdoba-Cercadilla, El Tonkin, El Vacar, La Solana, la Térmica, la demolida Alhondiguilla-Villaviciosa, Espiel y La Trinidad, se ubican a la derecha.

Más que a cuestiones orográficas, semejante disposición responde a una cuestión de facilidad de acceso desde caminos preexistentes a la instalación de la parada. Normalmente, la mayoría de los edificios están colocados en el lado por el que discurre la vieja y aún transitada calzada romana que unía Corduba y Emerita, puesto que ambos caminos sigue un periplo paralelo, o bien en el de carriles que llevan desde esta ruta hasta las estaciones.

Al hablar de urbanismo ferroviario habría que aclarar que entre los edificios que integran los asentamientos, no existe el menor asfaltado que los ponga en contacto. Esta dispersión urbanística es también la característica principal que identifica el trazado viario de los asentamientos de población que surgieron a consecuencia de la implantación de una determinada parada, como son Cerro Muriano, la Estación de Obejo, El Vacar y La Alhondiguilla, tanto la antigua como la térmica.

35.10.0. Los otros asentamientos

Salvo los analizados, no surgieron más poblados ferroviarios en esta línea. Y es que estos cuatro se aposentaron en terrenos de la Cañada Real Soriana, un lugar de nadie, que acabó siendo colonizado ilegalmente por gente que acudió a recoger algo del desarrollo que aportaba el ferrocarril.

Sin embargo, no ocurrió igual con El Tonkin, Mirabueno, Los Pradillos, La Balanzona, La Mocha, La Solana, Espiel, La Trinidad, Villanueva del Rey o Cabeza de Vaca, en Belmez, pero sí que hubo algunas particularidades de estos centros aislados que sería preciso reseñar, por lo que se hará un somero recorrido por toda la explotación siguiendo el itinerario desde su kilómetro 0 hasta el final.

Córdoba-Cercadilla, la estación de partida de la línea surgió en los años setenta del siglo XIX. Antes de su implantación, en sus alrededores solo existieron huertas, una de las cuales le acabó dando nombre a esa parada. Aunque su implantación se produjo en un lugar de actividades eminentemente agrícolas, la presencia del ferrocarril provocó que la zona de esta estación y la que se extendía al norte de las vías se acabase llenando poco a poco de industrias, como la fundición de La Margarita, que dio nombre al sector, la fábrica de la porcelana y otras, y la Huerta de la Reina, que a lo largo de la primera mitad del siglo XX se configuraron como dos barrios más de la ciudad, pero con un marcado carácter obrero debido a las innumerables familias que vivieron de estas y de las actividades ferroviarias.

Por ello, la clasificación que se debería de hacer de este asentamiento sería la de barrio ferroviario mixto.

Sin embargo, Cercadilla no dio por sí misma lugar al nacimiento de las dos barriadas próximas al ferrocarril, pero sí que contribuyó a su desarrollo y a su dilatada permanencia, por lo cual, al menos, debía de hacerse patente esta fuerte impronta ferroviaria que llevaron ambos distritos a lo largo de su historia. Para una mayor información sobre la evolución de los barrios cordobeses externos a su trazado medieval véase el trabajo *Cartografía y fotografía de un siglo de urbanismo en Córdoba, 1851-1858*, escrito por Cristina Martín López y Francisco García Verdugo.

Tras dejar Cercadilla atrás, siguiendo en dirección a la Sierra, los puestos de seguridad de El Tonkin, Mirabueno y Los Pradillos no llegaron a conformar el menor poblamiento debido a que ni siquiera fueron estaciones normales que dispusieran de varias viviendas para alojar al personal que las regía, sino que apenas si dispusieron del edificio principal de gestión de la parada y ocasionalmente alguna otra residencia.

Más adelante, La Balanzona sí que fue una estación convencional, pero solo de cruzamiento y no de generación de riqueza. Sus cinco edificios de alojamiento — uno de ellos de dos plantas —, además del de viajeros, apenas si conformaron un poblamiento disperso que alojó a un grupo humano dependiente económicamente de su sueldo de ferroviarios entregado en principio por Andaluces y luego por RENFE, con lo cual no se generaron excedentes para autoabastecer a sus moradores y atraer a otros posibles pobladores. Su territorio estuvo desde siempre constreñido por las fincas privadas que lo cercaron hasta el punto de que el acceso no se hacía mediante un camino específico de carácter público, sino a través de alguno de los que partían de las dos fincas particulares que rodearon esta parada. Por todo ello, ni económica ni territorialmente se pudo crear ningún poblamiento en La Balanzona.

El puesto de seguridad de La Mocha tampoco consiguió generar ningún asentamiento, si es que alguna vez hubo allí algo semejante. Mediante una inspección ocular no ha sido posible descubrir el más mínimo indicio de que un día se levantase en algún punto de dicho lugar la garita de la que se habla en el legajo correspondiente a la implantación de esta parada.

A continuación se encuentran Cerro Muriano, la Estación de Obejo y El Vacar-Villaharta, de las que ya se ha hablado. Más allá de esta última estación, estuvo el puesto de seguridad de La Solana, en el que apenas si hubo el edificio de vivienda y gestión, con lo cual, tampoco hubo el menor intento de formación de un poblamiento.

Siguiendo hacia el final del trazado, aparece Alhondiguilla-Villaviciosa, la estación actual, y en el antiguo trazado abandonado estuvo la original que lleva ese mismo nombre. De las dos se ha hablado sobradamente.

Cerca de Espiel, estuvo el cargadero de La Estrella, que debió tener alguna dotación de obreros destinados a extraer la piedra de la cantera próxima o a controlar los trabajos, por lo cual en las inmediaciones existió un espacio hoy invadido completamente por el monte bajo, de entre el que destacan un edificio alargado destinado a vivienda o a oficinas, el muelle de carga, el lavadero, el cargadero, además de las instalaciones ferroviarias. Tampoco este exiguo asentamiento, dilatado en el tiempo, se desarrolló finalmente como un poblamiento.

Espiel fue una estación muy importante. La más larga en cuanto a la extensión de sus vías. Además de pertenecer a una población de nivel medio, tuvo en su cercanía

una fábrica de briquetas y otra de aceite. Hasta incluso llegaba hasta ella el ferrocarril de vía estrecha de las minas de La Luz y de La Llama, lo que indica que tuvo un movimiento que pudo eclosionar en un poblamiento. Sin embargo, apenas si hubo más edificios que los que necesitaron las instalaciones ferroviarias, las industriales y una explotación cercana de carácter agropecuario, preexistente a la llegada del ferrocarril, casi con toda probabilidad. Posiblemente, la proximidad de la población de la que tomó el nombre la parada hizo que esta reabsorbiese todo asentamiento humano junto al ferrocarril, con lo que se neutralizó todo el posible potencial urbanizador.

La Trinidad fue una estación cuyo uso ferroviario fue muy corto, dado que apenas si tuvo otra razón de ser que servir de cargadero de la mina designada con ese mismo nombre, con lo cual, en cuanto se cerraron las labores de extracción se perdió la posibilidad de que continuase el poblamiento. Ni siquiera mantuvo la condición de apartadero más allá de los años treinta del siglo XX.

Villanueva del Rey también perteneció a una población importante en la zona debido a su condición de centro económico dedicado al cultivo oleícola y de cereales y a la ganadería ovina. También tuvo una fuerte presencia minera, sin embargo, la estación no creció más allá de lo estrictamente necesario para acoger a los trabajadores del ferrocarril.

Cabeza de Vaca estuvo marcada por su condición de depósito de locomotoras de Andaluces, dado que la estación principal de Belmez fue de MZA, y por ser la bifurcación de varios ramales que llevaron a distintos puntos mineros de la zona. Pese a que también hubo una fábrica, no generó más poblamiento que el que acogió al personal de la vía y de la industria aledaña.

Lógicamente, los asentamientos proporcionados por la presencia de las casas de Vía y Obras o de guardas de paso a nivel en puntos localizados de la línea no pudieron dar origen a ningún lugar habitado de carácter estable.

Por supuesto, no es posible clasificar ninguno de los asentamientos descritos en este apartado, salvo el citado de Cercadilla

35.11.0. Conclusiones

El ferrocarril ha generado desde siempre nuevas poblaciones en todo el mundo cuando alrededor de una parada donde nunca hubo nada civilizado hasta la llegada de este, se aposentó la gente que giraba económicamente alrededor de las actividades propias del ferrocarril y las generales del ser humano.

Toda población nace porque existen unas condiciones de habitabilidad para el ser humano que le resuelven los más elementales medios de subsistencia. Su permanencia a lo largo del tiempo es posible porque su población genera los suficientes medios económicos como para abastecerse a sí misma.

En el caso de los poblados intercalares del ferrocarril, esto es viable debido al sueldo que todo obrero u operario percibe de la compañía explotadora, siendo este el caso de las cuatro poblaciones citadas de esta línea.

Con todos estos ejemplos, que no son sino un ínfimo reflejo de cientos de casos similares de lo ocurrido en otros muchos puntos del Globo donde se aposentó un ferrocarril, un vez más, queda fehacientemente demostrado su poder colonizador.

Por lo expuesto, las condiciones para que surja un poblamiento a partir de la implantación de un ferrocarril no son fáciles, sin embargo, el hecho de que en el recorrido de una línea tan relativamente corta como la que se analiza hayan germinado y mantenido a lo largo de casi siglo y medio hasta cuatro asentamientos humanos, es un índice muy aceptable.

36.0.0. UN ACERCAMIENTO AL MODO DE VIDA

36.1.0. Proemio

En este apartado se analizará el modo de vida de los trabajadores de la vía, la de sus familias y hasta la de otros individuos que formaron parte del mismo grupo humano por una simple cuestión de vecindad.

Para ello, se investigarán aspectos estructurales y estilísticos de los edificios, en las particularidades del hábitat natural donde se instalaron las viviendas y cómo el ser humano lo transformó haciéndolo algo más habitable o se sirvió de él usando sus múltiples recursos.

También se examinará cómo el aislamiento se convirtió en la característica definitoria del modo de vida de los ferroviarios, aunque se trató de paliar su efecto en lo posible.

Finalmente, se profundizará en diversos aspectos etnoarqueológicos industriales en los que se alude a las peculiaridades que definían una comunidad ferroviaria, el trabajo que realizaban los agentes y a su situación laboral. Posteriormente, se establecerán las bases económicas sobre las que se sustentaban estos y sus familias y se hablará de lo relativo a la reproducción o a la cuestión demográfica; al cobijo que se ofrecía a los inquilinos de las viviendas oficiales; el cuidado corporal; cómo se afrontaban los problemas de salud y más tarde, se hace alusión a la cuestión alimenticia.

Finalmente, se determinan las fundamentos de cómo accedían a su educación los individuos más jóvenes, los modos de entretenimiento, el desarrollo de la religiosidad, la socialización y los aspectos políticos en una España marcada por una dictadura, concluyéndose con las peculiaridades de las relaciones de los trabajadores y sus familias con el exterior.

36.2.0. Aspecto estructural y estilístico de los edificios

36.2.1. La Arquitectura Clásica y la arquitectura ferroviaria de la línea

Una vez analizados los pormenores que dieron origen a los asentamientos de población ferroviarios y a las causas que evitaron que los asentamientos en general no llegaran a eclosionar en un establecimiento humano estable, se desea estudiar las construcciones de la línea destinadas a servir de habitáculos porque ello supone saber un poco más sobre cómo era el modo de vida de sus ocupantes.

En primer lugar, habría que decir que las construcciones ferroviarias fueron herederas de unos modelos estéticos que tenían una tradición de cientos de años, tantos como tenía la arquitectura tradicional a sus espaldas. La relativa al ferrocarril fue todo lo práctica o todo lo sublime que pudo ser cualquier otra, por ello, a medida que fue transcurriendo el tiempo, y dependiendo de a qué se destinase cada obra de fábrica, se construyó con mayor economía o dispendio, porque todo dependió de la función que iba a cumplir cada obra levantada.

Es decir, que la Arquitectura Clásica tuvo una presencia innegable en las edificaciones de la línea de Córdoba a Belmez, con lo cual, se ha podido constatar muchas de estas influencias, lógicamente en pequeñas dosis o, a veces, en mayores proporciones. El tema es tan amplio que intentar sopesar la importancia del influjo del Periodo Clásico

en la Arquitectura Industrial para demostrar la pervivencia del mismo daría pie a la realización de una tesis doctoral aparte o, en todo caso, a escribir un tratado voluminoso, sin embargo, no es el propósito de este apartado, sino tan solo se ha tratado de exponer lo que es una evidencia palpable. Por ello, se va a exponer, de una manera concisa, algunas de estas proyecciones.

En cuanto al aspecto global de los edificios, se levantaron obras como por ejemplo el taller de reparación de vagones de Cercadilla, de planta basilical, mientras se edificaban modestísimas viviendas de paredes de encofrado, como la casa del enarenador de La Balanzona. De cualquier forma, la gran arquitectura clásica nunca se hizo demasiado patente en la línea, lo que no quiere decir que no se construyesen edificios soberbios como el almacén de Espiel, que perteneció en realidad a una arquitectura más reciente. Y es que, por simple evolución, los diseños ancestrales fueron desapareciendo de manera paulatina y surgieron formas más eficaces a medida que el tiempo iba avanzando, pero, no cambió la función, sino únicamente la forma.

Los sistemas constructivos tocaron bastantes modalidades empleadas en la arquitectura romana. Jean-Pierre Adam, entre otros autores, ha estudiado los sistemas de construcción romana y a él nos hemos remitido para documentar este apartado (2002: varias páginas). Sin que se trate de ser exhaustivos, sino más bien de poner algún que otro ejemplo, se han visto muestras de:

Opus ciclópeo o megalítico, con el que se edificaron los muros de contención y paramentos del muelle de Villanueva del Rey, los que sostuvieron el edificio de viajeros de la estación de Cabeza de Vaca, los muelles de Cerro Muriano, Obejo, El Vacar-Villaharta, Alhondiguilla-Villaviciosa, La Estrella, Espiel, La Trinidad, Villanueva del Rey, Cabeza de Vaca, etc.

El Opus Quadratum se vio en bastantes obras, como la de los estribos del puente de Villanueva del Rey y del puente de Pedroches, en los pilares del mismo, etc.

El Opus Polygonale se redujo en toda la línea a una sola obra: la construcción del muro de contención del terraplén donde estuvo el pontón del P. K. 8,044.

Opus Incertum, que se empleó en los muros de contención de varios túneles, en la base del castillo de agua de La Balanzona...

El Opus Latericium fue común en las construcciones industriales, por ello, se vio en la casa del Jefe de Cabeza de Vaca, en la escalera de las viviendas de personal de La Balanzona, en los retretes de Cerro Muriano, etc.

El Opus Mixtum estuvo en los paramentos de algunos edificios en los que se combinó el Opus Incertum y el Opus Latericium, como ocurrió en el edificio de gestión del tráfico de La Solana.

Opus Caementicium se empleó en la construcción de algunas alcantarillas, en una de las portadas del túnel de La Balanzona y en otra del número 8.

Como una heredad de la costumbre romana, el Opus Signinum se hizo bien patente en el recubrimiento aplicado a las paredes de La Charca de la estación de Obejo y en todas las piletas y rebosaderos de las grúas de agua, cubatos etc.

Como se verá, se han puesto de manifiesto muy pocos ejemplos junto a cada tipo de opus citado, dado que lo que se pretendía era indicar qué arquetipos constructivos clásicos se habían encontrado en la línea. Para ver todo lo que hubo, consultar el texto y las imágenes correspondientes en la parte de esta tesis denominada "Características

formales del ferrocarril de Córdoba a Belmez y de otras instalaciones ferroviarias anexas”.

36.2.2. Los materiales

Los modos constructivos se realizaron a partir de materiales tradicionales y de otros más nuevos en aquel momento histórico. Por ello, hubo estructuras y elementos diversos que se confeccionaron con materiales heterogéneos que se van a tratar a continuación.

La madera es un componente muy barato, por lo cual se levantó con este el edificio de viajeros originario de la estación de Córdoba-Cercadilla o se sostuvo la cubierta impresionante del almacén cubierto de Espiel, entre otros usos. Por otra parte, no hay que olvidar que la madera era utilizada en la infraestructura de la vía, pero si se tomaban las traviesas ya inservibles como material básico para construir, se podían levantar casetas para ser usadas como zahúrdas; para disponer empalizadas en pasos a nivel como el del Chirinero; para construir muelles de mercancías como el que hubo en Espiel hasta las primeras décadas del siglo XX; y aunque la madera no es eterna, y más si está junto al agua, hasta para construir una tajea como la que hubo en El Vacar-Villaharta en los cambios del lado Belmez.

La arcilla fue el elemento con el que se fabricaron los ladrillos o las tejas árabes o alicantinas que recubrieron los edificios. El macizo ladrillo rectangular, tan empleado por sumerios, egipcios, romanos y musulmanes, aún siguió teniendo en la época industrial su protagonismo por la belleza natural de su color terroso o rojizo. Muchos edificios industriales, que aún sorprenden por su hermosura, se hicieron íntegramente con su aporte, aunque, otras veces, se haya utilizado para dar una nota de color a los paramentos, por lo que no es infrecuente ver como se hermanan con la piedra en las obras de fábrica que nos ocupan.

Posiblemente, debido a su belleza natural, su abundancia y bajo coste, la piedra es uno de los materiales más empleado en las obras de construcción, por lo cual también lo es de las que se hicieron para el ferrocarril. Dependiendo de la clase de canteras que haya cerca, las rocas más empleadas pueden ser:

Piedra caliza, que se pretendía hacerla pasar por mármol y que fue usada en los arcos escarzanos de las puertas de las viviendas y en inmuebles en general.

Piedra arenisca o calcarenita, muy común en paramentos de todo tipo porque hubo canteras próximas en la zona.

Y la dura piedra de granito, también abundante en las inmediaciones.

La carbonilla fue muy usada como uno de los elementos que conformaron los encofrados. Incluso, con una variante de este material, el moco de herrero, se adornaron superficies de mampuesto en las que se pincharon sus cristalinos trozos cuando aún estaba la mezcla fresca.

Con la cerámica se realizaron los alicatados de las paredes de numerosos retretes públicos o de las del dispensario sanitario de Córdoba-Cercadilla, se hicieron tubos para conducciones de agua, tejas de porcelana de color como las que cubrieron la techumbre de la cantina de la estación de Obejo, etc.

De todas formas, los materiales más novedosos de esta etapa histórica son el hierro, el acero, el cemento y el hormigón.

Con el hierro dulce o forjado se moldearon barandillas y adornos de todo tipo debido a su ductilidad cuando el mineral está al rojo vivo.

El hierro colado o fundido es muy quebradizo, pero con el mismo se realizaron apliques que embellecieron elementos diversos y formas completas, como las grúas de agua de Obejo y Espiel o la de Alhondiguilla-Villaviciosa.

El acero permitió la construcción las cerchas que sostuvieron los hastiales de muchos tejados, algunas partes de las obras de fábrica o de los tramos metálicos, puentes o otros elementos de la infraestructura.

El cemento es otro material que puede ser empleado como componente constructivo por sí mismo o bien como aglutinante, e incluso combinado con el hierro y el acero, otros dos elementos definitorios de las nuevas estructuras constructivas propias de la etapa industrial.

El hormigón, moldeado con encofrados comenzó a utilizarse en las primeras décadas del siglo XX a fin de retraer costes cuando aumentaba el precio de la mano de obra. Hasta se emplearon elementos fabricados en serie con cemento, como las bovedillas o las vigas con las que se prepararon los tableros de los puentes, los pilares de muchas edificaciones y hasta las humildes tajeas de tubos de hormigón.

Además, para cubrimientos de todo tipo de edificios también se empleó, de tanto en tanto y a partir de las primeras décadas del siglo XX, el fibrocemento con amianto, conocido popularmente como uralita.

Es decir, materiales de procedencia alejada o preferentemente más cercana, porque en la arquitectura tradicional siempre se intenta emplear los que se tienen más a mano.

36.2.3. Los elementos constructivos

Las fachadas fueron sobrias. Las puertas se diseñaron estrechas y reducidas, como el resto de los vanos, y sus adornos repitieron los elementos decorativos de las ventanas para uniformar todo el diseño arquitectónico. En las del tipo de edificio de viajeros más numeroso, como en los casos de La Balanzona, Obejo, El Vacar, Espiel, la desaparecida Alhondiguilla, Villanueva del Rey o Cabeza de Vaca, fueron dobles y se adornaron con unas molduras de jambas que contornearon también el medio punto del tímpano, resuelto con una cristalera semicircular con el que se iluminó el interior destinado a sala de espera y a despacho de billetes. Las jambas se continuaron con arquivoltas planas y conformaron con ellas un leve pórtico abocinado.

Salvo las citadas puertas, los vanos que abrieron el interior a la brillante luz externa de estas latitudes geográficas, fueron escasos y de reducidas dimensiones. En un clima mediterráneo, en un país con tanta luminiscencia, no es necesario emplear grandes ventanales, sino que es más adecuado proteger la casa del sol debido a las largas primaveras, calurosos veranos y tardíos otoños que predominan sobre los meses invernales.

Muchas ventanas se remataron en la zona alta con arcos escarzanos o con un arquitrabe recto, pero, en ambos casos, el adorno se realizó con una falsa clave de piedra caliza y otras dos dovelas laterales en las esquinas que se alternaron con otras dovelas de ladrillos dispuesto en sardinel, como se vio en las viviendas de personal de El Vacar, de Espiel, etc.

También tuvieron un pequeño remate bajo ellas y un adorno que resaltaba la tenue redondez de su parte superior. Otras, como las que aparecen en las construcciones de El Tonkin, Mirabueno, Los Pradillos y La Solana, se adornaban con un guardapolvo moldurado con listel en forma de arco deprimido rectilíneo.

Raramente existió alguna vivienda que no dispusiese de un zócalo que diese uniformidad de la pared elevando el basamento a un mismo nivel, con lo que se dio algo de juego a la sobriedad de los muros. Para esto, en varias zonas de la misma, se colocaron elementos de adorno que con un pintado bicolor blanco y ocre, acabaron por conferir ese aspecto uniforme de tantas otros edificios que integran nuestras líneas férreas.

Las columnas no fueron muy empleadas, como corresponde a un conjunto de edificios que se sustentaron mediante machones o pilares unidos entre sí por paredes de mampuesto, con lo cual los muros de carga fueron la fuerza sustentante de esas construcciones. Sin embargo, las columnas sí que estuvieron representadas en los fustes estriados, como el de las grúas de agua de las estaciones de Obejo y de Espiel, o semiestriadas, como el mástil del semáforo del P. K. 38,200, entre otros. Normalmente, estos elementos de hierro colado también dispusieron de falsos capiteles y falsas basas.

Las pilastras adosadas fueron numerosas. Hubo casi tantas como esquinas y como pilares, se ubicaron en alguna parte intermedia de los muros, con lo que a través de estas se sugirieron las divisiones interiores, dotando a la construcción de un cierto sentido organicista.

En algunas de estas estaciones se recurrió a rematar la zona alta de la fachada principal y la del andén con un pequeño frontón que se situó sobre las puertas de entrada aunque en ocasiones, únicamente a una de ellas se la dotó con este y en el caso de La Balanzona, se la despojó de ambas.

Los arcos se emplearon en las puertas de entrada a los edificios de viajeros, como ya se ha dicho, entre otros usos. Lógicamente, también sirvieron para componer las entradas de los túneles o alcantarillas.

Las bóvedas de cañón fueron muy comunes en los recubrimientos de las galerías de los túneles, las alcantarillas, las tajeas, etc., sin embargo, la bóveda de arista fue muy común como aislamiento del tejado en las casas de vías y obras, en los edificios de viajeros, en los aljibes, etc. También se emplearon en los humildes hornos, donde también se las construyó en su versión baída.

Los hastiales se completaron en casi todos los casos con un óculo u ojo de buey al que se aplicó una moldura que resaltó su forma circular. Se abrió con el fin de proporcionar ventilación a la zona alta de las casas dobles de vías y obras, las viviendas de personal o los edificios de viajeros. En este caso, la moldura redonda estuvo flanqueada por dos triángulos inscritos en el frontispicio.

Todos los tejados fueron recibidos en la fachada por una cornisa moldurada que, en el caso de los edificios de viajeros, se volvía hacia los costados formando ese frontón cajeado tan característico de buena parte de estos edificios. Únicamente algunas construcciones dispusieron de una techumbre plana en la que no existió un aislamiento mínimo.

36.2.4. Configuración formal de las construcciones

Las edificaciones de la línea de Córdoba a Belmez tuvieron una peculiaridad común que las englobó a todas: su influencia francesa en cuanto a su diseño, aunque más concretamente, se tomaron como modelos estéticos y formales los edificios que habían sido levantados pocos años en la línea de Belmez a Almorchón.

Con ese influjo estilístico, los inmuebles tuvieron las características formales y materiales de cualquier construcción de estas latitudes latinas, es decir, grandes paramentos y pequeños vanos para aislar el inmueble de los rigores climáticos. Efectivamente, la sobriedad de los inmuebles galos destinados al ferrocarril se trasladó aquí porque en el principio de este medio de transporte el influjo francés se hacía bien patente en nuestras líneas debido también a la colonización económica que hizo que el capital para su construcción proviniese de inversores de ese país que vieron en España un campo virgen para extender sus redes de caminos de hierro.

El aspecto exterior de esas construcciones se vio trasplantado aquí porque quien las diseñó pensaba con mentalidad española, afortunadamente, y las transformó con respecto a las originales para que fuesen habitadas con un mínimo de comodidad para quien tenía que tomar posesión de ellas.

Las edificaciones se realizaron a partir de unos cimientos que sustentaban pilares de ladrillo rojo en sus cuatro extremos y donde había de abrirse un vano para una ventana o una puerta. Los espacios intermedios se rellenaron con un encofrado hecho mediante un conglomerado de cal, carbonilla y tierra, que era apelmazado entre dos grandes tablas, dispuestas de forma paralela, que sirvieron de molde para trazar el muro... A fin de cuentas, un modo de construcción que nos legó la Roma Clásica (Vitruvio, 2016: Libro II, Capítulo II) cuyas superficies exteriores e interiores serían enlucidas mediante un revoco de yeso que sería encalado finalmente para darle su aspecto definitivo (Vitruvio, 2016: Libro VII, Capítulo II).

Aunque hubo muchos edificios en los que se usó la teja alicantina, sobre todo en los construidos a partir de primeros del siglo XX, lo normal fue el empleo de la teja árabe para las cubiertas. Como es habitual, estas se dispusieron en dos vertientes a partir de un caballete central que las separaba. Toda la techumbre de las viviendas se sustentó con vigas de madera de distintos grosores que acababan tejiendo un entramado cuyos extremos aparecían generosamente por los bordes formando aleros que guarecieron un tanto la vivienda del sol y de la lluvia.

Los contrafuertes se levantaron con ladrillo rojo y en las esquinas, en muchas ocasiones, tomaron forma de machones, remate característico de estilos anteriores que suele emplearse muy frecuentemente en las construcciones de uso industrial de aquella época. Cuando se dejaron vistos, el resto de los paramentos se terminaron con un enlucido de yeso encalado en blanco.

Casi todos los inmuebles fueron de una sola planta, aunque hubo algunos que dispusieron de doble altura, como los edificios de viajeros de los cuatro puestos de seguridad con que contó la línea, ciertas viviendas de personal de La Balanzona, Cerro Muriano, Espiel, Villanueva del Rey y Alhondiguilla-Villaviciosa y las de un par de pasos a nivel que hubo en las cercanías de esta última. En estos casos, una platabanda sin adornos indicaba la diferencia entre el piso bajo y el superior, si es que la tenía.

Se ha de hacer notar que, en líneas generales, la calidad de las viviendas fue buena en cualquier punto del trazado. A veces, alguna difería de la norma y era sensiblemente inferior, pero su hechura indica que posiblemente no fuera construida

directamente por cuenta de alguna de las dos empresas ferroviarias que gestionaron la línea a lo largo de su historia.

El edificio de viajeros es el elemento más característico de una estación y el eje sobre el que gravitan todas las demás construcciones que la conforman. Suelen ser proyectados en serie en el momento de diseñar una explotación y por ello, en casi todas las paradas, los que se erigen responden a un solo tipo, aunque la necesidad de reformar o instaurar nuevos asentamientos a lo largo del discurrir del tiempo hizo que se fueran añadiendo otros diseños de mayor o menor envergadura y formas diferentes. A pesar de las reducidas dimensiones que poseyeron, fueron utilizados como central de mando desde donde se dirigía la circulación, de sala de espera, de lugar de facturación de mercancías, de despacho de billetes e incluso se reservaron algunas dependencias para cobijo del jefe de estación y algún otro operario y sus familias, en los casos en los que se ampliaron dichas edificaciones.

En torno al edificio de viajeros se diseminaron el resto de las construcciones, como la cantina, verdadero centro social de la pequeña comunidad y refrigerio del viajero; las viviendas de personal; los angostos retretes, uno para cada sexo, y los urinarios, que en algunos casos se acoplaron a uno de sus flancos; y las lampisterías, que en Cerro Muriano compartieron un mismo inmueble con el evacuatorio.

Mucho más alejadas, junto a los desvíos que formaban o reducían los haces de vías de la instalación ferroviaria, se levantaron las modestas garitas, cuya presencia supuso una mejora en las condiciones de trabajo y, por ello, de la calidad de vida del personal ferroviario. Apenas de un metro cuadrado de planta, dispusieron de un duro banco de madera en su interior para que el guardagujas esperase sentado y a cubierto del calor, el frío o la lluvia al próximo convoy al que él debía facilitar la vía correcta.

Las viviendas de personal fueron los edificios más versátiles en cuanto a diseño. Excepto las casas unificadas de vías y obras, que no solo jalonaron el trazado sino que se pueden ver también en las estaciones, puede decirse que cada una de ellas, respondió a un aspecto estético distinto. Prácticamente, no hay dos iguales a pesar de que cuando se proyecta una línea de ferrocarril se confecciona un mínimo de planos para que los edificios sean construidos en serie a fin de abaratar costes y facilitar la elaboración de presupuestos. Su diversidad, pues, se debe a su paulatina implantación a través del tiempo, según se va produciendo la necesidad de aumento de personal en las distintas estaciones, cargaderos, apartaderos o apeaderos.

Especialmente, la carencia de alojamiento para los empleados y sus familias fue notoria en los años iniciales del siglo XX, por lo cual, la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles instigó a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para que construyese bastantes de estas edificaciones en las dos primeras décadas puesto que, como se conoce, muchos de los agentes y los suyos vivían en vagones cubiertos estacionados en vías secundarias de bastantes estaciones del trazado.

Las características de los interiores de las viviendas es lo que indica de forma contundente cómo vivieron sus moradores. La casa doble de vías y obras que tanto proliferó es un buen ejemplo de ello.

El indicativo de “doble” aludía a que el inmueble fue proyectado para ser habitado por dos agentes, por lo cual, tuvo dos puertas de entrada. La estancia que sirvió a la vez de cocina y comedor estuvo provista de una chimenea donde se confeccionaba la comida tanto en invierno como en verano. Como quiera que se situara en el centro de la

estancia, el tiro de la misma se separó mediante un tabique, con lo que una única pieza sirvió a dos viviendas. Esto se proyectó así con el fin de que los destinados a ellas no se encontrasen solos en un medio natural aislado. Si esta forma de vivir llegó a ser un hecho durante un tiempo, el hacinamiento de cada familia en apenas dos habitaciones en las que desarrollar absolutamente todas las necesidades vitales debió ser muy problemático.

Sin embargo, al menos, en los tiempos de RENFE, se alojó a una única familia, por lo cual, si las habitaciones no fueron muy grandes y tampoco numerosas, al menos, en los tres dormitorios restantes debieron adaptarse los ocupantes de la casa.

Los techos de cada habitación, por regla general, estuvieron constituidos por una bóveda de arista que les confirió un aspecto de modesta edificación barroca. Es de suponer que la cámara de aire creada entre el cielo raso y el tejado debió de proporcionar aire renovado en los calurosos veranos continentales a través de los dos ojos de buey abiertos al exterior en los hastiales.

Normalmente, las tapias de cerramiento de las estaciones se realizaron intercalando un machón cada cierto número de metros que se conformó con ladrillos, mientras que los tramos intermedios se levantaron con un encofrado de mampuesto. Precisamente, así se levantaron las que tuvieron las estaciones de Córdoba-Cercadilla o Cerro Muriano.

Para una mayor información sobre la arquitectura ferroviaria del país, en este caso relativa a una compañía rival, ver la obra *MZA: historia de sus estaciones* (López, 1986: 1-264).

36.3.0. La transformación del medio geográfico

En líneas generales, todos los asentamientos que generó el trazado ferroviario que se analiza se produjeron en el medio rural, por lo cual, lo agreste del entorno debió ser suavizado en la medida de lo posible por el ferroviario y sus familiares para producir una mejora dentro de su calidad de vida.

Una de los beneficios obtenidos fue el intento de llenar con árboles y otros tipos de plantas su entorno más inmediato, pero su utilización profusa o parca estuvo condicionada por la disponibilidad de agua, por lo cual, mientras hubo un uso generalizado en cuanto a la implantación de árboles con el objetivo de dar sombra primordialmente o de producir frutos comestibles, fue más irregular el empleo de plantas, cuyo cuidado era algo más laborioso y constante.

Como quiera que el asentamiento se produjo en terrenos de una cadena montañosa que está lejos del mar, su clima, sin dejar de ser mediterráneo, tiene los extremos del tipo continental, es decir, que a unos inviernos cortos se le superponen primaveras, veranos y otoños largos y secos, siendo la estación fría muy extrema en las temperaturas, pero solo en días esporádicos. Pese a ello, es esta relativa bondad del clima lo que ha propiciado el asentamiento humano, desde muy antiguo, en esta zona septentrional de la provincia. Por lo tanto, el uso de cualquier tipo de plantas estuvo presidido por las condiciones climáticas, por lo que fueron estas las que determinaron la proliferación de ciertas y especies y la ausencia de otras.

A continuación, se va a hablar del medio rural, de su antropización y de cuál fue el papel minoritario que tuvo en esa transformación las comunidades ferroviarias.

Prácticamente, toda la documentación relativa a la botánica ferroviaria me la proporcionó de una manera desinteresada el Doctor en Ingeniería Forestal Ángel Lora González en algunas conversaciones que mantuvimos mientras le mostraba las fotos realizadas para la tesis.

36.3.1. Los cultivos

El cereal, el olivo, y la vid, la conocida Tríada Mediterránea, es lo que da carácter a los espacios de siembra.

En cuanto a las gramíneas, hubo en tiempos pequeñas extensiones de trigo en las inmediaciones de la Estación de Obejo, pero el pantano de Guadalupe acabó con ellas, pero aún puede vérselas en los llanos de El Vacar y, más al norte, siguiendo el curso del Guadiato, allende Espiel, hasta alcanzar Belmez.

El olivo es el rey en las sierras empinadas del pueblo de Obejo, muy alejadas del trazado. Sin embargo, en torno a Mirabueno y el cargadero de La Estrella, cerca de la estación de Espiel, es posible verlos en abundancia, entre otros lugares. También el acebuche puede aparecer en las inmediaciones del trazado, emergiendo de entre la maleza. Considerado por algunos especialistas como un olivo asilvestrado, contiene un mínimo de diferencias como para afirmar con rotundidad que estamos ante una especie diferente. Sea o no, esta es una opinión muy controvertida en los medios botánicos (Lora, 2001).

La presencia de la vid, debido a que los terrenos se asientan sobre suelos ácidos, es tan escasa que solo es posible verla en las inmediaciones de Villaviciosa, una zona muy alejada del trazado que nos ocupa.

Para una mayor información con respecto a los paisajes agrarios de la sierra cordobesa ver trabajos como "La caza en las tierras de titularidad pública de la provincia de Córdoba" y otros del investigador Manuel Ortigosa Peñas (1991: 58).

36.3.2. Los pastizales y el monte bajo

Los terrenos de cultivos son las superficies de menor tamaño sin lugar a dudas. Lo normal es que se sucedan las extensiones de pastos y las de monte bajo, como corresponde a un medio de montaña sin grandes escarpaduras, que el hombre ha modificado a lo largo de los siglos. Tanto en unas como en otras, la encina, de adscripción casi mediterránea, se ha enseñoreado de todo, aportando alimento para el ganado y multitud de especies salvajes.

Junto a esta, el alcornoque forma con ella dos ecosistemas diferentes. A pesar de que, a menudo, aparecen combinados en un mismo terreno, las encinas y alcornoques no se mezclan demasiado, ya que una prefiere suelos calizos, y el otro, ácidos (Lora, 2001). Tras las setecientas cincuenta mil hectáreas de bosque portugués, la zona norte de Andalucía Occidental y Extremadura, se convierten en el segundo alcornocal en extensión del mundo. Estos productores de corcho, aparecen a pocos kilómetros de Córdoba, y ya, aunque de forma minoritaria frente a la encina, no abandonan el trazado hasta la última parte de su largo discurrir, aportando su porción de las múltiples riquezas de la zona.

En las inmediaciones de Cerro Muriano, el tren atraviesa el mayor pinar de toda la provincia de Córdoba. Plantado al inicio del siglo XX (Lora, 2001), los pinos piñoneros han acabado por convivir con las especies de pino carrasco, resinero y, en menor medida, canadiense, procedentes de repoblaciones de principios de los sesenta. Esta presencia le ha conferido al territorio una frondosidad aportada por sus redondeadas y gigantescas copas de hasta treinta metros de altura, que la han convertido en una de las zonas de veraneo preferidas desde muy antiguo, a lo que ha ayudado la facilidad de comunicación que aporta este medio de transporte cuando el automóvil era escaso. Curiosamente, la madera de pino ha sido una de las más empleadas en la fabricación de traviesas para los trazados.

El almendro es el gran compañero de este ferrocarril, junto a la encina, dado que lo acompaña a lo largo de sus setenta kilómetros de recorrido. Fue sembrado en el origen de la línea en cualquier talud de explanación que se elevó sobre barrancos para sujetar el terreno y así evitar la erosión y la destrucción paulatina de los terraplenes. Su inmanencia supone uno de los mayores placeres para la vista de todo aquel que camina por la vía durante los meses de febrero, ya que su blanca floración aporta una de las excelentes notas de belleza con que obsequia la naturaleza cada año cuando se anuncia la próxima primavera. Sin duda que no fue esto lo pretendido por el ingeniero anónimo que decretó su siembra indiscriminada en los bordes del trazado, pero se acabó convirtiendo en uno de sus acicates puesto que algunos de sus ejemplares no pertenecía a la variedad amarga y podía ser consumido su sabroso fruto, como ocurría cada año en la Balanzona (Toledo, 2006). Los almendros no pueden ser considerados como árboles autóctonos, pero sí que forman ya parte de una rica y salvaje floresta gracias al ferrocarril.

Mezclados con ellos, el resto de la vegetación se extiende por doquier. El monte bajo lo inunda todo, siendo la jara, en cualquiera de sus siete especies, la más numerosa que podamos encontrar. La jara pringosa (AA. VV., 1996: 74); cervuna (AA. VV., 1996: 116); rastrera, de preciosa floración púrpura y hojas arrugadas, que puede ser confundida con la jara blanca, ya que el color de sus flores es idéntico (AA. VV., 1996: 176); el jaguarzo, de flores blancas y hojas carnosas (AA. VV., 1996: 35); el jaguarcillo y el jaguarzo morisco, son algunos de estos arbustos, pero no los únicos (AA. VV., 1996: 115).

Entre ellos, el romero es una de las plantas más comunes que conforman el monte bajo. Debido al excelente aroma que exhala al ser removido, ha sido siempre una de las especies más utilizadas en jardinería, apicultura, medicina y jardinería, lo cual habla de sus bondades (AA. VV., 1996: 276).

El cantueso, conocido también como lavanda, tiene parecidas propiedades. Aunque de distinto aspecto, su exquisita fragancia hacía que ya en la antigua Roma se usase para perfumar las termas (AA. VV., 1996: 116). En primavera, sus flores rivalizan y contrastan con el intenso amarillo de las de la aulaga, que delimitan la suave redondez de su porte, avisando, tal vez, de las afiladas espigas que la pueblan (AA. VV., 1996: 116).

El brezo es otro arbusto asociado a los jarales. Como el alcornoque, en cuyo entorno crece, preferentemente, necesita de suelos húmedos y ácidos, tanto en su variedad blanca como rubia de preciosas y diminutas flores de color rosáceo (AA. VV., 1996: 136).

En toda la cuenca del Guadiato, en lugares frescos, sombríos y húmedos, crece el durillo de racimos de blancas y densas inflorescencias. También prefiere los encinares y alcornoques que le proporcionan el cobijo del sol necesario para que se desarrolle convenientemente, como el majuelo, que al igual que este, es un precioso arbusto cuyas bayas han sido usadas desde la Prehistoria como alimento para el ser humano y sus flores como un poderoso tranquilizante, por lo que se le conoce en estas tierras como tilo (AA. VV., 1996: 256).

El verde brillante de las hojas del madroño, contrasta con sus frutos rojos o anaranjados, según su etapa de maduración. Su proliferación es relativa en esta zona poco umbría en que se alterna con el labiérnago, del que también se confecciona el carbón vegetal para los braseros, tan necesarios en la época en que la electricidad aún no se había generalizado como forma de energía (AA. VV., 1996: 175).

El lentisco es un arbusto cuyo parentesco con el pistacho sorprende cuando se hace notar (Lora, 2001). Asociado al matorral y monte bajo, esta planta prefiere las zonas cálidas y muy soleadas (AA. VV., 1996: 75), al contrario del brezo, madroño, durillo y labiérnago. Emparentado con este, la cornicabra se alterna también en las suaves pendientes del valle del Guadiato en el camino entre Espiel y Villanueva del Rey, donde sus hojas marchitas, ponen una nota de color rojizo en el paisaje (AA. VV., 1996: 275).

Compañera de estas dos es la coscoja, un pariente de la encina que crece en forma de arbusto (AA. VV., 1996: 116). Su modesto porte se alterna con la bella presencia de los matagallos de rosadas flores (AA. VV., 1996: 236), las esparragueras o el hinojo, presentes en suelos muy degradados por el pastoreo intensivo a que se ha sometido a ciertas zonas poco escarpadas desde tiempo inmemorial. Aquí, en pastizales y dehesas, se encuentra, como reina y señora, la retama de preciosas flores amarillas que destacan del verde sosegado de sus tallos (AA. VV., 1996: 15).

Aunque no es un árbol muy frecuente, el piruétano exhibe su exuberante floración de color blanco en primavera, que pasada esta, se convertirá en múltiples y pequeños frutos de color verde de sabor áspero. No es raro verlo aún en viejos huertos abandonados junto a las viviendas de los ferroviarios donde un día crecieron los dulces perales a los que el piruétano dio origen cuando el ser humano comenzó a usar los cultivos como una fuente de alimento seguro (AA. VV., 1996: 55).

36.3.3. Ríos, arroyos y humedales

No lejos de estos, crecen los rosales, las parras y las hiedras silvestres, plantas trepadoras que prefieren los lugares sombreados y frescos, como la zarzamora, de la que se extraen sus negras bayas de excelente sabor. El imponente arbusto de hasta tres metros de altura, se expande por el lecho de los ríos y arroyos, aportando frescor y cobijo a muchos animales salvajes (AA. VV., 1996: 197).

Precisamente, en torno a estos esporádicos humedales, crecen una serie de plantas cuya característica principal radica en que son capaces de soportar también, prolongados periodos de sequía.

Las mimbreras son árboles que se yerguen junto a los ríos de un cierto caudal, que solo permanece seco durante el estío. Emparentados con el sauce, se elevan en cualquier soto, alternándose con las adelfas, el precioso arbusto de flores fucsias que

destacan entre el color verde y pardo del campo en el verano cordobés (AA. VV., 1996: 14). Al igual que ambas plantas, también los alisos hunden sus raíces en las aguas escasas de los cursos de toda la zona norte de la provincia (AA. VV., 1996: 96).

El tamujo es otra de los arbustos asociados a los recorridos hídricos donde se disputa el espacio con las adelfas. Sus ramas, muy punzantes, se usaron desde siempre en la confección de escobones para el barrido de todo tipo de exteriores (AA. VV., 1996: 34). También en este mismo medio, y en lugares muy soleados donde la capa del nivel freático sea superficial, se pueden ver los juncos crecer en grandes colonias, por tanto, no es difícil encontrar pozos y fuentes en torno a una de estas, ya que el saber popular asocia el junco a la valiosa proximidad del agua (AA. VV., 1996: 16). También el arrayán o mirto es otro arbusto que no desdeña ciertas zonas menos húmedas. (AA. VV., 1996: 176).

El verde y brillante acanto de grandes hojas, que desde la antigüedad fue reproducido como motivo orgánico en los capiteles corintios; la aromática y digestiva camomila; la comestible acedera; las vinagreras o el oloroso mastranto, son otras de las frecuentes plantas de pequeño porte que pueden encontrarse en las inmediaciones de los puentes, pontones o alcantarillas por donde cruza el ferrocarril.

Con la construcción de presas artificiales se ha posibilitado que una serie de plantas, infrecuentes en una zona de sequías prolongadas, se hayan aposentado en la comarca. En la tranquilidad de las aguas del pantano de Puente Nuevo crecen las eneas, cuyos tallos fueron empleados un día en la confección de respaldos y asientos de muchas de las sillas baratas que debieron ser utilizadas por los ferroviarios y la población de clases bajas (AA. VV., 1996: 197).

Más allá de Espiel, en dirección a Villanueva del Rey, el ferrocarril describe una gran curva para alejarse del cercano curso del Guadiato, y de las aguas tranquilas de la crecida presa y allí, las cañas, varadas a los fondos y alledaños de la orilla se arraciman llegando a levantar un muro al borde del trazado (AA. VV., 1996: 236).

36.3.4. Los árboles de la vía

Otro aspecto indicativo del deseo de mejora de la calidad de vida es el intento de los ferroviarios y sus familias de poblar el entorno con árboles y plantas. La variedad de las especies que trajo consigo hasta el lugar donde iba a asentarse es lo suficientemente diversa como detenerse un tanto a considerar sobre ello.

El ser humano, en su intento por marcar límites entre su morada y el entorno del lugar en que se aposenta, hace una distinción tajante entre ambos cuando se produce este acontecimiento. Con la flora que trae consigo pretende exactamente eso: desligarse de la naturaleza que le rodea para crear la suya propia. Así se explica que las especies arbustivas y arborícolas de que se rodea, difieran profundamente de las que crecen en el medio ambiente donde se instala.

La implantación de los árboles y plantas que se realizó en la línea de ferrocarril de Córdoba a Belmez está condicionada por la disponibilidad de agua y las condiciones isotérmicas, por lo que son ambos hechos los que determinaron la proliferación de ciertas especies a lo largo del trazado y la ausencia de otras. También las preferencias por ciertos géneros de plantas frente a otras, se deben a cuestiones de simple velocidad en el

crecimiento y su disponibilidad para la sombra cuando se utilizan en países con muchas horas de sol y veranos cálidos y prolongados, como sucede en la Península Ibérica.

El almez, de dulce fruto negro, fue muy utilizado por los árabes para dar sombra a sus caseríos (Lora, 2001). Aún hoy es posible ver muchos macizos en la vega del Guadalquivir, muy próximos a Córdoba, y algún descendiente de los que, en tiempos, jalonaron el trazado que seguía el acueducto principal de la ciudad palatina de Medina Azahara para que la sombra mantuviese fresca el agua. En La Balanzona, sobre el andén, hay un gigantesco espécimen, pero no es el único. Dos más se yerguen en El Vacar exhibiendo su redondeado follaje verde oscuro.

Las melias son otros de los árboles ornamentales que se levantan en los andenes y en torno a muchas casas de todo el trazado. Su follaje caducifolio permitía el aprovechamiento del débil sol en invierno, y el aporte de sombra en verano, cuando sus ramas se poblaban de pequeñas hojas y redondos y numerosos frutos. Pueden verse aún ante el edificio de viajeros en las estaciones de Los Pradillos, Cerro Muriano, Obejo, Villanueva del Rey y Mirabueno, donde crece un gran ejemplar.

Como testigos de un pasado en que fueron las reinas de parques y jardines, las robinias o falsas acacias, se levantan en Cerro Muriano, Obejo, Cabeza de Vaca y otras muchas estaciones y casas de vías y obras. Su rugoso y feo tronco no descubre la gran resistencia de su madera. Tanta que suele emplearse en la construcción de embarcaderos y edificios que se levantan sobre el agua, ya que aguanta mucho tiempo sin pudrirse. Su origen está en América, aunque hay también especies australianas que se conocen con el nombre de acacia (Lora, 2001).

Las acacias de tres espinas es otra diversidad ornamental de las que aún subsisten algunos ejemplares en la Estación de Obejo y en la casa de vías y obras del desaparecido paso a nivel del P. K. 25,000, entre otros. Sus espinas son muy infecciosas si se clavan en la piel (Lora, 2001).

El verde intenso de las hojas del árbol del cielo o de los dioses, se ve aún en muchos lugares en los que hubo asentamientos humanos. A veces, medrando a su antojo en derredor de las casas, forma verdaderos dédalos que envuelven su ruina. El ailanto, con su porte extraordinario, dio sombra a los apartaderos de La Solana y Mirabueno, y a algunos otros andenes de la línea (Lora, 2001).

La casuarina que aún se yergue al lado de las destruidas viviendas de personal de El Vacar, es el único ejemplar que queda de este árbol de origen australiano que tan bien resiste los climas secos, por lo que fue muy común hace tiempo en cualquiera de los parques de nuestras ciudades meridionales. La enorme fragilidad de sus gruesas ramas le confiere a los ejemplares viejos, despojados de muchas de ellas, un aspecto desgarbado que no mitigan su porte de enhiesto gigante venido a menos (Lora, 2001).

Sin duda que el enorme eucalipto de El Vacar es el mejor representante de una especie que puebla los márgenes de cualquier estación de la línea. Obejo, La Térmica, La Alhondiguilla, Espiel, Belmez, etc., son algunos de los lugares en donde creció este prolífico árbol, australiano como la casuarina, que resiste con tenacidad las largas sequías mediterráneas. En torno al trazado, también es posible verlo en repoblaciones de amalgamas impensables de chaparros, alcornoques y pinos piñoneros y carrascos.

Tampoco proliferan mucho los fresnos al lado de la vía, sin embargo, el espécimen que se levanta a la derecha del trazado poco antes de llegar al cargadero de La

Estrella es un ejemplar imponente bajo el que debieron de pasar muchos ratos sentados los ferroviarios de dicha parada en sus ratos de asueto.

Tan solo, un ejemplar de palmera datilera se alza en la zona de dormitorios de maquinistas en el abandonado depósito de Cabeza de Vaca. Su resistencia y longevidad le hacen desafiar al tiempo, por lo cual, en la Antigüedad alguien la erigió en el símbolo de la Permanencia.

También existe un único ejemplar de sauce blanco, que ha crecido sobre el muelle de carga de la abandonada estación de La Alhondiguilla, desde donde resiste, año tras año, los largos meses de inmersión cuando las aguas de la presa de Puente Nuevo, cubren su retorcido tronco, dejándole que enseñe su sedosa y preciosa copa por encima de la superficie.

Poco numerosas son también las agradecidas moreras, aunque hay grandes ejemplares junto a algunas casas de vías y obras en el trazado de Espiel a Villanueva del Rey. Debieron conocer mejores tiempos estas proveedoras de fresca sombra y fruto tan apreciado cuando se macera en anís.

También los olmos crecen ahora, formando un laberinto en torno a las casas abandonadas, como hijos de algún gran espécimen de grueso tronco que resiste al tiempo. Apreciado por su sombra, el olmo es muy numeroso, a pesar de que una enfermedad diezma sus ejemplares centenarios, como los que daban cobijo al pequeño pozo que se abre muy cerca de la vía, en terrenos de Campo Alto, cerca de El Vacar. Sus esqueletos son testigos de su pasada gloria (Lora, 2001).

Los preciosos chopos de nerviosas hojas, se elevan enhiestos en torno al camino de hierro, como el que se levanta a la izquierda del trazado en las proximidades de las agujas del lado Córdoba de la estación de Obejo. También llamado álamo negro, es uno de los árboles más altos que puedan encontrarse por la zona. Únicamente el eucalipto es capaz de aventajarle en su rápida ascensión al cielo.

En contraste con estos gigantes, un humilde naranjo crece en el andén de la Estación de Obejo y, a su lado, un níspero rellena los redondos arriates que un día ocuparon las dos enormes robinias que le dieron sombra.

36.3.5. Las plantas de la vía

A unos metros de estos, aún se conserva aquel pequeño pénsil triangular que se ubicaba a uno de los costados del edificio de viajeros. En el centro, un pilón cuadrado de gruesos bordes, contenía el agua que bajaba de la charca y que se destinaba a regar los rosales que trepaban por la verja de listones de madera pintados de verde oscuro.

Pocos jardines, propiamente dichos, pudieron florecer cuando la línea estaba en activo, pero allí, en Obejo también, en la casa del guardagujas Alfonso "Cuadros", crecieron exuberantes rosales de pitiminí que protegían del sol los altos eucaliptos de penetrante aroma. Pero, esto no era lo normal, sino la proliferación de pequeñas plantas o arbustos aislados en macetas que eran regados con la escasa agua que sobraba.

En cuanto a las plantas ornamentales más cultivadas junto a las edificaciones familiares, pocas como los dompedros o dondiegos de noche, el nudoso vegetal de origen mejicano (Lora, 2001), que esparcían sus flores púrpuras, blancas o amarillas por cualquier lugar. Las gordas semillas negras caían al suelo y germinaban sin remilgos,

tanto, que aún hoy, a muchos años del cierre de la línea, aún suelen verse algunos emergiendo de la maleza en las inmediaciones de las casas abandonadas.

Las macetas de geranios y gitanillas, sembradas sobre tiestos tradicionales o recipientes ya inservibles de lata de conservas, ollas y otros utensilios de cocina, todavía daban un último uso estético antes de terminar agujereados por el óxido. Puede que fuese la más numerosa de las plantas por su fácil cultivo y porque este ha estado, desde hace algunos siglos, muy extendido por toda Andalucía y el Mediterráneo, como corresponde a especies oriundas de zonas subtropicales y templadas (Lora, 2001).

Los rosales, resistentes a los fríos y heladas invernales que bajan las temperaturas por debajo de los cero grados, también solían ser numerosos en las inmediaciones de las viviendas, aposentados sobre recipientes o en el suelo.

No cabe la menor duda de que la parra, formando un verde voladizo sobre la fachada de las casas, sea una de las plantas más ferroviarias, y no solo de esta línea. Bajo su sombra, desde la Grecia Clásica, muchos grandes hombres debieron meditar y compartir con otros semejantes lo más excelso del pensamiento humano. Pero, no había que remontarse a tan lejos ni tan alto, ya que liar un cigarrillo a su cobijo debía de ser una experiencia de una placidez inusitada para los ferroviarios, si no fuera por las persistentes e inoportunas avisvas que merodeaban por las uvas.

36.4.0. El problema del agua en el ferrocarril

36.4.1. La captación

La implantación de un nuevo asentamiento ferroviario de cualquier tipo, alejado de una población preexistente, tomaba inmediatamente un carácter eminentemente rural a pesar del progreso civilizador que representa el tren. Las condiciones de vida de los operarios y sus familias no fueron muy distintas de las de cualquier otro colectivo agropecuario, ya que el aislamiento fue la característica principal para todos, por lo que el autoabastecimiento debió ser entendido como una necesidad. Por ello, no es extraño ver en los restos materiales de la línea que nos ocupa la impronta de lo que un día fueron los pequeños huertos, corrales, apriscos y zahúrdas que surtieron de productos de primera necesidad al núcleo familiar ferroviario, y así el agua para el regadío de hortalizas y frutales o para dar de beber al ganado y limpiar los establos, le es tan necesaria como la que consume o usa en su aseo personal o en el de la casa (Ortega, 2002: 72).

La prioridad absoluta de disponer de este líquido para el consumo humano se convierte en una condición *sine qua non* cuando se ha de efectuar un aposentamiento individual o colectivo, no solo como un elemento vital para la existencia, sino también para cualquiera de las muchas actividades naturales o laborales que realiza el ser humano.

Y no está presente únicamente para que sea utilizada de manera beneficiosa. Cuando se presenta en forma de lluvia o cualquier tipo de caudal, su desvío, dispersión o encauzamiento es una de las premisas que deben de tenerse en cuenta si se va a realizar una colonización en un lugar completamente nuevo. Por ello, la doble vertiente de captación y eliminación

se convierte en una traba, pero, a la vez, en dos objetivos primarios a los que debe hacerse frente.

Por otro lado, la entidad que adopta el líquido elemento en su perspectiva laboral o cotidiana es de una importancia capital cuando se trata del ferrocarril, sobre todo en su etapa primigenia en la que el vapor era el único sistema de tracción que se conocía. El aspecto técnico del uso del agua ya ha sido tratado convenientemente en otro apartado de la tesis referido a su empleo como forma de propulsión. Pero, el de tipo esencial para la vida es el que va a ser tratado ahora estudiando el acopio y eliminación de las aguas para el consumo humano, los inconvenientes que plantean las de escorrentía, los problemas que origina su uso en la explotación ferroviaria y sus distintas soluciones.

Al inicio de la andadura del ferrocarril, en el momento en el que el siglo XIX se dobla por su mitad, la existencia de pantanos no se había generalizado a pesar de las necesidades que planteaba una sociedad que caminaba hacia una revolución traída por la industria, que, de manera imparable, sí que se estaba produciendo en otros países. Pero aquí, la Desamortización de Mendizábal había tenido una parte positiva consistente en poner la tierra en manos seculares, pero, el capital existente se había empleado en su compra y ya no quedó dinero para promover una industrialización cuya implantación se retrasaría de manera generalizada para todo el ámbito geográfico durante casi una centuria, justo en la etapa histórica en la que el país se acabó salpicando de pantanos, ya entrado el siglo XX. Resulta curiosa esa falta de iniciativa para construir embalses en el devenir histórico de las distintas civilizaciones, ya que desde la etapa imperial de Roma se habían contemplado estos como una opción cuando el acuífero de captación no era lo suficientemente generoso. La magnitud de su construcción fue de tal calibre que aún están en uso desde hace siglos para beneficio de las cercanas poblaciones junto a las que fueron colocados, como los dos que hay en Mérida y el que se ubica en la provincia de Toledo.

Hasta esos momentos en los que el ferrocarril está desarrollándose, incluso en las ciudades importantes, el suministro de agua se efectuaba a partir de pozos. Sin embargo, lejos de las urbes, junto a los trazados ferroviarios que se estaban expandiendo poco a poco, la ubicación de cada estación, apeadero o casa de vías y obras estuvo directamente relacionada con la disponibilidad de agua para el consumo humano y para el abastecimiento de los depósitos de las locomotoras, por lo cual, o bien existían en sus proximidades puntos hídricos ya existentes antes del aposentamiento, como pozos, fuentes conocidas desde antaño, se buscaba el agua en el subsuelo o bien se utilizaba la que de manera fortuita aparecía con la remoción de tierras encaminadas a construir las trincheras del tendido de la línea, por lo que no era raro ver veneros, e incluso pozos, enclavados junto a la vía de cuya presencia dependía la vida familiar o laboral de algún edificio próximo.

Son tantas las viviendas de vías y obras ubicadas en las proximidades de fuentes que manaban al lado de la vía, que de ningún modo hay que pensar en que su relación sea algo fortuito. Los veneros del túnel de Los Pradillos, el que precede al de Las Albarizas, el de Las Malagueñas, los pozos de la casilla de La Almenta, el del túnel número ocho, el de La Solana, los ubicados entre La Alhondiguilla y Espiel en los P. K. 45,200 y 45,500, los de los P. K. 56,000 y 59,000 situados entre el trayecto de Espiel a Villanueva del Rey o la fuente junto a Cabeza de Vaca son una muestra de esta simbiosis entre un surgimiento de agua y una casa de vía y obras cercana o de cómo se

traducía en algo provechoso la aparición espontánea y casi milagrosa de un bien tan sumamente escaso.

Si en un caso extremo, pero no tan infrecuente, no existía el acuífero, se solucionaba llevando el agua hasta el lugar en un vagón cisterna que formaba parte de la composición de un mercancías. Para no redundar en este aspecto del problema y su relación directa con el ser humano, remito al lector interesado a mi artículo publicado en el número 1 de la revista *Paso a nivel*, en el que se alude ampliamente al caso concreto de una línea que puede ser extrapolada a cualquier otra parecida de la España Seca (Ortega, 2002: 72-73).

36.4.2. La eliminación

Todo edificio condiciona su tipología constructiva a la abundancia de materiales existentes en el entorno, pero también a la climatología y pluviometría de la zona. Por las peculiaridades de nuestro país, con un clima mediterráneo y continental caracterizado por estaciones muy diferenciadas en cuanto al nivel de precipitaciones y temperaturas, las viviendas debían estar preparadas para tal amplitud térmica, como se ha comentado, pero, así mismo, las techumbres debían de hacer frente a los fuertes aguaceros que en otoño y primavera riegan nuestros campos e incluso para las fortuitas pero no infrecuentes nieves invernales.

Finalmente, las aguas residuales son otro capítulo a tener en cuenta. En un principio, y antes de que el uso de los productos químicos se generalizase en nuestro pasado reciente, la contaminación humana al respecto no era un problema que plantease una solución difícil. La tierra, a través de los pozos negros, podía acoger las heces y las aguas residuales de una manera natural. Debe decirse que esta era la solución más extendida y de la que se han conservado más vestigios en las abandonadas instalaciones ferroviarias de la línea.

36.4.3. Manifestaciones de la vida cotidiana

El tipo de combustible empleado para cocinar y para calentarse, dado el carácter eminentemente rural del asentamiento, solía ser la leña o el carbón vegetal, aunque también la utilización de su vertiente mineral, que era la base para el funcionamiento de las locomotoras, hicieron que de un modo clandestino parte de lo transportado acabase en manos de los trabajadores.

Esta debió ser una práctica extendida en una línea en la que el paso de los trenes de carbón provenientes de la cuenca hullera de Peñarroya y Belmez hacia su destino en los depósitos de máquinas de toda Andalucía era frecuente. En un periodo indeterminado se dictaron unas disposiciones mediante las cuales todo vagón de bordes que llevase carbón al descubierto, debía ser rociado con cal para detectar los esporádicos saqueos del personal y de individuos incontrolados y así poder ejercer un control más exhaustivo con respecto a lo transportado.

Por otra parte, el gas butano, servido en la bombona tradicional, cuyo reparto llega hoy a cualquier rincón, aún en los años sesenta solo era posible conseguirlo desplazándose hasta los puestos de venta en poblaciones grandes o de cierta importancia

como Córdoba, Cerro Muriano, Villaharta, Espiel, Villanueva del Rey o Belmez, únicos puntos de abastecimiento en un recorrido de unos setenta kilómetros.

Los escasos utensilios de cocina estuvieron colocados en las repisas de obra que se dispusieron a los lados de la chimenea. Una mesa no muy grande en el centro de la estancia, algunas sillas fuertes y con pocos adornos y unas aguaderas donde reposaban los cántaros que contenían el agua para beber, sería todo el ajuar que debía encontrarse en su interior, además de las fotos familiares que coloreadas a mano, colgarían enmarcadas de algún desnudo tabique.

La forma de alumbrarse, en un principio, debía efectuarse mediante candiles alimentados por aceite, quinqués y velas de cera, unas fuentes de iluminación muy antiguas que se usaron simultáneamente. El diseño y estructura de la lucerna romana se siguió manteniendo a lo largo de los siglos, pero en el último cuarto del siglo XIX y en la primera mitad del XX, el candil, como corresponde a una época regida por la Revolución Industrial, fue un utensilio de hierro que fue manufacturado con maquinaria pesada en una fábrica.

Más tarde, el carburo, un artilugio que tomó su nombre de la propia fuente de alimentación que le proporcionaba luz, siguió empleándose hasta bien entrada la década de los sesenta.

Para entonces, el desarrollo del país había hecho que se impusiesen nuevas maneras de alumbrado. Así, el petróleo sirvió de energía a sofisticadas lámparas inspiradas en los principios del quinqué que proporcionaban una excelente luz. Más tarde, el gas butano terminó por dar la terna a la expansión paulatina de la electricidad durante los pocos años en que la línea moría lentamente antes de su cierre.

Solo entonces fue posible tener algunos de los electrodomésticos a los que el mundo moderno se había ya habituado en las ciudades: el frigorífico, la lavadora, la cocina, la radio, la televisión, el tocadiscos, el reproductor de casetes, etc. Aún así, la mayoría de las casas aisladas de vías y obras fueron abandonadas en 1974 sin que se les hiciera la acometida de algo tan básico para la vida.

36.5.0. El problema del aislamiento

36.5.1. Abastecimiento de alimentos y de otros productos necesarios

El aislamiento, en mayor o menor grado, es lo que define la vida cotidiana de las viviendas unifamiliares aisladas, los asentamientos mínimos de dos o tres edificios o las pequeñas poblaciones ferroviarias, y bajo ese prisma, debe ser observado cualquier aspecto del *modus vivendi* de sus moradores.

Allá donde se instala el ser humano surge la necesidad de proveerse de lo más básico para hacer frente a una subsistencia, que será más compleja cuanto más desarrollada sea su forma de vida.

Efectivamente, puede que en los primeros años de la línea, el abastecimiento no fuese un problema demasiado acusado, si se tiene en cuenta que todas las viviendas o conjunto de ellas disponían de un huerto, un corral y un horno de piedra con el hogar confeccionado con ladrillo refractario que se ubicaba en el exterior a escasos metros de los flancos de las casas donde se cocía el pan y otros alimentos.

Con tan exigua infraestructura alimentaria que proporcionaba hortalizas, legumbres, huevos y algo de carne, se solventaba una dieta sin grandes artificios. Sin embargo, con las mejoras económicas se adoptaron unos usos en los que la carne estuvo muy presente porque su consumo aportaba las calorías que exigía *“la dureza de los trabajos en minas y fábricas”* de la zona (Torquemada, 2009: inédito).

A partir de esto, la necesidad de un régimen alimenticio variado chocó con la práctica imposibilidad de proveerse de lo que se deseaba. Entonces, estar aislados fue la característica fundamental de estas poblaciones identificadas por su adscripción al ferrocarril y lo que hay que tener más en cuenta cuando se trata de estudiar sus modos de vida. Su alejamiento impedía un normal desarrollo a la hora de abastecerse de lo más básico como pueda ser ciertos alimentos, ropa, enseres de diversos tipos, material escolar, mobiliario, herramientas, etc. Por ello, algunos rasgos cotidianos para nosotros, debían de resultar para aquella gente extremadamente difíciles de ser realizados.

En enclaves urbanos como Córdoba o de una cierta importancia como Cerro Muriano o El Vacar, el aprovisionamiento de alimentos podía ser realizado a diario sin problema en las tiendas de la vecindad. A este respecto, José Antonio Torquemada indicó que *“además de en las cantinas de las estaciones, proliferaron los establecimientos situados en sus proximidades, donde se vendían al detalle productos alimenticios de todo tipo”* (Torquemada, 2009: inédito).

También, las pequeñas poblaciones como Obejo y La Alhondiguilla, disponían de un punto de venta regular en el que poder encontrar al menos pan diario y artículos de primera necesidad como aceite, legumbres, algunas conservas y fruta. En cambio, en las comunidades de Mirabueno, Los Pradillos, La Balanzona, La Solana, Espiel, Villanueva del Rey y Cabeza de Vaca se debían tener muy mermadas las posibilidades de compra, puesto que su alejamiento de los núcleos habitados así lo imponía. Pero, sobre todo, en lugares como las casas de vía y obras que jalonaban el trazado, a muchas de las cuales ni siquiera se llegaba por un camino convencional y sí por veredas abiertas a través del monte bajo, sí que tendrían limitado su acceso a la adquisición no ya diaria, sino semanal de lo más básico.

36.5.2. “El pescaero”

Si en algunos de estos cuatro niveles de dificultad era difícil o imposible proveerse de lo necesario, supóngase lo que debía ser acceder a alimentos muy perecederos como el pescado fresco, obtenido en los ríos y arroyos de la zona, o el pescado de salazón, en el que se integraban variedades como la mojama, el bacalao y el arenque. Sin embargo, con la instauración de una vía férrea en la zona en la que circulaba un tren que llevase pescado no solo se abrió la puerta al consumo de las familias de los empleados, sino que la población de las localidades cercanas a donde se estableciera también iban a disfrutar de hasta ese raro alimento nunca visto antes por la zona hasta ese momento.

La suerte de que la línea de Belmez a Córdoba tuviera continuación hacia el mar a través de la de Málaga, hizo que a partir de los primeros años del siglo XX se pudiese transportar pescado a diario por esas dos vías. Al ser el final y el inicio de dos líneas férreas, la estación de Belmez se convirtió *“en el centro neurálgico de la distribución del pescado para el norte de la provincia, aunque tuvieron que pasar algunas décadas para*

que se pueda considerar su consumo como un fenómeno generalizado” (Torquemada, 2009. Inédito).

A diario, desde la capital marítima andaluza se cargaba un tren en la lonja malagueña y en los propios vagones se iba distribuyendo para apartar el que quedaría en Bobadilla, en Puente Genil y otras poblaciones, el de Córdoba y el que iba a seguir su viaje para la Sierra. Lógicamente, a tal convoy se le llamaba “El Pescaero” (Torquemada, 2009. Inédito).

Su llegada se aguardaba con tal interés que el ómnibus que recorría todas las tardes la línea de Belmez no salía hasta que no se habían cargado las cajas en el vagón cubierto acondicionado como frigorífico que llevaba enganchado a la cola y desde el que se suministraba a todas las poblaciones por las que discurría. Si no se efectuaba una parada, se surtía a las familias de las viviendas de vías y obras desde el mismo tren, aprovechando su velocidad escasa (Reyes, 1996).

El problema del abastecimiento no terminaba aquí. Cuando se hacía acopio de alimentos para varios días, su conservación se convertía en un problema verdadero, y no solo por su carácter perecedero, sino porque había que preservarlos de animales e insectos. En una época en la que el sistema de conservación mediante el frío era imposible, la comida no solo debía comprarse en cantidades muy exiguas, sino que había también que protegerla del calor y los animales que acuden a ella y, por ello, se situaba en muebles con puertas dotadas de ventanas a las que se añadía una tela metálica para que se airease el interior e impedir ataques indeseados. Por ello, las viandas que desde siempre habían acompañado al hombre a cualquier punto, como el pan, el tocino, el aceite, los frutos secos, el queso, el salazón de todo tipo, etc., tenían carta de naturaleza en la dieta del ferroviario.

36.6.3. Los economatos

Como se sabe, un economato es un establecimiento público dedicado a la venta de artículos de primera necesidad, pero restringido a un colectivo de personas determinado aunado por la pertenencia a una asociación de tipo social, política, laboral o de cualquier otra índole. Su implantación se debe a que el individuo perteneciente a ese grupo puede comprar a precios casi de costo los que previamente ha adquirido la empresa o entidad con la que se relaciona. Es, pues, una ventaja que se le concede para aumentar su calidad de vida del obrero o asociado.

Según indicó José Antonio Torquemada, *“fruto de las reivindicaciones de las dos primeras décadas del siglo XX”*, los ferroviarios pertenecientes a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces lograron que esta empresa abriese un economato en Málaga, la sede donde estaba radicada la empresa. Pese a la distancia que había entre esta capital andaluza y las paradas de la línea de Córdoba a Belmez, *“la mayoría de los empleados de Andaluces [...] viajaba hasta allí mensualmente”* hasta que *“con el tiempo este servicio de economato se instaló también en Córdoba, lo que permitió un más fácil abastecimiento para los empleados”*.

En el caso de la línea de Almorchón a Belmez, la empresa propietaria MZA fletaba mensualmente un tren cuyos vagones habían sido transformados en las instalaciones de un economato *“que hacía una ruta establecida en determinados días de cada mes, parando en todas las estaciones para que sus empleados hicieran las compras necesarias, que luego les serían descontadas de sus nóminas”*. Posteriormente, RENFE

siguió durante algunos años con esta práctica, pero era únicamente un vagón desde el que se expendían los productos necesarios para la vida y que rodó entre Córdoba y Almorchón un día a la semana (Torquemada, 2009. Inédito).

Su servicio se eliminó cuando se implantaron los economatos de la capital cordobesa o el del final de la línea, con lo que el peregrinar de los operarios del tren se concentró en cualquiera de los dos, llegando a producirse verdaderas aglomeraciones en los mismos en los días de inicio de cada mes cuando, tras recibir la paga, iban un día con las mujeres y los hijos a comprar y de paso echar un día de asueto contactando con compañeros y conocidos de la empresa y saliendo así de una rutina que resultaba incesante (Avilés, 2006).

36.6.0. Intentos de autosuficiencia

Desde que en 1789 Richard Owen adquiriese una empresa radicada en New Lanark “*donde pudo realizar sus ideas de socialista utópico*”, según decía Manuel Cerdá, la ayuda al obrero, al que se le ofrecía una vivienda propiedad de la compañía y en la que en su parte trasera podía sembrar algunas verduras o criar animales, fue algo que se generalizó en otros muchos lugares.

Eso mismo ocurrió con otros asentamientos producidos por la presencia de un complejo fabril, como por ejemplo en Ironbridge y en Derwent Valley, declarado Patrimonio de la Humanidad en 2001. Con ello, la prestación que se le ofrecía al trabajador al darle vivienda y algo de tierra se convirtió en algo fundamental para poder completar una dieta y un sueldo que solía ser muy exiguo (Cerdá, 2008: 218).

Al inicio del último cuarto del siglo XIX las condiciones de manutención de un obrero seguían siendo algo perentorias y, por ello, si se le permitía, estaba obligado por la carestía económica y la dificultad de abastecimiento a tener en torno a él una serie de elementos tendentes a completar una alimentación que debía resultar muy primaria desde nuestra perspectiva histórica.

36.6.1. Huertos, corrales, zahúrdas y gallineros

Lógicamente, a los operarios del ferrocarril que nos ocupa, al estar aislados en la mayoría de los casos, más que a otros, le fue necesario proveerse de huertos, corrales, zahúrdas y gallineros.

Los huertos estuvieron contruidos en lugares explanados para impedir que el agua discurriese por la pendiente, ya que el regadío, escaso por esa situación geográfica, debía ser efectuado de forma onerosa utilizando agua de pozos que había de ser sacada a mano. Patatas, cardos, habas, berenjenas, ajos y cebollas en primavera; pimientos, tomates, calabazas, pepinos y fruta variada, como melón, sandía, ciruelas y melocotones, son casi todo lo que se podía cosechar en estas latitudes.

Como un árbol muy corriente que se erigió en el interior de los cercados, hay que mencionar la higuera, la especie cultivada o la bravía, ya que su sombra era tan apreciada como su fruto. Enormemente resistente al calor y a la sequía, aún es posible ver alguna impertérrita mientras todo lo que construyó el hombre yace en la ruina, como si el tiempo no contase para ellas.

La cosecha que se había sembrado en los recintos cuadrados, rectangulares o con formas caprichosas según los accidentes del terreno se protegía de los animales herbívoros que merodeaban en torno a las suculentas frutas y hortalizas mediante una barda de monte bajo sujeta con alambre de espino enrollado a estacas de la altura de un hombre. Se accedía al interior mediante una puerta tosca confeccionada con tablas cuando no se usaba un viejo somier ya herrumbroso e inservible.

Entre otros lugares, aún quedan vestigios de haber habido viejos huertos en La Solana, en Espiel, en Cerro Muriano y en Obejo, junto a la charca, el enorme aljibe del que se abastecía de agua a toda la estación.

Aún más cuantiosos son los recintos para animales de todo tipo. La zona de la sierra siempre ha sido más proclive a la explotación ganadera que a la agricultura, por lo que el modesto gallinero, fue un complemento muy común en cualquier lugar donde estuviese establecida una familia. Todavía son numerosos los restos que se conservan a lo largo de toda la línea y es que la carne de ave, pero sobre todo, los huevos, aportaban las proteínas necesarias a una alimentación con grandes carencias.

Gallinas, pollos, pavos, y en menor medida, palomas, era la avifauna que podía encontrarse en torno a las casas. A la caída de la tarde, cuando el sol acababa de ponerse, aún con luz diurna, los animales se agrupaban junto al lugar de la dormida. Un recinto hecho con tela metálica, o una caseta de traviesas, que mal guarecía a las aves de la lluvia, en la que se disponían unos palos horizontales elevados donde se subían para dormir y los consabidos ponederos, era toda la infraestructura que se necesitaba para tan útiles y agradecidos animales, que se alimentaban, apenas, de desechos de la comida sobrante o lo que encontraban en el terreno inmediato a la casa.

También los corrales pueden encontrarse como testigos de la vida que debió llevar el hombre ferroviario. Muy pequeños, como corresponde a quien tiene una ocupación que no le permite prodigar los cuidados que requieren un excesivo número de cabezas de ganado, los rediles estaban hechos de sólidas traviesas de las que por su deterioro habían sido sustituidas bajo los raíles por otras nuevas. Como siempre, el material reciclado era casi la única opción que tenía para prosperar quien no disponía de dinero excepto para lo básico, o se veía abocado a un modo de vida aislado en el que únicamente podía transformar algo con lo que le ofrecía el medio.

En el mejor de los casos, las ovejas y las cabras eran alojadas en magníficos corrales hechos de obras de fábrica, como los que se levantaron adosados a la parte trasera de los edificios del puesto de seguridad de El Tonkin, Mirabueno, Los Pradillos, La Solana, las casas de personal de El Vacar o las de los pasos a nivel que existieron en las proximidades de La Alhondiguilla, pero no era esto lo corriente, sino la confección artesanal del propio ferroviario más o menos hábil.

A los malolientes cerdos se les disponía en emplazamientos reducidos un tanto alejados de las casas. A pesar de que existieron un buen número de zahúrdas se ha sabido que la tenencia de esta especie estuvo prohibida al ferroviario, ya que las condiciones sanitarias en las que suele vivir este animal doméstico podían ser perjudiciales para la salud humana (Reyes, años noventa del siglo XX). Debe decirse, sin embargo, que los lugares donde han sido vistos estos reductos corresponden a asentamientos apartados en los que tan solo vivía una familia.

36.6.2. La caza y la recolección

El complemento necesario a la alimentación de las sociedades de carácter rural es la caza, furtiva o no, para proveer de carne fresca a una despensa que en el caso de la que vivió próximo a la línea durante los primeros cien años de su existencia, no disponía de los modernos métodos de conservación mediante el frío tan usuales en las cocinas actuales. La variedad cinegética de la Sierra es muy grande: conejos, liebres, perdices, palomas torcaces, tórtolas, alcaudones, y pequeños pájaros granívoros e insectívoros, etc., completan el elenco de un manjar que en casos excepcionales se podía mejorar con algunas piezas de caza mayor como jabalíes y venados cobrados de manera subrepticia mediante el método de aguardo nocturno en los cotos de las fincas colindantes.

Como consecuencia directa de la necesidad de cazar, los perros ocuparon un puesto preeminente en el escalafón zoológico, ya que, no solo se sirvió de ellos el ser humano para que le ayudase con su olfato e innato sentido de la depredación, sino que le aportaban compañía y salvaguarda. Esto, que siempre fue una constante desde el neolítico, siguió teniendo vigencia cuando se trataba de comunidades rurales, y las estudiadas, a pesar de su adscripción al ferrocarril, no dejan de serlo en gran medida.

La recolección de alimentos naturales, como un reducto de las formas de vida de la Revolución Neolítica, aún se realizó en gran medida por aquellas sociedades para completar una manutención que no llegó a completar un régimen alimenticio caracterizado por la parquedad. Por ello, las bellotas, para consumo humano y animal; las collejas, tagardinas, alcaparras y vinagreras, que sustituían a algunos alimentos hortícolas; y los madroños, almendras y moras, que se convertían en un sucedáneo de la fruta habitual, eran los productos facilitados por algunas de las especies botánicas silvestres que se ofrecían al ferroviario y su familia con una cierta generosidad.

Finalmente, otra de las formas de obtención de un producto muy apreciado desde siempre fue la instalación de colmenas para consumir la miel o bien expendirla en el entorno. A veces, el comienzo de la apicultura se debía al encuentro casual de algún enjambre segregado de una gran colmena alejada que se instalaba convenientemente para que se desarrollase mediante la profusión de flores de la variedad botánica del monte bajo circundante.

Mediante lo expuesto, es fácil deducir que a pesar de la carestía de la vida de un país en desarrollo, la dieta de estos moradores era eminentemente mediterránea, lo que indica que la alimentación tenía un carácter integral, aunque, como se ha visto, faltaba algún tipo de sustento tan básico para el desarrollo energético como la leche, el pescado y algún otro que era localizado con una cierta perentoriedad debido al aislamiento.

36.6.3. Conclusión

Habría que terminar este apartado concretando que las necesidades de autosuficiencia de los ferroviarios y sus familias, pese al aislamiento, estaban razonablemente solventadas con el conjunto de elementos de abastecimiento cercanos o in situ de que disponían. Sin embargo, también habría que colegir que mientras se iba avanzando en la mejora en las condiciones de vida que trajo consigo la Revolución Industrial, como contraste, siguió existiendo una pervivencia de los modos de vivir propios de la Revolución Neolítica.

36.7.0. La comunidad ferroviaria

A grandes rasgos, la comunidad ferroviaria se instaló en un entorno en el que existían las obras de fábrica necesarias para vivir y desempeñar la actividad que tienen encomendada los trabajadores. En un escenario tan escueto es donde desarrollaron su acción. Se comprende, pues, que en lugares que normalmente estaban algo alejados de las poblaciones más cercanas la vida de quien habitaba estos reductos estuvo muy condicionada por el aislamiento, como se ha expresado insistentemente.

El número de trabajadores que componía la dotación de una parada se reducía, en el mejor de los casos a:

El jefe de estación, que dirigía toda la complejidad de la sección de explotación que tenía a su cargo y era el responsable del buen funcionamiento de la misma.

Un factor, de menor entidad, pero que solía alternarse con el jefe en las labores de encauzamiento del tráfico.

Tres guardagujas, que se encargaban de realizar las labores mecánicas que requería la circulación en turnos alternos, como cambiar las agujas para dar paso a un tren a una vía u otra, enganchar o desenganchar los vehículos para separar o componer trenes y otras actividades necesarias para el correcto funcionamiento de la instalación.

El cantinero tenía a su cargo el pequeño reducto que ofrecía un refrigerio al viajero del tren correo o al personal del mercancías que se detenía y para los empleados de la estación y su parentela.

En algunos casos, cuando la explotación tenía un montaje complejo para dar agua a las máquinas de vapor, solía haber un bombero que se encargaba de la correcta puesta a punto de los mecanismos y de que siempre hubiese una reserva suficiente de un líquido tan necesario en esta etapa del ferrocarril.

Si la estación adquiría algo de complejidad, como en el caso de Cabeza de Vaca, solía haber un operario encargado de la provisión de carbón que se concentraba en lugares específicos desde donde se cargaban los ténderes de las locomotoras.

Podía existir también un capataz de vías y obras que se ocupaba de mantener el correcto estado de la vía en el cantón que tenía asignado, que solía ser de unos diez kilómetros aproximadamente. A su cargo se encontraban una serie de trabajadores que se aposentaban en viviendas ubicadas en las estaciones o aisladas a lo largo del recorrido.

Inusualmente, en las paradas dotadas de vías de seguridad había un cargo de enarenador, cuyo cometido se reducía a mantener en estado óptimo la arena que cubría los carriles. En el caso de La Balanzona, el empleado que había para tal fin, se encargaba además de esparcir diariamente un poco de esta sobre los carriles del interior del túnel que se abría justo al final de las vías de la estación para impedir que las ruedas de las locomotoras patinasen en la empinada cuesta con que se había tenido que construir obligatoriamente aquel pasadizo subterráneo para arañar unas milésimas por metro al intrincado relieve de la sierra.

Por tanto, al margen de los obreros especializados, el número de trabajadores necesarios para el buen funcionamiento de un asentamiento ferroviario solía ser de cinco como mínimo, aunque no era infrecuente que se redujese a menos, dependiendo de la importancia de la parada, o aumentase hasta una decena, pero como en el caso anterior, la variación también estaba sujeta a las necesidades o disponibilidad de personal.

Como es natural, en un tiempo en que no existían los actuales medios de locomoción, el operario se veía obligado a llevar consigo a su familia y a aposentarse con ella en el lugar de trabajo donde se le hubiese destinado. Por tanto, la cantidad total de seres humanos que podían convivir en un asentamiento de tipo medio estaba en torno a unas veinte o veinticinco personas, aumentando o reduciéndose su número según la importancia de la explotación.

Así, la cantidad de almas asentadas en las estaciones, puestos de seguridad y las casas de vías y obras a lo largo de la línea, totalizaba unas trescientas sesenta y cinco personas aproximadamente. Al no existir unos censos específicos sobre la cantidad de estas que podían congregarse en torno a este trazado, se ha tratado de hacer una previsión aproximada sobre la suma que podía integrar a todos. Para ello, se ha tenido en cuenta que en el caso de Cercadilla, radicada en la capital cordobesa, se han contabilizado únicamente los obreros que se han considerado necesarios para el funcionamiento de la estación, sin incluir a sus familias, ya que en la mayoría de los casos sus viviendas estaban integradas en el tejido urbano y no en los terrenos ferroviarios.

Igualmente, se debe de considerar que algunos de los operarios destinados en algún punto de la línea no habitaban en las viviendas ferroviarias debido a la carencia de estas. Se conoce al menos un caso en el que un empleado de vías y obras de la estación de Obejo se alojó en una casilla de guarda del chalet de un veraneante en el que ejercía esta actividad y además cuidaba de una ínfima explotación agropecuaria inserta en el pequeño terreno del recinto vallado en régimen de aparcería con el dueño.

Por otra parte, las estimaciones globales se han realizado a la baja, concediendo un número medio de cuatro miembros por estructura familiar y vivienda construida en el momento de la configuración plena de la explotación en los tiempos en que la regentaba RENFE.

La línea que nos ocupa dependía de los gestores de la estación de Cercadilla y esta, de los que se encargaban de las oficinas centrales que Andaluces tenía en Málaga. Así fue desde su origen y hasta que en los años cuarenta pasó a propiedad de RENFE. La empresa nacional dividió la red en varias áreas administrativas. Andalucía quedó encuadrada dentro de la Tercera Zona y a esta pertenecieron todas las líneas que la interconectaban, teniendo su sede central en Sevilla. Desde allí, periódicamente, se dirigía el director general o alguno de sus delegados a inspeccionar el trazado viajando en uno de los automotores W.G.M. que todos los ferroviarios conocían como “cochinitas” o en automóviles cuyos rodajes se habían adaptados al ancho de la vía.

En los años sesenta se instaló el Control de Tráfico Centralizado en Córdoba y todas las dependencias de mando se concentraron en el edificio principal (Avilés, 2008: 152). Tras esto, aunque Cercadilla siguió teniendo la competencia de servir de lanzadera y receptáculo de los trenes que se enviaban o venían de la Sierra, cedió su responsabilidad definitivamente. De uno y otro punto de la geografía, pues, dependían los trabajadores.

El horario laboral era el habitual de la jornada de ocho horas. Se desarrollaba en turnos alternos que les llevaba a ejercerla en lapsos temporales de mañana, tarde e incluso de noche, si el tráfico así lo requería. Sin embargo, por su escasa intensidad, el paso de trenes nocturnos no solía ser muy frecuente en esta línea, excepto en el periodo que va desde el inicio de la explotación hasta la primera mitad del siglo XX, a partir de

la cual se consiguen establecer unos horarios ajustados en los que los retrasos no son la tónica más acentuada.

Lógicamente, las reivindicaciones laborales relativas a la seguridad física, previsión y aumento de salario estuvieron sujetas a la evolución de la lucha de clases. Estar o no contento con una situación laboral determinada dependía de la capacidad de aceptación de la propia suerte. Aunque no se ha podido recabar información a este respecto, la impresión general del que suscribe, por su adscripción dilatada a uno de estos poblados y los contactos habidos a lo largo de los años con personal de RENFE, es que el trabajo era duro debido a las inclemencias del tiempo, a la radicación a un lugar alejado y no muy cómodo para acceder a lo necesario y la disponibilidad de la empresa para mover a sus trabajadores a su conveniencia.

Sin embargo, el empleo era definitivo, salvo si se incurría en una falta grave; el sueldo era de tipo medio; el descanso estaba contemplado; la seguridad social daba cobertura al aspecto sanitario, amén de otras mejoras; y la situación de desamparo originada por el cese de la actividad debido a la jubilación, que era la tónica general en los primeros tiempos del ferrocarril, suponen un espectro deseable, incluso hoy, para admitir que en líneas generales la vida laboral de un trabajador de aquella línea podía considerarse afortunado frente a otros colectivos.

36.8.0. Economía

Tanto en la etapa de la gestión de la compañía constructora como en la que ejerce Andaluces o RENFE, el sistema económico que mueve a esta sociedad ferroviaria es el salario que se abona a los trabajadores en periodos concretos de carácter fijo y mensual. Su cuantía iba en función del cargo y su totalidad estaba un tanto por encima del resto de otros colectivos proletarios más desfavorecidos debido a la especialización requerida para poder ejercer la actividad ferroviaria.

El sueldo era abonado de distinta forma, según qué época. Desde un principio, el pago era realizado en efectivo y así fue durante mucho tiempo debido a la particularidad de que esa era la manera habitual de abono en cualquier empresa. En el caso del ferrocarril, en el que los puestos de trabajo estaban radicados en lugares alejados de las poblaciones importantes, el personal cobraba mediante la entrega directa que le hacía un contable que viajaba en un vehículo especial, en el que se había colocado una cocina, un servicio, unas camas y elementos propios de oficina, que era remolcado por cualquier tren de mercancías que recorriese la línea, con lo que se efectuaba el pago del jornal de los operarios que vivían en las estaciones o las casas de vías y obras repartidas por cualquier punto alejado del trazado.

Solo en los años setenta del pasado siglo se generalizó la dinámica imperante hoy de pagar a través de cheque o ingreso en cuenta, aunque ya, para entonces, la actividad de la línea casi se había extinguido.

Aparte del sueldo, no existía alguna otra manera de ingresos, salvo en los casos muy especiales en los que el ferroviario aportaba a la economía doméstica el producto de un trabajo al margen de ferrocarril. Con respecto a esto, se ha podido observar que algunos operarios ejercieron de carpinteros, herreros, fontaneros, agricultores, guardas o cuidadores de segundas residencias u otros oficios que ya tenían o aprendieron cuando ya habían accedido a su puesto de trabajo a fin de complementar el sueldo. También se

han conocido casos en los que expendían en sus domicilios particulares productos de recolección, como miel, o de caza, aunque esto fue muy residual e infrecuente.

Igualmente, algunos miembros de sus familias podían ejercer alguna actividad que estuviese relacionada con el entorno, aunque debido a la particularidad de que las compañías de ferrocarril contemplaban la posibilidad de admitir privilegiadamente a los hijos de los trabajadores entre sus nuevos operarios, las nuevas generaciones se incorporaban pronto al mundo laboral ferroviario tras sentar plaza en algún cuartel próximo que estuviese ubicado en alguna estación de una cierta importancia, con lo que aprendían el oficio a la vez que servía a la Patria de manera obligada y tras ello, eran destinados a sus puestos de trabajo respectivos para pertenecer definitivamente a la gran empresa en la que había ejercido su trabajo sus progenitores.

36.9.0. La reproducción

La estructura familiar observada en el noventa y nueve por ciento de los casos conocidos era la compuesta por un matrimonio y algunos hijos, puesto que era lo más conveniente para la estabilidad de un trabajador debido a la particularidad del destino casi aislado que se le daba a esta clase proletaria.

En una época marcada por las directrices del aumento demográfico de la Revolución Industrial, las familias numerosas compuestas de seis, siete o más miembros, no eran infrecuentes, aunque lo normal en la etapa de retracción motivada por la entrada del país en una sociedad de consumo, fue la familia nuclear de cuatro o cinco individuos. Irregularmente, también era corriente ver este número aumentado con la inclusión de algún pariente más, sobre todo, personas de una cierta edad sin obligaciones laborales.

La cuestión de cómo se ejercía el control de la natalidad en una España en la que los anticonceptivos no solo no existían, sino que estaban prohibidos debido a la política pronatalicia del estado autocrático, se debe de intuir, ya que no ha podido ser analizada una cuestión tan íntima mediante la pregunta directa a los individuos implicados. Por comparación con el resto de la sociedad, se sabe que el sistema de anticoncepción más frecuente era la eyaculación extravaginal, el uso de preservativos comprados de manera ilegal en lugares concretos e incluso el aborto clandestino, lógicamente, de opción más insólita por los riesgos que comporta.

Ya en los años sesenta del pasado siglo, el método Ogino y la píldora anticonceptiva abrieron un marco legítimo que evitó el embarazo no deseado y regularon a voluntad una natalidad que depende en exclusiva de los implicados.

36.10.0. Modos de cobijo

Como se ha comentado ya sobradamente, el alojamiento del ferroviario y sus familias se realizaba en inmuebles de propiedad de la compañía en la que se ganaba la vida el operario y se radicaba, normalmente, en las inmediaciones de su lugar de trabajo. Como quiera que se ha explicitado sobradamente cuáles eran las características de las mismas, no se va a abundar en ello.

Lo que sí se ha de comentar es que aunque no se ha manifestado de manera explícita, el uso de las viviendas no comportaba el menor coste para el inquilino y su familia, aunque esto no es del todo cierto. Bien es verdad que no se pagaba alquiler de

ningún tipo debido a que los destinos eran impuestos y por ello la propia compañía debía proveer al operario de vivienda, ya que cuando era necesario, este debía levantar su casa y emigrar hacia el lugar que fuese conveniente. Sin embargo, anualmente se cobraba tres pesetas a cada operario que ocupase una, y en general a los de RENFE, lo que a todas luces es una cantidad simbólica que debía descontarse de la nómina de uno de los meses a fin de que las viviendas no adquiriesen ningún tipo de derecho a favor del inquilino (Reyes, 1996).

36.11.0. El cuidado corporal

En las viviendas de los ferroviarios, por su carácter de construcción antigua, no había la menor instalación de agua corriente, y por lo tanto, tampoco había un termo, por ello, el baño corporal se solía hacer con menor frecuencia que en los tiempos actuales, ya que el aseo diario se suplía con un lavado parcial del cuerpo en palanganas y recipientes amplios.

En el caso del hombre era muy corriente realizarlo en el exterior de la casa, si no hacía un frío excesivo, depositando los útiles necesarios como un barreño, la toalla, el jabón y un pequeño espejo sobre un poyo, una silla o lugar en alto. En cambio, el concepto de pudor que siempre ha acompañado a la mujer impedía que siguiese esas mismas directrices y, por lo tanto, a falta de una habitación específica para este menester, el cuidado personal se hacía en los dormitorios, donde solía haber un mueble destinado a servir de lavabo.

Cuando se realizaba el aseo del cuerpo al completo solía emplazarse un baño de zinc en alguno de los dormitorios, al que se le añadía agua calentada previamente en el fogón o la chimenea francesa. El inconveniente de tener que hervirla en barreños pequeños hacía que la cantidad vertida sirviese para más de un individuo, como era el caso de los niños. A estos, salvo casos especiales, solía sometérselos a un lavado completo en domingos y días de fiesta. Normalmente, allí, junto al fuego de la chimenea, el lugar más caliente de la casa, sería donde debería realizarse esta operación durante el invierno. Sin embargo, en los días de calor intenso, el baño de zinc se llenaba por la mañana y se soleaba a lo largo del día. Poco antes de la comida, o bien a primera hora de la tarde, se acostumbraba a practicar la operación de limpieza corporal.

El problema de carecer de baño no se debía al hecho de estar aislados ni por una cuestión de nivel económico. Las habitaciones específicas para el cuidado del cuerpo eran aún un lujo en el siglo XIX. Aquí se generalizaron durante las primeras décadas del XX comenzando por las sociedades urbanas de las grandes ciudades hasta que su uso se difundió por todo el orbe. La bañera, el bidé y el váter fueron incorporados en los lugares más avanzados del planeta como un signo de calidad de vida, es decir, mucho después de construirse estas viviendas, por lo que el arquitecto que las diseñó no pudo ni pensar en que debía tener en cuenta algo semejante.

En los lugares más poblados, se solía recurrir a excavar una fosa de un metro cúbico que se conectaba a una taza de retrete que se disponía en el interior de una caseta hecha con traviesas o mampostería. Estos excusados solían ubicarse en los corrales, lejos de la vista del vecino, sobre todo para facilitarle a la mujer algo tan elemental en la existencia, ya que el hombre tenía menos escrúpulos. Por lo tanto, las mejoras en este

sentido que se realizaban en las viviendas eran por iniciativa y a cuenta de quien las habitaba.

Así, ni siquiera había en las casas un simple retrete que dispusiese de una fosa séptica en el que realizar las deposiciones. La circunstancia de vivir en lugares apartados o semirurales hacía que estas se realizasen en las habitaciones más íntimas y luego se sacasen las heces al exterior en bacines y orinales, algo muy corriente en nuestros modos de vida hasta hace algo menos de tres o cuatro décadas.

Ya iniciado el siglo XX, se recurrió a la implantación de fosas tipo Mouras en los servicios públicos o en los de las viviendas de personal que se construyeron en la línea, que consistían en dos depósitos abovedados situados en el subsuelo e intercomunicados entre sí para que se produjese el decantado de los líquidos y de los sólidos.

36.12.0. La salud

Hoy es difícil imaginar una vida sin la posibilidad de ir a la farmacia de la esquina a comprar un calmante para un dolor inoportuno. Piénsese, por tanto, en un caso de emergencia condicionado por el aislamiento. El acceso a la sanidad es otros de los grandes problemas que se plantean en las comunidades que nos ocupan.

En principio, no hay que olvidar que en un tiempo en que la sanidad aún no se había generalizado, la sabiduría popular había arbitrado métodos caseros para curar lo curable y por ello, se hacía acopio de plantas benéficas para la salud que se guardaban para un caso de necesidad. Así, el poleo, la manzanilla, la tila e incluso alguna bebida alcohólica, no solían faltar para curar una indisposición de estómago, un momento de nervios o un dolor de muelas y hasta el vinagre, mezclado con el barro, podía remediar la dolorosa picadura de un insecto.

Si se trataba de una urgencia debido a un trauma, no había más remedio que esperar para desplazarse hasta un lugar donde hubiese un sanitario al correo que pasaba por la mañana o por la tarde o noche, salvo en el tiempo en el que la socialización de los vehículos a motor particulares, ya en los años finales de la línea, dejó obsoleta esta única alternativa. Igualmente, el traslado para hacer una visita al médico para cualquier cuestión de salud también se hacía utilizando los correos descendentes.

De todas formas, hubo grados. En ciudades y pueblos como Córdoba, Cerro Muriano o Belmez, no había problema debido a la existencia de farmacias. Desde algunas paradas, aunque alejadas de la población, podían también comprarse medicinas en lugares de una cierta entidad como Villaharta, Espiel o Villanueva del Rey, sin embargo, en otros puntos, era poco menos que imposible acceder a la venta de un simple fármaco, por tanto, el acopio de calmantes o elementos de primeros auxilios era la tónica general seguida en cada casa.

Por ejemplo, con respecto a algo tan básico dentro de la salud como es la penicilina, el tren de la Sierra desempeñó en un tiempo una labor esencial. Como se sabe, esta medicina no llegó a España hasta que concluyó la Segunda Guerra Mundial. El investigador José Antonio Torquemada dijo que *“el tren que salía de Córdoba de madrugada con destino a los pueblos de la Sierra se convirtió en una farmacia ambulante repartidora de tan preciado medicamento, debiendo acudir personalmente los familiares de los enfermos a las estaciones de ferrocarril para recoger la dosis correspondiente de ese día”*. Como se ha dicho, el correo de la mañana salía tras recoger el pescado que venía en el tren de Málaga, con lo cual, si se retrasaba uno, también lo

hacía forzosamente el otro. Entonces, al convertirse el transporte de esta medicina en una cuestión ineludible de salud, el correo acabó por salir sin esperar al del pescado. Por ello, para no causar problemas a ningún sector en concreto, los envíos de la penicilina “*se restringieron al correo de la tarde*” (2009: Inédito).

Los problemas ocasionados por la situación de aislamiento de las comunidades ferroviarias podía resultar un problema, incluso, a bordo de un tren que corría entre una estación y otra. El 25 de noviembre de 1955, un matrimonio viajaba hacia Peñarroya tras haber visitado al ginecólogo en la capital cordobesa, ya que la mujer estaba embarazada de seis meses. A pesar de la recomendación del médico de que no viajara, decidieron volver al pueblo, pero, se puso de parto entre Alhondiguilla-Villaviciosa y Espiel.

Con el exiguo botiquín del convoy y la ayuda de unas viajeras vino al mundo una niña prematura que por primer pañal tuvo la capa de uno de los dos guardias civiles que hacían su servicio en el convoy. El apego a la vida de los neonatos y los cuidados de su madre, dieron como resultado que se convirtiera en una saludable niña, que se llamó Purificación de la RENFE Moruno Cuéllar. Con tal genitivo debe ser la única persona del mundo que tenga en su nombre de pila el de una red ferroviaria (Anónimo, 1972: 1).

36.13.0. La educación

Como se ha apuntado repetidamente, el aislamiento es lo que define la vida cotidiana de estas pequeñas poblaciones ferroviarias. Por ello, algunos rasgos, cotidianos para nosotros, debían de resultar muy difíciles de realizar para aquella gente. Uno de ellos era la escolarización.

Para esto, muchos niños y niñas hijos de ferroviarios acudían a las escuelas próximas a sus hogares, si sus padres se encontraban destinados en Córdoba-Cercadilla, Cerro Muriano, Espiel o Belmez. Sin embargo, otros debían viajar desde su casa hasta varios kilómetros de distancia para poder obtener las enseñanzas oportunas. Esos desplazamientos los realizaban los niños en los propios trenes de pasajeros, en las garitas de los mercancías, en los furgones del jefe de tren, e incluso, en los tónderes de las máquinas.

En tiempos más recientes, cuando la escolarización obligatoria comenzó a ser un derecho de ámbito general, las escuelas públicas instaladas en los primeros años sesenta en poblaciones de menor número de habitantes como la Estación de Obejo y El Vacar acogió en sus aulas a todos los niños de esos lugares, entre los que se incluían los hijos de los ferroviarios.

Así mismo, no fue del todo extraño en la época en la que aumentó el poder adquisitivo, que muchos jóvenes se desplazasen diariamente a la capital en ciclomotores para recibir la instrucción correspondiente.

36.14.0. Los modos de entretenimiento

Se debe de tener en cuenta que la dimensión temporal en la que está enmarcado el análisis que se está realizando sobre el ser humano ferroviario, estaba condicionada por unos modos de vida en los que las maneras de entretenimiento venían condicionadas por la tradición.

Lógicamente, si existía un centro de reunión social como la cantina, el personal solía acercarse a esta para tomar vino o cerveza y dialogar con los conocidos o jugar al dominó, ya que los juegos de cartas y de azar, en general, estuvieron prohibidos en los lugares públicos por el Estado Franquista.

Como reducto de una actividad desempeñada por el hombre desde la Prehistoria, la caza, posiblemente, era lo que más predominaba en el medio agreste como modo de entretenimiento, aunque, curiosamente, algo que era absolutamente general entre la gente del campo, los ferroviarios no solían emplearse tan a fondo en ella, tal vez porque su inexperiencia en este campo debido a su procedencia ciudadana así lo predecía. A pesar de que anteriormente se ha aludido a la caza como una necesidad para la subsistencia, se vuelve a contemplar ahora como un modo de entretenimiento. Son las dos dimensiones que pueden adjudicarse al que es, pese a lo que consideren otros, el oficio más viejo del mundo.

El cuidado de animales por simple diversión también fue una práctica muy común. Ya se ha hablado de la ineludible y valiosa presencia de los perros, por lo cual no se va a abundar en ello.

Junto a los perros, los tranquilos gatos también se adoptaron como animales de compañía y se destinaron a eliminar los numerosos roedores campestres y otros pequeños animales dañinos.

El resto de la fauna doméstica que el ser humano llevó consigo hasta sus asentamientos fueron los canarios, los jilgueros tomados directamente de nidos del entorno o cazados con liria, así como otras aves canoras.

Como en todo el medio rural, los alrededores de las casas y la zona delantera, sobre todo, debía de ser el lugar idóneo donde podían jugar los niños, realizarse la colada con jabón verde en baños de zinc provistos de lavaderos de madera, hacer los arreglos de los escasos enseres familiares y otras actividades, en los soleados días del suave invierno mediterráneo y a la sombra de las parras, las higueras o las acacias en las largas jornadas del estío y donde recoger, sentados en sillas bajas, algo del fresco de las noches estrelladas del verano.

En la etapa en que la televisión no copaba nuestro tiempo, el diálogo era una actividad muy común. Así, aquellas mujeres solían bordar juntas, cosían o repasaban ropa bajo una sombra en los calurosos días del verano, o tejían jerseys y rebecas para ellas o su familia, en los que el sol declina presagiando el otoño, a fin de que pudieran afrontar mejor el frío del invierno de la Sierra.

El cuidado de las plantas con que se adornaba la fachada también era otra de las actividades que se retomaban cuando el cuidado de la casa y de los hijos les dejaba un rato libre.

Los jóvenes, como en cualquier tiempo y lugar, buscaban la compañía de sus semejantes, sin embargo, hay que decir que el acercamiento de los dos sexos no era tan desinhibido como hoy. Muy al contrario, a la mujer no le estaba permitido departir animadamente con chicos de su edad, salvo que fuesen verdaderamente conocidos por su familia. Aún así, solía guarecerse de la mirada paterna para no incurrir en su desaprobación.

En las poblaciones donde existían algunos modos de diversión como el cine, un caso muy infrecuente en el recorrido que sigue esta línea férrea, se acudía a ver una película a alguno de los locales de verano instalados en cualquier espacio cerrado y sin

construir. Donde no lo había, el entretenimiento, al igual que en otros miles de pueblos de nuestra geografía, se reducía a ir a esperar el tren de pasajeros a la estación para ver quien iba y quien venía, como puerta que era del lugar en que vivían.

Otro de los modos más frecuentes de entretenimiento entre los jóvenes era pasear mientras se hablaba.

Las diversiones de los niños y niñas también estaban marcadas por los juegos tradicionales que desde siempre se habían realizado en grupo. La nota dominante por entonces era la total y absoluta separación de estos. Había juegos específicos para los chavales y exclusivos para las niñas. Esta división marcada por los géneros era tan tajante que ni siquiera un mismo juego practicado indistintamente por ellos o por ellas, podía jugarse juntos.

Finalmente, se ha de decir que las vacaciones de los trabajadores fue un hecho desde tiempo antes cuando las conquistas de los derechos del trabajador se fueron generalizando, con lo cual, los días de asueto anuales fueron aumentando de duración hasta concretarse en torno a los años sesenta del siglo XX en el mes que se conoce hoy.

36.15.0. La religiosidad

La religiosidad es uno de los aspectos que no ha sido solventado con total resolución, puesto que el asunto entraba en la parte metafísica de cada individuo. De todas formas, no había ningún tipo de práctica religiosa que se realizase en común como misas u oraciones oficiadas exclusivamente para estas comunidades. La asistencia a la iglesia, por otro lado, era una cuestión personal que estaba sujeta a la disponibilidad de un templo en las inmediaciones del asentamiento, lo que no era nada corriente.

Dentro del ámbito privado, parece ser que la mujer era más adicta que el varón a este tipo de manifestaciones. En una España regida por una forma de gobierno que utilizaba la religión como otra manera más para dominar al pueblo, no es extraño que el proselitismo practicado por la Iglesia calase en los estratos populares. Durante la mitad de los sesenta del pasado siglo, un sector de esta promovió el rezo cotidiano del Rosario con aquel lema de “la familia que reza unida, permanece unida”. Es de suponer que esta práctica se realizase en la intimidad de algunos hogares, aunque no existen datos de su repercusión.

En otro esfera ajena a la línea, aunque dentro de la misma RENFE, se ha conocido que existieron asociaciones religiosas de ferroviarios y sus familias a través de varios artículos publicados en la revista *Vía Libre*, órgano oficial de la empresa nacional a partir de 1962, en los que se da cuenta de las actividades y objetivos comunes que las animaban.

Así pues, la enseñanza religiosa que se impartió a las generaciones más jóvenes no debió ser muy acentuada debido al aislamiento, o en todo caso, estar supeditada al plano de lo íntimo del seno de la familia.

36.16.0. La política

La larga lucha social de un colectivo muy numeroso de trabajadores que había comenzado en las postrimerías del siglo XIX, desembocó en el siglo XX con la consecución de muchos derechos.

Daniel Anguiano, uno de los sindicalistas ferroviarios más destacados de la etapa finisecular y fundador del Partido Comunista Obrero Español, fue exiliado del país durante la dictadura de Primo de Rivera debido a su participación en las grandes huelgas de los ferrocarriles, en general, y en la ocurrida en 1912 en Andaluces, en particular. Murió en Méjico en los años inmediatos a la proclamación de la Segunda República, sin poder volver a España.

Toda esta actividad sindical generó muchas muertes de individuos significados con la izquierda cuando sobrevino la guerra civil de 1936. Son notorias las purgas que se hicieron entre los trabajadores ferroviarios en los primeros años de la contienda. A diario, un grupo de asesinos institucionalizados de cada ciudad o pueblo de España, se apostaba ante la entrada de las instalaciones y detenían de una manera completamente arbitraria a muchos ferroviarios. Era totalmente obligatorio presentarse en el puesto de trabajo. No hacerlo, por miedo o por cualquier otra causa era un motivo de autoinculpación, porque, a juicio de estos, quien no lo hiciese tenía algo que temer.

De esta forma se detuvo y fueron fusilados sin juicio previo cientos de personas que estuvieron o no relacionadas con la política. Con la represión franquista, todo el movimiento obrero quedó abortado, por ello, como en el resto del país, las conversaciones sobre política no se producían jamás y nunca se abría el alma a alguien para decir que se era un disidente. Más bien, si se hablaba de este tema, aunque se estuviese a favor de la Autarquía, se invitaba al silencio mientras se miraba de reojo hacia los lados.

Por lo tanto, durante esa etapa de gobierno al menos, la política fue un tema tabú sin paliativos.

36.17.0. La socialización

Los vínculos existentes entre los miembros de una comunidad ferroviaria solía ser, en la mayoría de los casos, de simple vecindad. La obligatoriedad de desplazarse a un lugar agreste alejado de las comodidades que se había impuesto debido a la peculiaridad del puesto de trabajo, hacía que los implicados en una relación lo estuviesen solo en el límite de lo correcto, cuando no por encima o por debajo de este horizonte, según qué casos.

Un ejemplo de una relación destructiva entre dos ferroviarios se encuentra en un hecho aislado ocurrido en la estación de Obejo en el inicio de los años setenta. Dos guardagujas destinados allí tuvieron una discusión tan fuerte por motivos no conocidos que incluso llegaron a las manos. El agredido, un hombre de vida intachable y buena persona, fue quien llevó la peor parte en una pelea desigual debido a que su oponente era realmente corpulento. Cuando el hijo lo supo, esperó a la noche y se escondió en una de las garitas de la zona de agujas que el compañero de su padre debía cambiar para dar paso a un tren. Aprovechando la oscuridad, la hora y la lejanía de la estación, el joven le pegó tan fuerte que le tiró al suelo y le dio con una piedra en la cabeza repetidamente. Luego, arrastró el cuerpo y lo escondió en la garita, cambió la aguja para permitir el paso del convoy y se subió al último de los vagones sin ser visto. Se bajó en Cerro Muriano y se dirigió al cuartel de la Guardia Civil para entregarse porque había “matado a un hombre”. Puesta la investigación en marcha, se supo que su contrincante solo estaba malherido.

Por lo que se ha preguntado a varios individuos, las relaciones interpersonales en cualquiera de los grupos de edad eran frías. Ya se ha apuntado en otros apartados que la necesidad obligaba al trato de una manera inequívoca, sin embargo, el trajín de destinos solicitados hacía que se retrajese el personal ante unos lazos que tenían los años contados y por ello, no se estrechaban.

Con el jefe existía una relación de acatamiento. No hay que olvidar que era él quien podía dar un informe desfavorable a la superioridad ante una negligencia, una mala actitud en el desempeño del trabajo e incluso un comportamiento inadecuado.

Por otra parte, no había más fiestas que celebrar entre ellos que las que hubiese en los pueblos o ciudades donde estaban asentados. Aún así, en Nochebuena se ha sabido que en algún punto de la línea se hacían candelas y se reunían todos en torno a ellas hasta la hora de la cena.

Con respecto al resto de los habitantes de la zona, la relación con estos, como se ha apuntado en el caso de los trabajadores y sus familias, era de obligada cercanía, aunque en algunos casos en que se mezclaban temporalmente con una población flotante de veraneantes de mayor poder económico, la familiaridad era absolutamente inexistente, salvo coyunturas muy extrañas.

36.18.0. Las relaciones con el exterior

Las relaciones con el exterior en un lugar alejado y en un tiempo en que los medios de masas eran realmente insuficientes, no eran fáciles. Únicamente la presencia de la radio, donde existiese una red eléctrica, permitía saber lo que el poder deseaba que se supiese mediante el *Diario Hablado* de Radio Nacional de España, omnipresente informativo que polarizaba todas las ondas del país desde las dos a dos y media del mediodía y desde las diez a diez y media de la noche.

Los puntos de venta de periódicos no se implantaban por entonces en pequeños reductos semiurbanos como los que jalonan la mayor parte de la línea y por ello, no se accedía a esta parcela ineludible en nuestro mundo actual.

Por otro lado, como había ocurrido desde muchas décadas atrás, la alfabetización progresiva de la sociedad española a partir de los años treinta, permitió que el correo también fuese un medio de contacto con el exterior. Normalmente, en las poblaciones pequeñas donde no había un servicio aparente, las cartas llegaban directamente hasta la estación desde cualquier punto.

Como se habla de lugares tan pequeños en los que no existía ni siquiera una infraestructura viaria a la que llamar calles o plazas, la dirección de cualquier habitante no tenía más datos que el nombre y los dos apellidos del destinatario y el lugar en que habitaba. Debido a ello, cuando las cartas y paquetes llegaban a los pequeños asentamientos de población en los que no había un cartero para repartirlas, se dejaban en lugares específicos dentro del edificio de viajeros y cada cuál iba a mirar si había algo para sí. Algunas veces, se dejaban en manos de alguna persona conocida de la localidad que tuviese la confianza de todos y que hiciese gala de una cierta relevancia entre la población. En Obejo, al menos, se conoce que la correspondencia se dejaba, además de en la estación, a Centeno, el dueño del único establecimiento de comestibles y bebidas existente, donde debían de acudir forzosamente todos los vecinos a diario para que la distribuyera.

Otro medio de comunicación con el resto del mundo fue la transmisión oral, sobre todo, en un lugar de llegada o de paso de viajeros que trían consigo noticias de cualquier tipo.

Con el tiempo, el advenimiento de la radio de transistores a batería, la televisión y la generalización de la energía eléctrica, fue distinto, ya que los medios de comunicación de masas incidieron notablemente en nuestra vida y la hicieron diferente.

A pesar de tener una cierta preferencia en los precios de billetes sobre el resto de los ciudadanos, viajar en el tren para los ferroviarios no era muy frecuente, salvo en el desempeño de sus obligaciones laborales o en caso de necesidad. No hay que olvidar que, por entonces, viajar por placer era una actividad que solo le estaba reservada a unos pocos elegidos.

Lo que verdaderamente posibilitó la interacción con el exterior fue la socialización de los medios de locomoción particulares. Según qué época, la bicicleta fue el primer vehículo que estuvo al alcance de los trabajadores. Luego, los pequeños velomotores y más tarde, el coche, sobre todo los modelos utilitarios popularizados durante los años sesenta.

Se ha dicho ostensiblemente que los ferroviarios y sus familias ocupaban viviendas que no les pertenecían. Sin embargo, a pesar de la movilidad a que estaban obligados, en unos años, sus destinos podían quedar congelados si no ascendían de categoría o eran reclamados por su especialidad en otros puntos de la Red. Es por ello que, en la década de los sesenta, como ocurrió con el resto de los trabajadores del país, se comenzó a hacer acopio de viviendas de las que fueron propietarios. Por tanto, su vida ya no estaba indefectiblemente unida al lugar en el que trabajaron durante tantos años y así, afortunadamente, dividieron su existencia entre dos mundos.

Con ello, siguieron dependiendo del tren, pero algo menos...

36.19.0. Los ferroviarios ubicuos

En un análisis sobre los modos de vida de los agentes del ferrocarril y sus familias no podía faltar una alusión explícita a “los ferroviarios ubicuos”, es decir, a aquellos cuyo trabajo se desempeñaba al compás del movimiento de los trenes, porque si bien su lugar de residencia estaba en una capital o en un nudo ferroviario importante, su labor estaba dentro de los convoyes que viajaban entre un punto y otro.

Los trabajadores a los que se alude podían vérselos en los trenes de viajeros, en mixtos y en mercancías. En cualquiera de los tipos citados estaban los maquinistas, los maquinistas auxiliares, los fogoneros, los jefes de tren principal, los jefes de tren y los guardafrenos. Además, en los de viajeros y mixtos estaban los interventores en ruta y los responsables de correos, entre otros.

36.19.1. Los maquinistas y fogoneros

Según comentaba el especialista Ángel Maestro, *“el maquinista empezaba generalmente su vida profesional después de años de fogonero en una locomotora, no destinada habitualmente al servicio de viajeros, sino al de mercancías — e incluso en la maniobra — o con trenes tipo tranvía o, como mucho, semidirectos”* (1984: 26).

El vínculo establecido entre los maquinistas y fogoneros y su locomotora *“hace pensar que no se manejase una simple herramienta de trabajo, sino que se fuese*

propietario de la misma por su identificación y entrega con ella” (Maestro, 1984: 26). Es posible que el hecho de que se les confiase tamaño bien ferroviario “movía a una lógica y natural ansia de emulación e incluso de superación que hacía que la pareja estuviese en los depósitos dos y tres horas antes de la salida de los trenes, a fin de revisar hasta el mínimo todos los detalles que asegurasen el funcionamiento” de las locomotoras (Maestro, 1984: 27).

Su trabajo era muy duro, sobre todo en la etapa del vapor, debido a la baja calidad del carbón empleado. El analista que hemos manejado para este apartado indicaba que el combustible era tan deplorable y daba *“tan gran número de escorias que hacían la limpieza del emparrillado sumamente penosa”*. Como consecuencia, no se quemaba bien del todo y *“la vaporización era deficiente y las presiones de funcionamiento insuficientes, por lo cual es fácil imaginar el sufrimiento producido al afrontar las rampas duras, y aún durísimas, en la que es tan pródigo el perfil de nuestros ferrocarriles”* (Maestro, 1984: 24).

Posteriormente, cuando en los años cuarenta y cincuenta del siglo XX se fuelizaron las locomotoras de vapor, se produjo una mejora en la labor del fogonero *“que fue más considerable el cambio que el del vapor a la tracción Diesel o eléctrica”*. En realidad, el nuevo combustible no es que aportase más potencia de marcha, porque el carbón bueno era igual de eficaz, pero sí que se aseguraba *“una presión constante que precisamente por esas características de regularidad permiten aumentar el tonelaje de los trenes y hacer que un trayecto en que una “Mikado” de carbón podía remolcar 500 Tm., con fuel-oil se venían incrementando las cargas en un 10 por 100, o sea, 550 toneladas (Maestro, 1984: 28)”*.

36.19.2. Los trabajadores de los trenes

Los jefes de tren tenían a su cargo toda la responsabilidad de la misión encomendada al tren, por lo que todos los operarios estaban bajo su control directo, como los maquinistas, fogoneros y los guardafrenos. Su autoridad se efectuaba en los tramos entre estaciones y en estas se delegaba en los jefes de estación. Tenían que custodiar los bienes facturados y no podían abandonar el tren bajo ningún pretexto, salvo causa de fuerza mayor, por lo cual, los furgones en los que viajaban tenían casi todos pequeños servicios incorporados.

Los guardafrenos iban montados en las garitas de los vagones y estaban atentos a las indicaciones acústicas que daba el maquinista con el silbato de la locomotora que consistían en emitir dos silbidos para apretar los respectivos frenos y un solo silbido para aflojar los frenos (Bonilla, años noventa del siglo XX). También tuvieron a su cargo la comprobación de las zapatas de freno cuando llegaban a las estaciones, abrir las puertas en la etapa en la que los coches tenían departamentos independientes, vigilar que no viajase nadie en los vagones de forma incorrecta como en techos, topes, etc.

Los interventores en ruta tenían la obligación de controlar que los viajeros portasen sus respectivos billetes, vigilaban el correcto uso de los utensilios de a bordo, que hubiese un orden adecuado para proporcionar comodidad entre los pasajeros, etc.

36.19.3. Otros trabajadores

Aparte de estos, hubo algunos otros especialistas que viajaron en trenes específicos, como los basculistas, que debían recorrer las líneas para llegar a las estaciones donde hubiera alguno de estos artilugios para repararlo o comprobar su correcto funcionamiento. Tuvieron sus propios vagones específicos en los que se les dispensó unos lechos para poder dormir.

Así mismo, los pagadores y pagadores auxiliares tenían que recorrer las líneas a bordo de un coche pagador enganchado a cualquier tren de mercancías que se iba parando en las distintas estaciones y casillas de vía y obras para abonar el salario de los trabajadores en los tiempos en los que no se abonaba a través de una cuenta bancaria. Al igual que los basculistas, también tenían sus camas en el propio lugar de trabajo junto a la caja fuerte, la mesa una estantería etc. Sus vagones tuvieron rejas en las ventanas.

Los agentes comerciales de las compañías ferroviarias también viajaban en los trenes en los tiempos en los que los vehículos particulares a motor no se habían socializado, para visitar a industriales con la idea de incorporarlos a la nómina de clientes a los que la empresa iba a transportar las mercancías que producían en sus fábricas.

Los responsables de correos tenían a su cargo la entrega y recogida del correo en las distintas estaciones. Aunque su trabajo lo realizaban en un tren, no eran ferroviarios propiamente dichos.

Al igual que estos últimos, habría que añadir a esta relación de personal un par de trabajadores que tampoco pertenecieron al ferrocarril pero que fueron durante decenas de años parte ineludible de los trenes de viajeros. Se alude a la pareja de la Guardia Civil que obligatoriamente iba en los trenes de viajeros con el fin de implantar, incluso en un elemento móvil, la presencia del poder estatal y la seguridad.

36.19.4. Su modo de vida

Normalmente, todos hacían sus servicios partiendo del sitio al que habían sido destinados y tenían fijado su final en algún lugar determinado, que solía ser el punto de destino del tren en el que viajaban o en alguna parada intermedia del recorrido total de la línea. Por ejemplo, en la de Córdoba a Almorchón, los trenes partían de la capital cordobesa y recorrían el camino hasta Cabeza de Vaca o Belmez. Allí, se cambiaba de locomotora y los maquinistas, los fogoneros y el personal del tren en general se quedaban en los dormitorios destinados a quienes debían pernoctar a la espera de montar en los trenes de regreso para seguir con su trabajo, lo que producía unas jornadas laborales de muchas horas y una vida alejada constantemente del hogar de residencia.

Debido a su trabajo fuera de casa, solían llevarse la comida en una fiambra y comían en el tajo o bien cuando llegaban a su destino.

Todos ellos hacían noche en lugares alejados de su destino por mor de su labor, donde había alguna cocina, un dormitorio común y poco más. En años pretéritos, ni siquiera podía pensarse en tomar un baño porque ni siquiera había agua corriente o los más mínimos servicios higiénicos.

Ángel Maestro dijo al respecto que la labor de estos trabajadores era muy penosa debido a *“los alojamientos en depósitos o reservas donde tenían que pernoctar. Dormitorios colectivos de 20 ó 30 camas, donde aparte de los malos olores derivados de la higiene más o menos escrupulosa de algunos, los ruidos continuos de personas que*

entraban o salían comenzando o acabando sus servicios” imperaban las charlas en tono más alto de lo permitido “los ruidos de las máquinas, etc., convertían el reposo en algo difícil, pero al que se llegaba por verdadero agotamiento. Ya que es fácil imaginar que, después de jornadas inacabables de veinte o veinticuatro horas seguidas, solamente el cansancio físico podía vencer esas incomodidades” (1984: 28).

Para una mayor información al respecto, ver el artículo “Los ferroviarios en la historia del ferrocarril: el caso de RENFE” realizado por el equipo de trabajo de la Unidad de Negocio de Regionales cuya coordinación corrió a cargo de Carlos Lapastora Hernández.

37.0.0. ORGANIGRAMA DE TRABAJO DE ANDALUCES

37.1.0. Introducción

Según opinaba el investigador Polo Muriel, el estudio del empleo ferroviario en general y las relaciones laborales en la historiografía española desde la década de los noventa del pasado siglo en adelante *“han pretendido reivindicar el factor trabajo como elemento de suma trascendencia en los análisis sobre las importantes transformaciones económicas que han tenido lugar”*. Sin embargo, pese a que esta cuestión ha sido sobradamente tratada en Francia y en Gran Bretaña, en España, no se ha profundizado sobre *“los efectos de arrastre del ferrocarril en los mercados de trabajo, sobre la creación de mercados internos y, en general, sobre un buen número de aspectos relativos al factor humano en el ferrocarril español, adolecen todavía de estudios similares a los realizados en otros países”* (2008: 643).

Como opinaba el acreditado investigador Julián Sobrino, se puede hablar de la existencia de una clase *“ferroviaria, estructurada, jerarquizada, formada. Preparada para ingresar en su correspondiente estrato, dependiendo de su nivel de renta y preparación, de la naciente sociedad de clases y dispuesta para ser transferida a otros sectores productivos debido a su siempre efectiva cualificación profesional”* (Sobrino, 2008: 850).

Por lo tanto, esta monografía sobre el organigrama de trabajo de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, incluida en una tesis doctoral que pretende tener un carácter humanista, intenta aportar algo más de luz a una cuestión poco tratada como es la situación social y laboral de los trabajadores de la citada empresa. Precisamente, la inserción de este estudio se justifica porque las normas sociales y laborales que dieron lugar al modo de vida de este colectivo obrero fueron exactamente las mismas que tuvieron los trabajadores de la línea de ferrocarril de Córdoba a Belmez puesto que esta formaba parte de la macroempresa.

La documentación usada para el análisis de prácticamente todo lo reseñado desde este punto hasta acabar el presente bloque se basa en tres textos de carácter normativo recogidos en otros tantos opúsculos editados por la Compañía de Andaluces durante la década de los años veinte y treinta.

En primer lugar, el *Proyecto de Contrato Colectivo y Régimen de Trabajo del Personal de las Compañías de Andaluces y del Sur de España a Base de Normas Profesionales y Económicas* (AA. VV., 1930: 1-98) es la compilación de las disposiciones acordadas en el Congreso celebrado en Málaga por el Sindicato de Ferroviarios de las compañías ferroviarias de Andaluces y Sur de España en sus sesiones del 25 al 30 de agosto de 1929 que presidió Antonio Velasco y en las que actuó de secretario Enrique Navas. En sus páginas, se desgranaban los 221 artículos mediante los que la corporación hacía explícito todo aquello referido a su funcionamiento. Por lo tanto, es una especie de *“carta magna”* en la que se describía pormenorizadamente su *modus operandi* y en la que se inscribe todo lo concerniente a los deberes y derechos de ella misma y de sus miles de trabajadores.

Además, también se han utilizado el reglamento de la *Mutualidad Ferroviaria A.S.E.* (AA. VV., 1924: 1-24) y el de la *Sociedad de Pensionistas* (AA. VV., 1933: 1-24), dependientes ambas de la Compañía.

El primero se publicó en 1924 y se imprimió en la Tipografía y Litografía de R. Alcalá, radicada en Málaga y al parecer también tenía una sucursal en Córdoba. Sus 41 artículos se encaminaban a beneficiar a los familiares de los asociados tras la muerte de estos).

El segundo se editó en 1933 y fue impreso en la Imprenta Molina, de Málaga, y a través de sus 30 apartados se intentaba gestionar una asociación destinada a conseguir que la empresa ferroviaria liquidase los atrasos que adeudaba a sus trabajadores jubilados.

Se ha de manifestar que estos tres textos se han comprado a través de Internet en una página Web de venta de artículos de segunda mano. Como quiera que no se ha podido localizar ningún ejemplar de estos opúsculos en ninguna biblioteca pública o privada, se cree que los datos que se aportan son completamente inéditos desde el punto de vista ferroviario, antropológico, laboral, etc. Además, la temática a la que alude el primero de los reseñados relativa al modo en que operaba una gran compañía férrea, nunca ha sido analizada en el panorama de la historiografía ferroviaria nacional, salvo de modo indirecto.

El citado trabajo de Polo Muriel aporta datos tomados de fichas de empleados de una de las divisiones de la compañía, por lo tanto, es una fuente parcial y dispersa. Pese a ello, el análisis realizado por este investigador se acerca a veces a la realidad que plantea el *Proyecto de Contrato Colectivo y Régimen de Trabajo*.

Con el fin de completar esta importante visión de la corporación, se recomienda al lector que consulte las tablas denominadas "Organigrama de trabajo de la Compañía de Andaluces", que se insertan en el apéndice final de esta tesis, donde se relaciona la totalidad de los doscientos cinco empleos distintos que tenía la corporación para poder ser operativa, clasificándolos por grupos, subgrupos, grupo de categorías, categorías, grupo de escalas y ocupaciones y donde se dan datos sobre la cuantía máxima y mínima del sueldo que percibía cada trabajador y una serie de medias para que pueda establecerse una comparativa entre las diferentes cantidades que se muestran.

Durante la lectura del presente capítulo se deberá tener constantemente en cuenta que prácticamente todo lo manifestado corresponde a una situación de la empresa que se encuadra en el momento histórico en que se produce la caída de la dictadura de Primo de Rivera y el final de la monarquía de Alfonso XIII.

37.2.0. La estructura de gobierno de la empresa

El cambio operado dentro de las estructuras de la civilización cuando se implanta la Revolución Industrial significó para el ser humano que capital y fuerzas productivas interaccionasen para generar riqueza, según explicitó Baldó Lacomba y como ya se ha visto en el capítulo dedicado a glosar la historia de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Baldó, 1993: 18). Sin duda que esta combinación entre ambas fuerzas, la que aporta su capacidad de trabajo y la que detenta el poder económico, es lo que representa el verdadero impulso de este cambio fundamental y lo que define la esencia de la Revolución Industrial.

Cuando se produce este cambio se concreta una nueva estructura social en la que predomina una burguesía empresarial acaparadora del capital y, por lo tanto, de todos

los sistemas de producción, como la tierra, la industria y los servicios, con la importante presencia en esta de la banca y de los medios de transporte. Este despliegue económico hizo también que este grupo minoritario escalase los resortes más altos del poder.

La existencia de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, pues, no es sino la consecuencia de un *statu quo* destinado a generar riqueza. Para dar una idea de cómo interactuaron el capital y los obreros ferroviarios de esta importante empresa, a continuación, se abordará de manera profunda en este apartado el mundo del trabajo de la empresa que nos ocupa, por lo que se tratará del equipo de gobierno que la dirigía; de los modos de ingreso en la empresa; de los deberes y derechos de los asalariados; de la organización y clasificación del personal, de los distintos cargos y empleos que era posible encontrar entre su nómina encuadrados en grupos; de los sueldos, indemnizaciones y primas; del escalafón para ascender y los traslados; de la sanidad e higiene en el trabajo; de las Cajas de Auxilio y de Pensiones con las que se distribuían las ayudas complementarias; del régimen disciplinario; de los permisos y vacaciones; y de otros aspectos varios, con lo que se tendrá una idea del organigrama de la empresa que dejará ver de una manera exhaustiva su modo de funcionamiento.

Desde un principio, el dominio de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces estuvo en manos de grandes capitalistas e inversores, tanto de procedencia hispana como francesa (AA. VV., (2004): 9). Debido a que la mayoría del dinero invertido venía directamente del país vecino, a lo largo del tiempo hubo una existencia ineludible de técnicos y gerentes de ascendencia francesa que estuvieron desempeñando su labor en los puestos de dirección e intermedios. Su representación, manifiesta a lo largo del discurrir histórico de la compañía *“influyó de forma muy importante en la gestión del negocio ferroviario, desde los aspectos más claramente gerenciales hasta los más claramente vinculados con la explotación. Se podría afirmar que su presencia marcó una gran impronta en la organización y el funcionamiento interno de cada uno de los servicios”* (Polo, 2008: 653).

A causa de todo ello, la corporación mantuvo durante casi toda su existencia una oficina abierta en París. Por lo tanto, Andaluces tuvo dos sedes bien diferenciadas. En España, la razón social estuvo radicada en Málaga, en el Paseo de Reding, en el edificio conocido como *“Palacio de la Tinta”*, denominado así por la afición de los andaluces a utilizar metáforas disparatadas para hacer chistes, a consecuencia de la cantidad de este líquido que se gastaba en hacer las nóminas de los numerosos empleados de la empresa.

La propiedad de la corporación radicaba, en un principio, en Joaquín de la Gándara y Navarro y en Jorge Loring y Oyarzábal. Por tanto, el poder de gestión lo retenía un equipo de directivos al que no eran ajenos algunos nobles, técnicos, especialistas e incluso, algunos accionistas importantes. Entre los socios acaudalados que se insertaron en el consejo de administración en sus primeros años se encontraban, lógicamente, Jorge Loring y Joaquín de la Gándara, José, el hermano de este, también los franceses Camondo y Duclerc, Edmundo Joubert y Villars, socio destacado del grupo financiero Paribas, Stern, el dramaturgo Adelardo López de Ayala, el escritor y diplomático egabrense Juan Valera, Segismundo Moret y, durante un breve espacio de tiempo, como ya ocurriera con Francisco Silvela, hasta Antonio Cánovas del Castillo, que ocupó la presidencia (Wais, 1974: 361). El sueldo de estos consejeros, en los inicios de la empresa y en el momento en que su número no era muy grande, ascendía a sesenta mil pesetas anuales.

La Compañía estaba dirigida por un equipo de gobierno compuesto por los Gerentes y Directores Generales, con el inglés Maegherman a la cabeza y el francés Détré como subdirector a partir de 1885. Bajo la tutela de esta cúpula se encontraban los numerosos Directores de Departamento que seguían a estos en la pirámide empresarial.

Como es obvio, estos directivos se ayudaban de una pléyade de trabajadores de muy diversa condición para poder hacer frente a las necesidades planteadas.

Es en torno a ellos sobre lo que se va a disertar a lo largo de la extensión del bloque en el que nos encontramos.

37.3.0. Los distintos oficios ferroviarios

Con respecto a los obreros del ferrocarril, el historiador José A. Piqueras considera acertadamente que *“en algo menos de las dos décadas que van de 1848 a 1868 se creó el oficio ferroviario”* y que *“de los nuevos oficios que creó la industrialización en el siglo XIX, uno de los más señalados fue el de ferroviario”*. Este quehacer, en sí, no era tal, sino *“una variedad de ellos, de muy diversa función y de dispar grado de cualificación [...] En la empresa ferroviaria coexistían los nuevos oficios relacionados con el movimiento de los trenes y los oficios tradicionales dedicados al mantenimiento y reparación”* (Sanz et Alii, 2005: 103-124).

Para poder entender en su conjunto el texto que sigue, habría que tener en cuenta algunos aspectos de lucha obrera y de reivindicaciones laborales que lógicamente se produjeron desde el preciso momento en que se constituyó la empresa. No solo se refieren estos datos a los trabajadores en sí, sino también a la normativa que se va generando a lo largo del tiempo.

En un principio, los horarios de trabajo no tenían una regulación específica, lo que dio lugar a muchos abusos cometidos por la empresa. Según se verá más adelante, las condiciones laborales que Andaluces aplicaba a sus trabajadores en sus primeras décadas no solo se referían a unos salarios que podían calificarse de miserables, sino también a jornadas laborales de horas y horas sin final. Las injusticias por parte de las compañías ferroviarias, al igual que las de otras empresas con respecto a sus empleados fueron muy notorias si se tiene en cuenta que según las leyes del siglo XIX, en caso de accidente se debía procurar en primer lugar la seguridad de los pasajeros (empezando por los de primera clase), después había que cuidar los bienes de las compañías y las mercancías, y, por último, la salud y la vida de los ferroviarios. En estas condiciones, la aplicación de cualquier normativa sobre jornada laboral era ilusoria y solo en el caso de los maquinistas se procuraba que no fuera superior a diez horas diarias.

Las luchas obreras desde las empresas ferroviarias fueron muy activas. Ya en 1896 se organizó el Sindicato General de los Ferrocarriles de España, que se conformó con el aglutinamiento de algunas asociaciones obreras ferroviarias, sin embargo, esta organización sindical no fue muy beligerante por la creencia de que empezaban ya a ser conscientes de su poder, sino por falta de seguimiento producido en los primeros paros convocados (Torquemada, 2011). En los primeros tiempos del ferrocarril no existían apenas horizontes de mejora, sin embargo, a medida que discurría el siglo XX los avances fueron notorios, hasta el punto de que algunos de estos, por la pérdida del poder de los sindicatos, hoy, son envidiables.

Esta situación vino a regularla el Real Decreto de 26 de junio de 1902, conocido como el "Decreto Moret", que prescribió una jornada laboral de once horas, lo que suponía un total de sesenta a sesenta y seis horas en los seis días laborables. Lo que habría que dilucidar es si en realidad alguna vez se llegó a circunscribir el horario laboral a los límites prescritos por la ley.

En circunstancias normales, el domingo se dejaba libre siempre, aunque esto se llegó a normalizar legalmente cuando se promulgó la Ley de Descanso Dominical, que entró en vigor en septiembre de 1904. Eso no quiere decir que se cumpliera a rajatabla en el caso de los ferrocarriles, un servicio público que debía estar en funcionamiento absolutamente todos los días del año. Como también se verá más adelante, en Andaluces, los turnos nunca fueron de las horas prescritas ni los descansos dominicales fueron universales para sus trabajadores. Ni siquiera se daban posteriormente o se abonaban al trabajador las horas trabajadas en esos momentos de asueto en aquellos momentos del cambio de un siglo a otro.

Se hubo de esperar a la generalización de la jornada laboral de ocho horas, promulgada mediante el Decreto de 3 de abril de 1919, pero tampoco llegó a producirse su aplicación, por lo cual, el Estatuto Ferroviario de 1923 volvió a impulsar paulatinamente su imposición definitiva en todos los órdenes.

En los años en los que Andaluces vivían su etapa final, en esos momentos que van desde el advenimiento de la Segunda República Española hasta la absorción de RENFE de todas las empresas ferroviarias, el trabajador del tren ya había adquirido conciencia profesional, de gremio, cuando antes tan solo había tenido concepto del oficio particular aprendido, y que por motivos de su adscripción a un ferrocarril determinado desempeñaba dentro de la empresa. Es decir, que se podía ser un herrero o un mecánico, pero al estar empleado en una compañía ferroviaria el trabajador se sentía parte de esta y no del gremio específico al que pertenecía (Sanz et Alii, 2005: 103-124).

Sin embargo, hasta ese instante, Andaluces había recorrido un largo camino en el que la empresa había estado regida por un entramado estructural razonado y razonable que le había hecho mantenerse en el tercer lugar de las grandes compañías ferroviarias del país.

Según el *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías 1929*, el número de empleados que conformaban el total de la plantilla de Andaluces se acercaba en los años finales de la década de los veinte a casi doce mil agentes, alcanzando en los primeros del decenio siguiente una cifra cercana a los trece mil, una cantidad que logró su cenit precisamente en esa etapa en la que la Segunda República se materializaba tras la reciente caída de Alfonso XIII (AA. VV., 1929).

Como se ha comentado ya, todo este conglomerado humano se distribuyó dentro de la Compañía hasta en doscientos cinco tipos de empleos distintos necesarios para que la empresa pudiese funcionar. Sin embargo, el cometido de cada uno era semejante a otros o diametralmente distinto, por lo que se debió realizar una separación por categorías en las que estaba encuadrado todo el personal. Estas se denominaban por un número ordinal:

- A la 1ª categoría pertenecían los empleados de una cierta cualificación intelectual.
- La 2ª categoría acogía los trabajos que tenían que ver con lo técnico o mecánico.

- En la 3ª categoría se integraba todo el personal femenino, independientemente de que su preparación hubiese estado marcada por estudios académicos o no, lo que redundaba en el sueldo, que era sensiblemente inferior al del hombre que menos cobraba, salvo en un caso específico.

37.4.0. Los servicios y departamentos

37.4.1. Las divisiones internas de la empresa

En las primeras décadas de su existencia, la organización corporativa de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en el campo departamental estaba constituida por varias dependencias que abarcaban cualquier aspecto de la infraestructura de la red que le era propia.

Había, así, un Departamento de Explotación dedicado a la salvaguarda del buen funcionamiento y a la progresiva ampliación de toda la trama viaria.

El Departamento de Material y Tracción se encargaba de que tanto el parque móvil como el parque motor cumpliera con su cometido y que estuviese en perfecto uso, dando de baja al material antiguo o deteriorado y haciendo acopio de nuevos vehículos.

El Departamento Comercial se encargaba de la gestión de los ingresos que tenía la compañía y que eran fiscalizados por el Departamento de Contabilidad para hacer frente a los numerosos pagos y necesidades económicas que originaba el normal desenvolvimiento de tamaño empresa.

El Departamento de Vías y Obras tenía como cometido la tarea de controlar otras dependencias muy importantes en su organigrama interno como eran los Subdepartamentos de Construcción de Instalaciones, dedicado a la nueva incorporación de dispositivos y edificaciones que ampliaran la red; el de Reforma y Reparación de Instalaciones, entregado a la modificación y mantenimiento de estas; y el de Datos del Personal Adscrito, que controlaba todo lo relativo a los trabajadores de la gran empresa (AA. VV., (2004): 9 y ss.).

Posteriormente, para su mejor operatividad, el organigrama de trabajo de Andaluces en las primeras décadas del siglo XX se distribuyó en siete Servicios y Departamentos de dispar naturaleza diferenciados por letras capitales y consecutivas que comenzaban en la A y continuaban su orden alfabético hasta alcanzar la G, de la manera siguiente (AA. VV., 1930: Art. 1):

- A. *Personal de las Oficinas en general.*
- B. *Inspecciones administrativas.*
- C. *Almacenes.*
- D. *Movimiento.*
- E. *Vía y Obras.*
- F. *Material y Tracción.*
- G. *Servicio Sanitario.*

Cada Servicio estaba subdividido en secciones, por lo que cada una necesitaba de una tipología de trabajadores diferente a las otras. Así, la organización y clasificación del personal se disponía en grupos, que se subdividían también en una serie de subgrupos profesionales que conformaban así todo un complejo entramado laboral de la empresa. En los grupos estaban integrados todos los agentes que prestaban servicios en

los distintos Departamentos que comprendían cada uno de ellos distribuido en los Sub-Grupos, que a su vez se diversificaban en grupos de categorías, categorías y grupos de escalas, tras lo que se especificaba el empleo concreto que tenía cada individuo (AA. VV., 1930: Art. 2). Por lógica, el número de oficios y trabajadores cualificados para atender los Servicios y Departamentos variaba de unos a otros, abarcando cualquier aspecto de la infraestructura de la red.

En primer lugar, la letra A correspondía a los trabajadores que gestionaban la actividad contable y burocrática, tan necesaria en cualquier empresa, que se llevaba en las oficinas centrales del Paseo de Redding, en Málaga.

Sus miembros se encargaban de la gestión de los ingresos que tuviera la compañía y que eran fiscalizados por el Departamento de Contabilidad para hacer frente a los numerosos pagos y necesidades económicas que originaba el normal desenvolvimiento de tamaño empresa.

Además, aunque tenían poco que ver con lo económico o lo administrativo, también se insertaban en el grupo los delineantes.

GRUPO A. Personal de las Oficinas en general

Sub-Grupos	Grupo categorías	Categoría	Grupo escalas	Empleos
1. Personal de las Oficinas Centrales	1.º	1. ^a	I	Jefes de Oficina
		2. ^a	II	Sub-jefes de Oficina
		3. ^a	III	Jefes de Negociados
		4. ^a	IV	Empleados principales
		5. ^a	V	Empleados
		6. ^a	VI	Empleados Auxiliares
2. Delineantes.	1.º	4. ^a	I	Delineantes Principales
		5. ^a	II	Delineantes
		6. ^a	III	Delineantes Auxiliares
3. Pagadores.	1.º	3. ^a	I	Pagadores
		5. ^a	II	Pagadores Auxiliares
4. Personal de las Oficinas de la línea	1.º	5. ^a	I	Contadores
		6. ^a	II a)	Escribientes
		6. ^a	II b)	Listeros
		6. ^a	II c)	Delineantes
5. Subalternos de Oficinas	1.º	6. ^a	I	Porteros, Ordenanzas y Guardas de Oficinas
	3.º	5. ^a	II	Grooms
6. Señoritas Empleadas	3.º	1. ^a	I	Señoritas Empleadas Principales
		2. ^a	II	Señoritas Empleadas

En Inspecciones Administrativas, perteneciente al grupo B, se encuadraban tanto los departamentos comerciales como los dedicados a los problemas legales.

GRUPO B. Inspecciones Administrativas

Sub-Grupos	Grupo categorías	Categorías	Grupo escalas	Empleos
1. Personal Técnico de lo Contencioso e Inspectores Administrativos	1.º	1. ^a	I a)	Inspectores Principales Administrativos
		1. ^a	I b)	Oficiales Letrados Principales
		1. ^a	I c)	Agentes principales de Investigación
		2. ^a	II a)	Inspectores Administrativos Oficiales Letrados
		2. ^a	II b)	Agentes Comerciales
		2. ^a	II c)	Agentes de Investigaciones
		2. ^a	II d)	Sub-Inspectores
		3. ^a	III a)	Oficiales letrados auxiliares
		3. ^a	III b)	Oficiales Procuradores
		3. ^a	III c)	Sub-Agentes Comerciales
		3. ^a	III d)	Sub-Agentes de Investigaciones
		3. ^a	III e)	

El personal de Almacenes, del grupo C, se encargaba, entre otras actividades, de gestionar el economato, controlar la buena disposición de los almacenes, repartir mercancías y hasta de realizar los variados uniformes del personal de la empresa.

GRUPO C. Almacenes

Sub-Grupos	Grupo categorías	Categorías	Grupo escalas	Empleos
1. Personal especial	1.º	1. ^a	I a)	Jefe del Economato de Víveres
		3. ^a	I b)	Guarda Almacén
		4. ^a	II a)	Agentes recepcionarios
		4. ^a	II b)	Distribuidores principales
		5. ^a	III a)	Agente recepcionario Auxiliar
		5. ^a	III b)	Distribuidores
		5. ^a	III c)	Dependiente Principal
		6. ^a	IV a)	Distribuidores Auxiliares
		6. ^a	IV b)	Dependientes
		6. ^a	IV c)	Repartidores
2. Personal de Sastrería	2.º	4. ^a	I	Oficiales sastres
		5. ^a	II	Ayudantes sastres
3. Personal Auxiliar	2.º	4. ^a	I	Capataces
		6. ^a	II	Peones
4. Personal auxiliar femenino	3.º	3. ^a	I	Oficialas sastras de 1ª categoría
		3. ^a	II	Oficialas sastras de 2ª categoría
		4. ^a	III	Empaquetadoras

Movimiento, el grupo clasificado con la letra D, se encargaba del funcionamiento de la red ferroviaria desde su perspectiva estática, aunque su designación en sí parezca un contrasentido, es decir, que sus trabajadores se dedicaban a la correcta operatividad

de las estaciones, aunque algunos subgrupos se encargaban de gestionar el trabajo en los trenes en marcha.

GRUPO D. Movimiento

Sub-Grupos	Grupo categorías	Categorías	Grupo escalas	Empleos		
1. Personal de Estaciones	1.º	2. ^a	I a)	Inspectores de Sección		
		2. ^a	I b)	Jefes de Estación Principal		
		3. ^a	II	Sub-Inspectores		
		3. ^a	III	Jefes de Estación		
		4. ^a	IV	Sub-Jefes de Estación		
		5. ^a	V	Jefes de Apeadero, Jefes de Apartadero, Factores de seguridad, Factores		
		6. ^a	VI	FACTORES ESPECIALIZADOS		
		6. ^a	VII	Telegrafistas		
		6. ^a	VII a)	Factores de removido		
		6. ^a	VII b)	Factores de transbordo		
		6. ^a	VII c)			
		2. Personal de Maniobras	1.º	5. ^a	I	Jefes de Maniobras
				6. ^a	II	Capataces de Maniobras
7. ^a	III			Guarda agujas		
3. Personal de Trenes	1.º	4. ^a	I	Jefes de tren Principal		
		5. ^a	II	Jefes de tren		
		6. ^a	III	Guarda-frenos		
4. Personal de Lampistería	1.º	5. ^a	I	Jefe Lampista		
		6. ^a	II	Lampistas		
5. Personal de Guardería	1.º	6. ^a	I a)	Escopeteros		
		6. ^a	I b)	Guardas		
		6. ^a	I c)	Porteros		
		6. ^a	I d)	Guardas de muelle		
6. Personal auxiliar de estaciones y trenes	1.º	7. ^a	I a)	Mozos guarda agujas		
		8. ^a	I b)	Mozos de enganches		
		8. ^a	I c)	Mozos de tren		
		8. ^a	I d)	Mozos lampistas		
		8. ^a	I e)	Mozos de estación		
7. Interventores en ruta	1.º	4. ^a	I	Interventor principal		
		5. ^a	II	Interventores		
8. Personal auxiliar femenino	3.º	2. ^a	I	Señoritas expendedoras		
		4. ^a	II	Limpiadoras		

El Departamento de Vías y Obras tenía como cometido la tarea de controlar otras dependencias muy importantes en su organigrama interno como eran los Subdepartamentos de Construcción de Instalaciones, dedicado a la nueva incorporación de dispositivos y edificaciones que ampliasen la red; el de Reforma y Reparación de

Instalaciones, entregado a la modificación y mantenimiento de estas; y el de Datos del Personal Adscrito, que controlaba todo lo relativo a los trabajadores de la gran empresa.

GRUPO E. Vía y Obras

Sub-Grupos	Grupo categorías	Categorías	Grupo escalas	Empleos
1. Personal Superior de Secciones	1.º	1. ^a	I	Jefes de Sección
		2. ^a	II	Sub-Jefes de Sección
		3. ^a	III	Conductores de trabajo
		5. ^a	IV	Conductores auxiliares de trabajos
2. Personal de conservación y vigilancia de la vía	2.º	2. ^a	I	Sobrestantes
		3. ^a	II	Alumnos sobrestantes
		4. ^a	III	Capataces
		5. ^a	IV	Guardas de la vía
		6. ^a bis	V	Obreros
3. Personal de los Talleres Centrales del Servicio y de las Secciones.	2.º	1. ^a	I	Oficiales Jefe de equipo
		3. ^a	II	Oficiales
			a), b),	Carpinteros, albañiles, etc.
		5. ^a	etc.	Ayudantes distintos oficios de la clase II
		4. ^a	III	Capataces
		6. ^a	IV	Peones
4. Servicio Eléctrico	1.º	4. ^a	I	Interventor Principal del Telégrafo
				Interventor del Telégrafo
		5. ^a	I a)	Electricista Principal
		4. ^a	I b)	Celadores del Telégrafo
		6. ^a	II a)	Relojeros
	2.º	5. ^a	II b)	Electricistas
		3. ^a	II c)	Relojero Auxiliar
		6. ^a	III	Ayudantes Celadores
		5. ^a	III a)	Ayudantes Electricistas
		5. ^a	III b)	Oficiales Jefes de Equipo
		1. ^a	IV	Oficiales
		3. ^a	V	Ayudantes
5. Personal de Guardería	2.º	5. ^a	VI	
		6. ^a	I a)	Guarda-barreras hombres, Guarda-puentes, etc.
	3.º	5. ^a	I b)	Guarda-barreras mujeres

El Departamento de Material y Tracción se encargaba de que tanto el parque móvil como el parque motor cumpliera con su cometido y que estuviera en perfecto uso, dando de baja al material antiguo o deteriorado y haciendo acopio de nuevos elementos.

El grupo aglutinaba no solo al personal que se dedicaba a que los trenes circularan convenientemente, fuese cual fuese su cometido, sino también aquel otro

conjunto de empleados dedicados a la reparación y puesta a punto del parque motor y móvil.

GRUPO F. Material y Tracción

Sub-Grupos	Grupo categorías	Categorías	Grupo escalas	Empleos
1. Depósito y personal de locomotoras	1.º	1. ^a	I	Jefes de Depósitos
		2. ^a	II	Sub-Jefes de Depósitos
		3. ^a	III a)	Jefes de Maquinistas
	2.º	3. ^a	III b)	Jefes de Reserva
		1. ^a	IV	Maquinistas
2. Personal de Recorrido	1.º	2. ^a	V	Maquinistas auxiliares
		4. ^a	VI	Fogoneros
	2.º	5. ^a	VII	Aspirantes
		1. ^a	I	Jefe Visitador Principal
		1. ^a	II	Jefes Visitadores
		3. ^a	III	Visitadores
		5. ^a	IV	Ayudantes Visitadores
3. Personal de los Talleres Generales y de los Depósitos	1.º	6. ^a	V a)	Limpiadores
		6. ^a	V b)	Peones
		1. ^a	I	Contramaestre Principal
	2.º	2. ^a	II	Contramaestres
		3. ^a	III	Sub-Contramaestres
		1. ^a	IV	Oficiales Jefes de Equipo
		3. ^a	V	<i>Oficiales:</i>
		V a), V b), etc.		Ajustadores, caldereros, montadores, etc., etc.
		4. ^a	VI	<i>Oficiales auxiliares:</i>
		VI a), VI b), VI c), etc.		Aserradores, Cepilladores, Encendedores, etc., etc.
3.º	5. ^a	VII	Ayudantes de las distintas categorías	
4. Personal Auxiliar	2.º		VIII	Aprendices
		4. ^a	I	Capataces
		6. ^a	II	Guardas
		6. ^a	III	Peones

Según se indica en la obra *En el nombre del oficio*, “en una primera fase, la iniciativa asociativa correspondió a los trabajadores de talleres, más numerosos y de perfil laboral mejor definido porque entroncaban con la tradición de oficios consolidados en los ramos de metal, mecánica y carpintería, además de otros secundarios”. Ese diverso “repertorio de categorías laborales determinó la aparición de una acusada jerarquía que se tradujo en un gremialismo muy acusado, que aún hoy subsiste” (Sanz et Alii, 2005: 103).

Con el desarrollo, la Sanidad llega a ser un elemento más dentro del mundo del Trabajo. Así, todas las grandes empresas acabaron teniendo departamentos de salud porque de la buena salud del trabajador depende también la buena marcha de una empresa y, como es natural, su parte económica. En Andaluces, esta sección se encuadró en último lugar y en el grupo G.

GRUPO G. Servicio Sanitario

Sub-Grupos	Grupo categorías	Categorías	Grupo escalas	Empleos
1. Médicos	1.º	5. ^a	I	Médicos de Sección
		6. ^a	II	Médicos Auxiliares
2. Practicantes	1.º	6. ^a	I	Practicantes
		7. ^a	II	Practicantes Auxiliares

Como se ha visto en el caso de esta compañía, y lo mismo ocurrió en el ferrocarril en general, había *“una gran dispersión de categorías de las que unas pocas son específicas de la profesión, mientras las restantes, básicamente las de talleres y obras, remiten a trabajos comunes”*, según dice también José A. Piqueras, que indica así mismo que *“la estructuración laboral interna del sector conformaba un ensamblaje de funciones casi perfecto que implicaba una cuidada planificación”* (Sanz et Alii, 2005: 106).

37.5.0. Escalas de sueldos y jornales

37.5.1. Preámbulo

Lógicamente, los emolumentos percibidos por el empleado eran diferentes para cada grupo. Existían dos formas de tasarlos. Había trabajadores a sueldo y a jornal, lo que indicaba que los primeros cobraban una cantidad concreta por el conjunto de lo trabajado cada mes vencido y los segundos lo hacían por una cantidad diaria. La percepción, en este caso, se hacía por semanas o quincenas.

Con respecto a la percepción de haberes, el personal estaba dividido en tres grupos generales, subdivididos a su vez en las categorías que se detallan a continuación y a las que estaban afectos los distintos empleos con los sueldos y jornales mínimos y máximos que se indican (AA. VV., 1930: Art. 17):

37.5.2. Grupo 1º. Agentes a sueldo anual

Categoría: 1^a

Empleos: Jefes de oficinas, Inspectores administrativos principales, Oficiales letrados principales, Agentes principales de investigación, Jefes de Sección de Vía y Obras, Contra maestres principales, Jefes de Depósitos y Jefes del Economato de Víveres.

Sueldo mínimo/máximo: 9.500/12.000 pesetas.

Categoría: 2^a

Empleos: Sub-Jefes de Oficinas, Inspectores Administrativos y de Sección, Oficiales letrados, Agentes comerciales, Agentes de Investigaciones, Jefes de Estaciones

principales, Sub-Jefes de Sección de Vía y Obras, Contra maestres, Sub-Jefes de Depósitos y Jefe Visitador principal.

Sueldo mínimo/máximo: 8.000/9.000 pesetas.

Categoría: 3^a

Empleos: Jefes de Negociados, Sub-Inspectores, Pagadores, Oficiales letrados auxiliares, Oficiales Procuradores, Sub-Agentes Comerciales, Sub-Agentes de Investigadores, Guarda de Almacén, Jefes de Estación, Conductores de Trabajos, Sub-Contra maestres, Jefes de Maquinistas y Jefes de Reserva.

Sueldo mínimo/máximo: 6.500/7.500 pesetas.

Categoría: 4^a

Empleos: Empleados Principales, Delineantes Principales, Distribuidores principales, Agente recepcionario, Sub-Jefes de Estación, Interventor Principal, Jefe de tren principal, Interventor principal de Telégrafo.

Electricista principal.

Sueldo mínimo/máximo: 5.200/6.000 pesetas.

Categoría: 5^a

Empleos: Empleados, Delineantes, Pagadores auxiliares, Contadores de Sección, Agente recepcionario Auxiliar, Distribuidores, Dependientes Principales, Jefes de Apeadero, Jefes de Apartadero, Factores de Seguridad, Agentes principales de trasbordo, Jefes de Maniobras, Jefes de Tren, Jefe Lampista, Interventores en ruta, Conductores auxiliares de trabajos, Interventores del Telégrafo y Relojeros, Médicos de Sección y Expendedores de billetes.

Sueldo mínimo/máximo: 3.600/4.800 pesetas.

Categoría: 6^a

Empleos: Empleados auxiliares, Delineantes Auxiliares, Celador de Telégrafos, Escribientes, Listeros y Delineantes de la línea, Porteros, Ordenanzas y Guardas de la Oficina, Dependientes, Distribuidores Auxiliares, Repartidores, Factores, Relojero auxiliar, *Factores especializados*: Telegrafista de trasbordo y de Removido, Capataces de Maniobras, Guardas de Muelles, Guarda-frenos, Lampistas, Escopeteros y Guardas, Médicos Auxiliares y Practicantes.

Sueldo mínimo/máximo: 2.500/3.300 pesetas.

Categoría: 7^a

Empleos: Guarda-agujas y Practicantes auxiliares.

Sueldo mínimo/máximo: 2.200/2.400 pesetas.

Categoría: 7^a/8^a

Empleos: Mozos guardas-agujas y Mozos de tren/Mozos de enganches, Mozos Lampista y Mozos de estación.

Sueldo mínimo/máximo: 2.220-2.400/1.900-2.100 pesetas.

37.5.3. Grupo 2^o. Agentes a sueldo o jornal diario

Categoría: 1ª

Empleos: Oficiales Jefes de Equipo, Maquinistas y Jefe Visitador.

Jornal mínimo/máximo: 12,50/16,25 pesetas.

Categoría: 2ª/2ª bis

Empleos: Sobrestantes/Maquinistas auxiliares.

Jornal mínimo/máximo: 9,00-14,00/11,50-11,50 pesetas.

Categoría: 3ª

Empleos: *Oficiales*: Ajustadores, Basculistas, Caldereros, Ebanistas, Electricistas, Forjadores, Fresadores, Fundidores, Herramientistas, Hojalateros, Horneros, Lampistas, Modelistas, Moldeador, Montador, Soldador, Tapicero, Tornero de metal, Trazador, Visitador, Albañiles, Herreros, Carpinteros, Pintores y Alumnos Sobrestantes

Jornal mínimo/máximo: 8,50/12,25 pesetas.

Categoría: 4ª

Empleos: Capataces, Capataces de la vía, Fogoneros, *Oficiales Auxiliares*: Aserradores, Cepilladores, Encendedores, Fogoneros de alimentación y de máquina fija, Jardineros, Lavadores, Levantador, Obrero de rueda, Apomazador, Carbonero, Desbarbador, Engrasador, Sastres, Talabarteros, Taladradores, Terrajadores, Torneros de madera y Torneros de rueda.

Jornal mínimo/máximo: 7,00/10,50 pesetas.

Categoría: 5ª/5ª bis

Empleos: Ayudantes de los distintos oficios de la 3ª categoría y Guardas de la vía.

Jornal mínimo/máximo: 6,00-8,00/6,00-6,50 pesetas.

Categoría: 6ª/6ª bis

Empleos: Peones en general (Limpiadores, etc.)/Obreros de la vía, Guardas barreras y Guarda Túnel

Jornal mínimo/máximo: 5,00-7,00/5,00-5,50 pesetas.

37.5.4. Grupo 3º. Personal femenino

Categoría: 1ª

Empleos: Empleada principal.

Sueldo mínimo/máximo: 3.000/4.000

Categoría: 2ª

Empleos: Empleadas, Expendedoras, Taquígrafas, Telefonistas y Telegrafistas. Sueldo mínimo/máximo: 1.250/2.250

Categoría: 3ª

Empleos: Sastras.

Jornal mínimo/máximo: 3,00/5,50 pesetas.

Categoría: 4ª

Empleos: Limpiadoras y Empaquetadoras.

Jornal mínimo/máximo: 2,75/5,00 pesetas.

Categoría: 5ª

Empleos: Aprendices, Guarda-barreras y Mozas.

Jornal mínimo/máximo: 1,50/3,00 pesetas.

En la tabla “Organigrama de trabajo de la Compañía de Andaluces” situada en el Apéndice de este trabajo, se pueden cotejar las medias diarias y anuales de los sueldos y jornales que cobraban los distintos empleados de la empresa, así como las del resto de trabajadores de la época. A la vista de estos datos puede deducirse que el personal de la Compañía, según qué cargos, no estaba mal pagado, dado que había muy pocos empleos dentro de esta que registrasen un índice de percepción pecuniaria que estuviese por debajo de la media diaria general del país, calculada en algo más de siete pesetas.

Pero, el hecho de que el sueldo de los empleados de la compañía ferroviaria fuese superior a la media de otros empleados similares del resto del país no quiere decir que fuesen adecuados para encarar los acuciantes problemas de la economía de la época, marcada por las crisis constantes que surgieron a lo largo del mandato de Alfonso XIII. Por ello, con objeto de regularizar la situación de los agentes comprendidos en las distintas clases se procedió a su adaptación a unas escalas propuestas, observando para ello las siguientes normas:

- Según se fueron viendo los años de servicios de cada agente dentro de la clase y su capacidad según su categoría para percibir aumentos de sueldo, se fueron regularizando estos desde las cantidades que percibían por entonces hasta alcanzar las escalas propuestas.

- En los casos de agentes cuyos sueldos fueran superiores al que les iba a corresponder por el número de años de servicios en el cargo y clase, permanecerían con el mismo sueldo que disfrutaban y así se quedarían sin variación alguna hasta no se regularizase su situación con respecto a los baremos acordados.

- A los agentes que ejercían cargos sin que percibiesen el sueldo que se le asignaba a los mismos, se les regularizó este inmediatamente fijándoles la cantidad mínima de la categoría en la que estaban incluidos. Igualmente, se les colocó en el orden de antigüedad en la Compañía que les correspondía.

- Cuando se trataba de agentes cuyos sueldos eran inferiores a los que debían percibir con arreglo a las normas que se establecía por entonces, en relación con sus años de servicios en el cargo, se le regularizó de forma inmediata al objeto de que pasasen a percibir el sueldo que les correspondía por su clase y antigüedad en la misma (AA. VV., 1930: Art. 214).

- Para la adaptación de sueldos y jornales se tuvo en cuenta la siguiente escala de aumentos por años de servicio correspondiente a cada categoría del personal, de acuerdo con lo que se establecía en cuanto a las bases de los sueldos mínimos y máximos que se habían fijado (AA. VV., 1930: Art. 215).

A) Personal a sueldo anual. Grupo 1º.

Categorías	Sueldos mínimos	ANTIGÜEDAD EN LA CLASE					Sueldos máximos
		5 años	10 años	15 años	20 años	25 años	
1. ^a	9.500	10.000	10.500	11.000	11.500	12.000	12.000
2. ^a	8.000	8.500	9.000				9.000
3. ^a	6.500	7.000	7.500				7.500
4. ^a	5.200	4 años	8 años				6.000
		5 años	6 años				
5. ^a	3.600	3 años	6 años	9 años	12 años		4.800
		4 años	8 años				
6. ^a	2.500	2.700	2.900	3.100	3.300		3.300
7. ^a	2.200	2.300	2.400				2.400
8. ^a	1.900	2 años	4 años				2.100
		3 años	6 años				

B) Personal a jornal diario. Grupo 2º.

Categorías	Sueldos mínimos	ANTIGÜEDAD EN LA CLASE					Sueldos máximos
		5 años	10 años	15 años	20 años	25 años	
1. ^a	12,50	13,75	15,00	16,25			16,25
2. ^a	9,00	4 años	8 años	12 años	16 años	20 años	14,00
		5 años	10 años	15 años	20 años		
2. ^a bis	11,50						11,50
3. ^a	8,50	4 años	8 años	12 años	16 años	20 años	12,25
		5 años	10 años	15 años	20 años		
4. ^a	7,00	7,75	8,50	9,25	10	10,75	10,75
5. ^a	6,00	3 años	6 años	9 años	12 años		8,00
		4 años	8 años	12 años			
5. ^a bis	6,00	6,50					6,50
6. ^a	5,00	2 años	4 años	6 años	8 años		7,00
		3 años	6 años	8 años			
6. ^a bis	5,00	5,50					5,50

C) Personal Femenino. Grupo 3º.

Categorías	Sueldos mínimos	ANTIGÜEDAD EN LA CLASE					Sueldos máximos
		4 años	8 años	12 años	16 años	20 años	
1. ^a	3.000	3.250	3.500	4.000			4.000
2. ^a	1.250	3 años	6 años	9 años	12 años		2.250
		4 años	8 años	12 años			
		2 años	4 años	6 años	8 años	10 años	
		3,25	3,50	3,75	4,00	4,25	

3. ^a	3,00	12 años	14 años	16 años	18 años	20 años	5,50
		4,50	4,75	5,00	5,25	5,50	
		3 años	6 años	9 años	12 años	15 años	
		3,00	3,25	3,50	3,75	4,00	
4. ^a	2,75	18 años	21 años	24 años	27 años		5,00
		4,25	4,50	4,75	5,00		
		3 años	6 años	9 años	12 años	15 años	
		1,75	2,00	2,25	2,50	2,75	
5. ^a	1,50	18 años					3,00
		3,00					

37.6.0. Primas, indemnizaciones y otros emolumentos

37.6.1. Primas

Las primas eran una aportación al sueldo por parte de la empresa que se concedía a modo de incentivo o compensación. Había varios tipos diferentes.

La prima por reemplazo se entregaba cuando un agente sustituía a un compañero de mayor categoría en el cargo que ocupaba este último y su cuantía ascendía a la diferencia entre el sueldo que cobraba el sustituto y el sustituido (AA. VV., 1930: Art. 54). Cuando por un reemplazo se debía cambiar de residencia, la empresa abonaba al suplente una peseta diaria, además de los gastos de viaje (AA. VV., 1930: Art. 55), y en el caso de los agentes destinados expresamente a sustituciones, se les daba una gratificación invariable de trescientas pesetas anuales (AA. VV., 1930: Art. 56).

Las primas por economía de combustibles y engrases era un plus que se entregaba a los conductores de locomotoras a causa del carbón y el aceite de engrase que fuese posible economizar en los recorridos. Las cantidades se concedían por el ahorro del 10% del total de carbón no gastado en los servicios de viajeros y por el 15% en los de mercancías. De estas cantidades, se entregaban tres quintas partes al maquinista y las otras dos quintas partes al fogonero, salvo en el caso en que la misma locomotora hubiese sido conducida por varios operarios, ocasión en la que se procedía al reparto equitativo según el kilometraje hecho por cada pareja (AA. VV., 1930: Art. 57).

La misma proporción de tantos por ciento se fijaba en lo relativo al aceite economizado en las operaciones de engrase (AA. VV., 1930: Art. 58).

Las primas por recaudaciones suplementarias en ruta eran aquellas que se concedían para incentivar el celo puesto en su trabajo por los interventores. Se repartían a partes iguales entre todos los agentes que efectuasen el servicio a partir de las cantidades suplementarias que cobrasen, de las que se llevaban un 15%, cuyo mínimo era de cincuenta pesetas mensuales. Excepcionalmente, los interventores principales podían percibir el doble de la citada cifra (AA. VV., 1930: Art. 59).

Las primas por servicios especiales correspondían a varios tipos de empleos. Las telefonistas o telegrafistas recibían trescientas pesetas anuales (AA. VV., 1930: Art. 60), mientras que a los agentes del Servicio de Material y Tracción encargados del encendido de máquinas se les adjudicaba 1,50 pesetas sobre el jornal diario del que disfrutaban (AA. VV., 1930: Art. 61). Estas primas también las recibían los sustitutos de los empleos señalados y los fogoneros de trenes de trabajo si eran ellos quienes efectuaban el

encendido, independientemente de las primas que les correspondiesen por reemplazo y a las que se ha aludido más arriba (AA. VV., 1930: Art. 62).

Con carácter de prima o plus debido al aumento del coste de la vida, se concedió en los inicios de los años treinta un aumento transitorio general a la plantilla que afectó a los sueldos y jornales de todo el personal distribuido de la siguiente forma (AA. VV., 1930: Art. 200):

Categorías

Personal a sueldo y jornal	Personal Femenino	Porcentaje de aumento
1ª categoría		5%
2ª categoría	1ª categoría	10%
3ª categoría	2ª categoría	15%
4ª categoría	3ª categoría	20%
5ª y 5ª bis categoría	4ª categoría	25%
6ª, 6ª bis, 7ª y 8ª	5ª	30%

Esa disposición indicaba que si transcurrían cinco años y la situación y el índice del coste de la vida se hubiesen mantenido estacionarios, justificando la percepción constante de los suplementos o primas, pasarían estos a formar parte integrante de los sueldos, aumentando las bases y máximos en la proporción señalada (AA. VV., 1930: Art. 201). La buena voluntad de la empresa indicó que la fijación de los porcentajes de primas no era obstáculo para que se aumentasen en un futuro próximo si así lo exigieran las necesidades del coste de la vida (AA. VV., 1930: Art. 202), e incluso, transcurridos los citados cinco años (AA. VV., 1930: Art. 203).

Las primas por quebranto de moneda era una cantidad fija mensual que se le entregaba al trabajador que debía manejar dinero a fin de compensar las posibles pérdidas que sufriesen en el desempeño de su labor. Se les abonaban a los factores, expendedores y pagadores que prestasen servicio en expendedurías o en oficinas recaudadoras o pagadoras. Las diferencias entre cantidades percibidas por unos trabajadores y otros variaban según el tipo de trabajo a desempeñar. A saber:

Los recaudadores de factorías que realizasen hasta cincuenta operaciones diarias recibían veinte pesetas mensuales, los que realizaban hasta cien, treinta pesetas mensuales, y a partir de cien, cuarenta pesetas mensuales.

Los expendedores y expendedoras de billetes que prestaban servicio en las estaciones de pequeño tráfico cobraban quince pesetas mensuales, los de mediano tráfico percibían veinticinco pesetas mensuales y los de gran tráfico recibían treinta y cinco pesetas mensuales.

Debido a la gran cantidad de dinero que manejaban, los pagadores cobraban setenta y cinco pesetas mensuales, mientras que a los pagadores auxiliares se les abonaba cincuenta, salvo en el caso en que sustituyesen a los pagadores, circunstancia en la que se les abonaba la misma cantidad que a aquellos (AA. VV., 1930: Art. 63).

37.6.2. Indemnizaciones

El capítulo de indemnizaciones se efectuaba cuando el agente se veía obligado a desembolsar una cantidad de su propio peculio por cuestiones relacionadas con su trabajo. Las indemnizaciones por alquiler de casa se concedían cuando los agentes se veían obligados a ocupar una vivienda cercana al puesto de trabajo cuando la empresa no podía concedérsela por la escasez de esta. La mencionada indemnización se abonaba mensualmente en unión del sueldo del agente, a tenor de lo dispuesto en la Circular de la Dirección núm. 193 de Andaluces y 93 de Sur de España del 10 de junio de 1925 (AA. VV., 1930: Art. 64).

La indemnización por traslado se concedía cuando este se realizase por conveniencia de la Compañía. En ese caso, los billetes del empleado y sus familiares, el transporte del mobiliario y los equipajes corrían a cargo de esta. Además, si era casado o soltero con familia a su cargo, se le entregaba media mensualidad o un tercio de este si no tenían parentela que llevar con ellos tanto si tenía asignada o no vivienda de la Compañía. Al futuro desplazado se le entregaba un bono por el importe de la cantidad correspondiente junto a la orden de traslado para que en el momento en que le fuese comunicado el cese pudiese hacerlo efectivo para que no tuviese las lógicas dificultades económicas que le iban a ocasionar el desplazamiento (AA. VV., 1930: Art. 65).

En el caso de los traslados a petición propia no había lugar a percibir la menor cantidad de dinero adicional, por lo que la empresa solo corría con los gastos de billetes para el agente y su familia y el transporte de sus enseres (AA. VV., 1930: Art. 66).

Las indemnizaciones por gastos de viaje se concedían para sufragar las cantidades particulares aportadas por el agente para el desempeño de su labor. Había dos tipos de trabajadores destinados a percibirlos. Por un lado, estaban los que debían viajar forzosamente para realizar su cometido y, por otro, los que se desplazaban de manera ocasional. En este caso y según la categoría a la que se pertenecía, se podía cobrar los céntimos de peseta por cada hora de viaje que a continuación se detallan (AA. VV., 1930: Art. 67).

Personal a sueldo mensual	Personal a jornal diario	Personal Femenino	Grupo 1º	Grupo 2º
1ª categoría	-	-	0,70	0,75
2ª categoría	-	-	0,60	0,65
3ª categoría	-	-	0,50	0,55
4ª categoría	-	1ª categoría	0,40	0,45
5ª categoría	1ª, 2ª y 3ª categorías	2ª categoría	0,30	0,35
5ª categoría	4ª y 5ª categorías	-	0,25	0,30
7ª y 8ª categorías	5ª bis, 6ª y 6ª bis categorías	3ª, 4ª y 5ª categorías	0,20	0,25

Se consideraba como ausencia de la residencia oficial, a los efectos de la percepción de gastos de viaje, aquella que obligase al agente a alejarse más de cuatro kilómetros de la estación del punto donde tenía su residencia o para el personal de conservación de la vía, a salir de los límites de su cantón (AA. VV., 1930: Art. 68).

La compensación se devengaba por periodos de una hora contando desde la hora oficial de salida del tren en el que se viajaba hasta la llegada del convoy de retorno. Si los operarios de trenes y máquinas debían realizar operaciones previas en la estación antes de la salida o después de la llegada del tren en el que habían viajado, también tenían

derecho a percepción de indemnizaciones por el tiempo invertido en dichas faenas, contándose toda fracción igual o superior a treinta minutos como una hora completa, sin embargo, las fracciones de menos de ese tope no se tomaban en cuenta para cobrar esa compensación (AA. VV., 1930: Art. 69).

Cuando, en el curso de un desplazamiento, el agente volvía a pasar por su lugar de residencia y se detenía en el mismo, el tiempo de esta parada solo se le descontaba de la duración total de su desplazamiento en el caso de ser superior a una hora (AA. VV., 1930: Art. 70).

Había una situación denominada *ausencia de la residencia oficial* mediante la cual el agente podía optar a este tipo de percepción. Se daba en el caso de que la estación de destino distase más de cuatro kilómetros de la vivienda que habitaba o cuando el personal de conservación de vía debía salir de los límites del cantón que tenía asignado.

Los gastos de viajes efectuados fuera de la red de Andaluces se reembolsaban con un aumento del 50% sobre lo que le correspondiese por hora al agente (AA. VV., 1930: Art. 71).

En caso de que un empleado sustituyese a otro de una categoría superior, la cuantía de los gastos que percibía era la correspondiente al agente al que hubiera reemplazado (AA. VV., 1930: Art. 72).

Igual norma se seguía en los casos de agentes que aún con categoría diferente efectuasen servicios de la misma índole, como por ejemplo, los Conductores Auxiliares, Auxiliares de Sección de Vía y Obras y los Pagadores Auxiliares quienes, en todo caso, percibirían igual indemnización, por este concepto, que la que correspondía a los Conductores y Pagadores, respectivamente (AA. VV., 1930: Art. 73).

Cuando se debía reducir la plantilla, la empresa tenía que optar invariablemente por la disminución de la clase inferior de cada grupo de la escala (AA. VV., 1930: Art. 11), mientras que el aumento podía realizarse indistintamente en el empleo que fuese necesario (AA. VV., 1930: Art. 12).

Estaba prohibido que un cargo inferior sin nombramiento desempeñase otro superior debido a una vacante, a no ser que existiese un motivo de fuerza mayor. Pero, esto solo podía ser posible durante el tiempo indispensable hasta que se designase a la persona que debiera ocuparlo, que inexcusablemente no podía exceder de un mes, y tras abonarle al suplente la diferencia en el sueldo (AA. VV., 1930: Art. 13 y 14).

37.6.3. Otros emolumentos

Excepcionalmente, la Compañía podía distinguir libremente a aquellos agentes que tuviese a bien, así como estimular su celo profesional a base de primas especiales cuyo importe ni concesión se tenía en cuenta a los efectos del funcionamiento de los Escalafones ni para los derechos pasivos (AA. VV., 1930: Art. 213).

37.7.0. Modos de ingreso en los grupos y subgrupos

37.7.1. Preámbulo

Durante las últimas décadas del siglo XIX, como en cualquier otra etapa precedente, Andaluces persiguió el objetivo de dotar a todos los Servicios y

Departamentos de la Compañía de un personal competente para atender las necesidades de la explotación. Según afirma el investigador Polo Muriel, un aspirante a ingresar en la empresa debía presentar el *“Certificado de Penados, Extracto de la cédula personal, boletín con la situación militar del agente y Certificado de Estado Civil”* a lo que se acompañaba *“el Boletín de Reconocimiento Médico”*. *“cuando un empleado adquiría la condición de personal fijo en plantilla solía haber pasado previamente por otras situaciones laborales dentro de la misma compañía, como era la prestación de servicio como obrero eventual o suplementario en el caso del Servicio de Vía y Obras”*. Posteriormente, en su ficha, en la que se anotaban una serie de datos de carácter laboral, personal y hasta familiar, se indicaban también las propuestas que hacía el propio departamento para que fuese contratado como agente fijo. (2008: 655).

Así mismo, Polo Muriel indica que *“por regla general, todos los aspirantes a ingreso en la compañía se encontraban previamente apuntados dentro de una lista a la que se accedía mediante una instancia elevada al jefe del servicio”* (2008: nota a pie de página núm. 21). Luego, debían superar un examen consistente en una prueba de aritmética, en la que debían demostrar que sabían las cuatro reglas, y otra en la que debían escribir al dictado. En cambio, si se aspiraba a un puesto de peón solo se debía *“demostrar saber leer y escribir”* (Polo, 2008: 659).

Sin embargo, cercano ya el final de la monarquía de Alfonso XIII, el ingreso en cualquiera de los puestos de trabajo que se distribuían entre los distintos grupos y subgrupos que figuran en los cuadros de Grupos A, B, C, D, E F Y G ya mostrados se efectuaba mediante una oposición, un examen, una prueba de aptitud o bien un concurso con arreglo a las normas que se detallan a continuación (AA. VV., 1930: Art. 18):

37.7.2. Grupo A. Personal de las Oficinas en general

El Personal de las Oficinas Centrales, perteneciente al Sub-Grupo 1º, ingresaba por el Grupo VI de la escala, en el que se encuadraban los Empleados Auxiliares, previa oposición y con arreglo al orden de puntuación de los ejercicios.

Los Delineantes, enmarcados en el Sub-Grupo 2º, accedían por el Grupo III de escala y, al igual que en el anterior, mediante oposición y por orden de puntuación en los ejercicios.

Los Pagadores, correspondientes al Sub-Grupo 3º, ingresaban en la clase de Pagadores Auxiliares mediante concurso entre agentes fijos de la Compañía que no tuvieran un sueldo superior al fijado como mínimo a este Sub-Grupo.

El Personal de las Oficinas de Línea, vinculados al Sub-Grupo 4º, podían ingresar mediante examen en este Sub-Grupo por cualquiera de los apartados del Grupo II de la escala en el que estaban los Escribientes, Listeros y Delineantes.

Los Subalternos de Oficinas se relacionaban al Sub-Grupo 5º y sus puestos de trabajo se reservaban especialmente a agentes incapacitados para el trabajo por el hecho de haber sufrido accidentes o enfermedades, una designación que el texto original cita como *“inútiles”*. En caso de que hubiera sido necesario cubrir vacantes de estos agentes y no existiesen personas inhábiles a quienes ofrecerlas, se proveían de entre los mozos por riguroso orden de antigüedad o, en su defecto, entre los peones de los distintos Departamentos o Servicios de la Compañía que lo tuviesen solicitado y según un riguroso orden de antigüedad en la petición, debiendo ingresar en estos casos cobrando

el sueldo mínimo, pero, si se trataba de agentes impedidos percibían el sueldo que habían estado cobrando antes del problema que les aquejaba.

Las Señoritas Empleadas, incluidas en el Sub-Grupo 6º, ingresaban mediante oposición por el grupo II de escala.

37.7.3. Grupo B. Inspecciones Administrativas

Se accedía mediante concurso para los cargos técnicos de lo Contencioso y por oposición celebrada entre los agentes comprendidos en el Grupo IV de escala del Sub-Grupo 1º, del personal de las Oficinas en general o empleados principales que prestaban sus servicios en las Divisiones de Reclamaciones, Tráfico, Intervención y Movimiento para el resto de los cargos comprendidos en este Grupo, con excepción de los casos determinados en el Art. 217 de este mismo estatuto.

Por otra parte, los cargos de Sub-Inspectores de Movimiento se proveían con agentes del Grupo III de escala del Sub-Grupo 1º del Grupo personal de Movimiento.

37.7.4. Grupo C. Almacenes

Los Distribuidores, Dependientes y Repartidores, adscritos al Sub-Grupo I, ingresaban mediante examen por cualquiera de los apartados del Grupo IV de escala abierta

El Personal de la Sastrería, perteneciente al Sub-Grupo 2º, por el Grupo II de escala mediante concurso.

Los Peones, integrados en el Sub-Grupo 3º, lo hacían por el Grupo II de la escala, previa prueba de aptitud.

En el Sub-Grupo 4º se ingresaba por cualquiera de los Grupos de escala, ya que solo determinaban diferenciación de trabajos.

37.7.5. Grupo D. Movimiento

Los Agentes Especializados de Movimiento, integrados en el Sub-Grupo 1º, ingresaban por cualquiera de sus empleos, clasificados como a, b y c, mediante el Grupo VI de la escala y previo examen.

El Personal de Maniobras y Trenes, de los Sub-Grupos 2º y 3º, entraban de igual manera y siempre por el Grupo de escala inferior.

Los Lampistas, del Sub-Grupo 4º, accedían por el Grupo II de escala mediante una prueba de aptitud.

El Personal de Guardería, del Sub-Grupo 5º, se inscribían por cualquiera de sus empleos, clasificados como a, b, c y d, mediante concurso.

El Personal Auxiliar de Estaciones y Trenes, perteneciente al Sub-Grupo 6º, se adhería mediante el apartado E tras superar una prueba de aptitud.

La incorporación de los Interventores, que formaban parte del Sub-Grupo 7º, solo podía efectuarse mediante el Grupo II de la escala y después de superar una prueba de aptitud entre factores contables, de removido, de transbordos y telegrafistas que lo tuviesen solicitado o personal de las Oficinas de Intervención que llevasen en la empresa el tiempo de antigüedad necesario para disfrutar del sueldo asignado a estos cargos.

Únicamente en caso de no presentarse candidatos entre los agentes designados podría aceptarse personal extraño a la Compañía.

El Personal Auxiliar Femenino, del Sub-Grupo 8º, se incorporaba por concurso en su Grupo de escala.

37.7.6. Grupo E. Vía y Obras

El Personal Superior de Secciones, incorporado al Sub-Grupo 1º, ingresaba por el Grupo IV de escala mediante oposición.

El Personal de Conservación y Vigilancia de la Vía, es decir, los Obreros, integrado en el Sub-Grupo 2º, accedía por el Grupo V de la escala.

El Personal de los Talleres Centrales y de las Secciones, adscritos al Sub-Grupo 3º, se incorporaban por el Grupo III de escala, al que pertenecían los Ayudantes de cualquiera de los oficios, o por el Grupo V de escala del mismo Sub-Grupo, mediante prueba de aptitud si no hubiera aprendices aptos para desempeñar tales funciones.

El Personal del Servicio Eléctrico, del Sub-Grupo 4º, entraban indistintamente por cualquiera de los apartados del Grupo III de escala o por el VI, según la profesión o empleo.

El Personal de Guardería, perteneciente al Sub-Grupo 5º, se introducía mediante concurso por cualquiera de sus dos únicos grupos de escala.

37.7.7. Grupo F. Material y Tracción

Los agentes de Depósitos y Personal de locomotoras, pertenecientes al Sub-Grupo 1º, se incorporaban indefectiblemente por el Grupo VII de escala y mediante examen.

Los de Recorrido, del Sub-Grupo 2º, lo hacían mediante el Grupo IV de escala o por cualquiera de los apartados del Grupo V tras superar una prueba de aptitud.

Los de Talleres Generales y Depósitos, del Sub-Grupo 3º, ingresaban por el Grupo VI de escala en cualquiera de los oficios que correspondiese o por el Grupo VII mediante prueba de aptitud, si es que no había aprendices aptos para desempeñar tales funciones.

Finalmente, el Personal Auxiliar, integrado en el Sub-Grupo 4º, entraba en la empresa por el Grupo III de escala y mediante concurso.

37.7.8. Grupo G. Servicio Sanitario

Los Médicos estaban integrados en el Sub-Grupo 1º. Su ingreso se efectuaba a través del Grupo II de la escala y mediante oposición o concurso.

Finalmente, los Practicantes se encuadraban en el Sub-Grupo 2º, en el que se ingresaba mediante el mismo Grupo y sistema de pruebas que el personal médico.

37.7.9. El acceso a la Compañía

Para poder ingresar en la empresa se debía de haber cumplido los dieciocho años y no haber superado los cuarenta, aunque podía haber alguna excepción. El cargo al que

se podía optar en estas circunstancias era como peón o ayudante, pero, para ello, se debía de aprobar una serie de pruebas de distinta naturaleza cuyas características y dificultad dependían del puesto al que se optaba.

Los concursos estaban destinados a seleccionar al personal propuesto a cargos que no requiriesen ningún tipo de especialización. Se realizaban siempre entre los agentes ya contratados que hubiesen tenido algún tipo de incapacidad parcial que les impidiese desempeñar convenientemente su cargo anterior o para proveer de personal femenino a la sastrería y la sección de empaquetado de los almacenes, los servicios de limpieza, las expendedorías de billetes, etc. (AA. VV., 1930: Art. 21).

Las oposiciones estaban previstas para el personal que ya estuviese integrado en la Compañía y que aspirase a la provisión de cargos superiores, aunque también se utilizaba este método en los casos de ingreso a empleos técnicos y administrativos para dotar a las Oficinas Centrales radicadas en Málaga (AA. VV., 1930: Art. 19).

Las pruebas de aptitud eran aquellas a las que se sometían los aspirantes a empleos de carácter manual (AA. VV., 1930: Art. 20).

Las pruebas y evaluaciones las realizaba un tribunal de examinadores y calificadores que estaba constituido a partes iguales por vocales designados por la dirección y el personal. La presidencia corría a cargo de un agente superior del servicio al que optase el aspirante al puesto a cubrir (AA. VV., 1930: Art. 26).

Ante una misma puntuación, se debía dar preferencia al ingreso de un familiar de un agente frente a una persona sin ningún vínculo con la Compañía y de acuerdo a la escala de consanguinidad regida por un mayor grado de parentesco (AA. VV., 1930: Art. 25). Polo Muriel escribe que *“la consulta a los expedientes de personal nos ha permitido constatar un importante número de peticiones de ingreso en la compañía como aspirante, sobre todo de hijos, aunque también de hermanos y sobrinos e inclusive de nietos. De hecho, existía un modelo establecido por la compañía en la que el individuo en cuestión debía indicar su nombre y apellidos, el grado de parentesco y el nombre de su familiar, en la mayoría de los casos, el de su padre”* (2008: 667). Entonces, el aspirante pasaba a engrosar una lista y mientras tanto se resolvía si era admitido o no, los familiares recibían una notificación a la que estaban obligados a responder si era o no cierto el grado de parentesco que tenía con ellos el aspirante.

Todos los ejercicios de ingreso debían efectuarse antes de que se produjese una vacante. Por ello, todos los años debían convocarse cuantas oposiciones, exámenes o pruebas fuesen necesarios para reclutar un número de personas que fueran cubriendo las vacantes previstas que se fuesen produciendo debido al movimiento del escalafón interno de la empresa (AA. VV., 1930: Art. 23). Por ello, debían redactarse e imprimirse los programas para cada caso y las normas para las de aptitud para entregarlas a quienes las solicitasen (AA. VV., 1930: Art. 24).

Sea como fuere la manera de ingreso, se ha constatado que las fichas de agentes de la compañía conservadas indican que *“la media de edad de ingreso de los varones estudiados se situaba en los 26 años y en 27 en el caso de las mujeres”* (Polo, 2008: 668).

Una vez que se conseguía un puesto de trabajo, se establecía un acuerdo por voluntad expresa de ambas partes por tiempo indefinido en las condiciones establecidas por el Artículo II del Contrato de Trabajo redactado por el Ministerio (AA. VV., 1930: Art. 204). Su rescisión estaba sujeta a lo mencionado expresamente como causas de despido en el articulado de las diferentes bases (AA. VV., 1930: Art. 205). Ni siquiera en caso de cesión o venta de la empresa podía considerarse finiquitado el acuerdo (AA.

VV., 1930: Art. 206). Solo en caso de alcanzar un acuerdo bilateral podía llegarse a la terminación del mismo (AA. VV., 1930: Art. 207).

En caso de incumplimiento por alguna de las partes, la contraria podía optar por darlo por terminado o bien exigir su cumplimiento a la otra pidiendo una indemnización por daños y perjuicios (AA. VV., 1930: Art. 208).

Cada quinquenio podía hacerse una remoción de las bases y normas prescritas, así como una revisión de los diferentes reglamentos de trabajo por una comisión mixta en la que figuraban una serie de personas designadas por la Compañía y por el personal, con lo que se modificaban, una vez justificadas oportunamente las enmiendas, cuantas normas resultasen defectuosas o perjudiciales para alguna de las partes (AA. VV., 1930: Art. 209).

Las bases fijadas en el articulado se aplicaban a todo el personal de Andaluces, así como al que pertenecía a las líneas o compañías adquiridas o explotadas por la empresa así como al de otras que pudieran adquirirse (AA. VV., 1930: Art. 210).

En ningún caso, esta podía mermar los beneficios y derechos contraídos por los trabajadores. Las estipulaciones contenidas en el contrato de trabajo obligaban a sus firmantes, pero la Compañía quedaba en completa libertad para aplicar las normas que tuviera a bien (AA. VV., 1930: Art. 211).

La implantación de las bases y normas de este no daba lugar a modificaciones en el régimen que pudieran mermar beneficios y derechos concedidos con anterioridad por la Empresa a sus agentes, aunque no se mencionasen expresamente en el contrato (AA. VV., 1930: Art. 212).

37.7.10. Las Escuelas de Aprendices

Cuando se aproximaba la década de los años treinta, se entrevió la posibilidad de poner en funcionamiento un centro de aprendizaje con la intención de capacitar a los aspirantes a futuros ferroviarios que sirvieran de cantera para la natural renovación de la plantilla (AA. VV., 1930: Art. 120). La Escuela de Aprendices se creó en Málaga porque era allí donde estaban radicados los Talleres Generales de la Compañía. Por lo tanto, era el lugar donde se debía de precisar un mayor número de meritorios.

Las solicitudes de admisión para el cargo de aprendiz, que debían ser dadas a conocer anualmente mediante una lista, se relacionaban por riguroso turno de recepción y así se debía de ir llamando a los interesados para cubrir las vacantes que se produjeran (AA. VV., 1930: Art. 132). Sin embargo, tenía preferencia para optar a esa plaza todo hijo o familiar directo de un agente (AA. VV., 1930: Art. 121), por lo que el turno de llamada quedaba sin efecto ante esta preferencia para cualquiera que no lo fuese. Y es que, desde el origen de la Revolución Industrial, en la que la estabilidad del empleo en empresas consolidadas era una constante, se había seguido esta práctica.

La causa se debía a que la entrega de un obrero a un cargo durante años era garantía suficiente para valorar su actitud y aptitud para el trabajo y además se conocían sus valores como individuo, por lo que se podía intuir la posible idoneidad de la formación humana que este debía de haber dado a sus descendientes. Además, para mantener su propia respetabilidad ante los jefes y el resto de los compañeros, el ascendiente velaba por la rectitud personal y el buen cumplimiento en el trabajo de su heredero, con lo que esta práctica era beneficiosa para ambas partes. Así mismo, con la

inclusión de este joven trabajador, la empresa contribuía a aumentar el nivel de vida de las familias de sus obreros, con lo que se paliaba en parte la posible conflictividad laboral.

Además, el aspirante debía contar con la suficiente instrucción primaria y con un mínimo de catorce años de edad. En realidad, la *Ley de 13 de marzo de 1900 fijando las condiciones de trabajo de las mujeres y de los niños* establecía las circunstancias del quehacer de esos dos grupos humanos y vetaba totalmente la faena a los menores de diez años (Art. 1).

En cuanto a las edades superiores a esta y menores de catorce, únicamente se les autorizaba a trabajar seis horas en la industria y de ocho en los comercios, siempre que tuviesen descansos que no sumasen todos menos de una hora (Art. 2). Así mismo, se prohibía el trabajo nocturno a este grupo de edad en todas sus formas (Art. 4), laborar en minas, en lugares donde hubiese que manipular materiales inflamables, limpiar motores mientras estuviesen funcionando (Art. 5, Apartados 1º, 2º y 3º) y específicamente se prescribía el trabajo en lugares donde se confeccionasen libros, carteles, etc., de contenido que atentase contra la moral a los menores de dieciséis años (Art. 6).

Curiosamente, a los niños que acreditasen saber leer y escribir se les permitía trabajar un año antes de las prescripciones que se hacía en los artículos (Art. 8).

A los de catorce a dieciocho años podían trabajar ocho horas, pero no en lugares como una mina y en otros en que hubiese unas condiciones difíciles, lo que no era el caso de los aprendices de Andaluces.

Con los meritorios de esta empresa que resultaban aptos se constituía el *Escalafón especial de Aprendices* donde se colocaban por riguroso orden de puntuación. De esta jerarquía interna se proveían las plazas de Ayudantes de los distintos oficios (AA. VV., 1930: Art. 124).

El número de aspirantes se fijaba tomando como referencia el número de equipos o brigadas existentes en cada taller, por lo que se asignaba un aprendiz por cada uno de ellos (AA. VV., 1930: Art. 131).

Desde su ingreso, el aspirantes cobraba un jornal diario de 1,50 pesetas durante el primer año, 2 pesetas a lo largo del segundo, 2,50 pesetas en el tercero y 3 pesetas en el último (AA. VV., 1930: Art. 125).

Su labor durante este periodo consistía en aprender de una manera práctica el oficio que se les había asignado durante las horas normales de trabajo y, además, debía asistir durante al menos una hora y en días laborables, continuados o alternos, a recibir instrucción teórica nocturna. Para ello, la Compañía debía facilitar un local aparente, el material pedagógico necesario y el profesorado competente, que podía o no pertenecer a la empresa (AA. VV., 1930: Art. 127).

Por ello, a los aprendices afectos a los demás talleres repartidos por la red se les dio los mismos textos y programas que a sus compañeros de la capital andaluza y además se les asignó una cantidad extra de quince pesetas mensuales para que pudiesen recibir con ello la enseñanza teórica ineludible.

La falta de asistencia continuada durante quince días sin que existiese una razón justificada era motivo de la pérdida del curso (AA. VV., 1930: Art. 128). Además, todo solicitante a ingreso del cargo de aprendiz que no hubiese sido admitido por estar completa la plantilla, podía inscribirse para asistir a las clases teóricas nocturnas, con lo

que se iba preparando para el posible ingreso. Los que se encontraban en las condiciones apuntadas conservaban sus derechos al ingreso hasta la edad máxima de diez y seis años y pasado este tiempo solo podían ingresar al servicio de la Compañía una vez cumplidos los diez y ocho años por la clase de peones o ayudantes, previo el examen correspondiente (AA. VV., 1930: Art. 133).

Al igual que ocurría con el resto de los trabajadores, existía un reglamento de servicios generales y de estudios para los aspirantes que estaba constantemente a disposición de los interesados en el que se hacía constar el programa, las normas de ingreso y el calendario de pruebas a superar (AA. VV., 1930: Art. 130).

Transcurridos los dos primeros años, el aspirante debía someterse a un examen teórico y práctico en la capital malagueña. Los resultados contaban para alcanzar la designación de ayudantes, que se conseguía a partir del tercer año. En caso de no franquearlo, se daba de baja al suspendido sin que tuviese derecho alguno a efectuar una reclamación. Sin embargo, excepcionalmente, podía seguir su aprendizaje por espacio de los dos años siguientes, con lo que se le concedía otra oportunidad para que pudiese rebasar la prueba (AA. VV., 1930: Art. 123). Los gastos de celebración de esta debían ser sufragados en su totalidad por Andaluces (AA. VV., 1930: Art. 129).

Tras recibir el nombramiento de ayudantes, formaban parte del escalafón especial de aprendices, en el que se insertaban por riguroso orden de puntuación, con lo que se encontraban en la situación que les permitía el ingreso en la Compañía, a partir de lo cual, como cualquier otro trabajador de plenos derechos, podían optar al ascenso hasta puestos mejor remunerados.

El periodo de aprendizaje no podía exceder de cuatro años. Es decir, que si el aspirante no aprobaba tenía hasta ese tiempo máximo para obtener el título de Ayudantes, ingresando en el escalafón general del personal (AA. VV., 1930: Art. 122). En ese caso, contaban con un jornal diario de 4 pesetas y gozaban ya de todos los derechos de agentes fijos. Entonces, se les designaba como ayudantes aspirantes y conservaban su puesto en el escalafón de aprendices a efectos de su ascenso inmediato (AA. VV., 1930: Art. 125).

Durante su aprendizaje, los aprendices percibían los beneficios y garantías de la legislación vigente en ese momento y tenían coberturas por enfermedad, vacaciones y derecho a viajar de manera gratuita por las líneas de la red, gozando así de los mismos derechos que los demás agentes fijos, ya que estaban sometidos al mismo régimen disciplinario que el resto de los trabajadores de su clase (AA. VV., 1930: Art. 126).

37.8.0. Deberes y derechos de la empresa y del personal

37.8.1. Deberes y derechos de la empresa

Los deberes que la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces estaba obligada a cumplir con sus trabajadores, en virtud de los contratos firmados con ellos, se concretaban en (AA. VV., 1930: Art. 134):

- Cuidar de que se cumpliesen los preceptos legales en cuanto a higiene en el trabajo.
- Hacer hincapié en la observación de precauciones para evitar accidentes producidos por la maquinaria, la herramienta y los materiales.

- Satisfacer puntualmente los sueldos, jornales y retribuciones convenidas
- Facilitar el cumplimiento de los deberes cívicos, morales y sociales del obrero.
- Respetar las prescripciones de la legislación vigente en aquel momento en lo que concierne a la jornada de trabajo y a las estipulaciones que se derivasen del articulado de las distintas bases y apartados del contrato colectivo.

Los derechos que la empresa tenía sobre su plantilla se reducían a (AA. VV., 1930: Art. 135):

- Fijar las normas y horarios de los servicios.
- Establecer las sanciones motivadas por las faltas.
- Definir las bases de los concursos y redactar los programas de los exámenes y oposiciones para el ingreso o el ascenso del personal.
- Exigir mediante la vía legal lo incumplido por el personal y que estuviese estipulado en los contratos de trabajo.

37.8.2. Deberes y derechos del personal

Los deberes del agente se resumían en que debía (AA. VV., 1930: Art. 136):

- Cumplir las disposiciones de la Dirección o de las personas delegadas y el Reglamento establecido para cada clase de trabajo, siempre que sus apartados hubiesen sido redactados de acuerdo a la legislación vigente y con las estipulaciones del presente Contrato.

- Trabajar en caso de urgencia o causas imprevistas.
- Guardar el secreto profesional.
- Ejecutar por sí mismo el trabajo convenido.
- Indemnizar a la empresa con arreglo a las sanciones prescritas a causa de los daños y perjuicios originados por negligencia en el manejo de los elementos de trabajo, indisciplina o desobediencia, independientemente de la responsabilidad civil y criminal dimanada de sus actos.

Como puede apreciarse, normalmente, no se exigía a los trabajadores más compromiso que cumplir con las obligaciones que cada cual tenían asignadas para que el desarrollo de la actividad ferroviaria se desarrollase de una manera correcta. Hay que tener en cuenta que en un medio de transporte público la seguridad para bienes materiales y personas es fundamental. A partir de ahí, la vida que llevaban no era excesivamente complicada, salvo en el caso de los que detentaban una categoría inferior, puesto que, inexcusablemente, debían de ejercer su actividad a la intemperie arrojando así la volubilidad de los elementos.

En cuanto a los derechos, el trabajador podía:

- Reservarse cuantos derechos estuviesen estipulados en su contrato de trabajo y pedir responsabilidades a la Compañía por los medios que estimase oportunos si esta no cumplía lo convenido en cuanto a las condiciones de la labor encomendada, respecto a sus cargos y a la seguridad, higiene y previsión que la legislación preveía en ese momento histórico.

Además, la Compañía le reconocía al trabajador su derecho a (AA. VV., 1930: Art. 137):

- Percibir el abono de su sueldo en caso de enfermedad.
- La toma de vacaciones.

- Pedir excedencias, realizar permutas, optar a la inamovilidad y a la interrupción de los servicios.

- Viajar por las líneas explotadas por la compañía
- Recibir auxilios.

Tanto las reivindicaciones salariales como las referidas a la mejora de las condiciones de trabajo fueron las que más conflictividad generaron entre la empresa y el obrero, por lo que fueron las que más demandas provocaron desde las asociaciones que combatían por los derechos del trabajador. Normalmente, la agrupación se hizo de manera selectiva. Según indican los autores de *En el nombre del oficio*, “la separación entre unas y otras actividades, la especificidad de cada una, propició la asociación separada de quienes encontraban en su perfil ocupacional el nexo de pertenencia a un colectivo con tareas y problemas similares, o participaban de una suerte de simbiosis que forzaba la colaboración” (Sanz et Alii, 2005: 103). El mayor número de obreros que acogieron los sindicatos fueron los dedicados a desempeñar trabajos manuales, como por ejemplo los empleados en los talleres, o los de movimiento y tracción.

En el caso concreto de la empresa que se estudia, en el año 1884, los trabajadores de los talleres de Andaluces en Málaga crearon la Sociedad de Obreros de los Ferrocarriles de Málaga, que con la intención de integrar a todos los ferroviarios de España, manifestaba: “Unámonos todos los ferroviarios y hagamos una potente y vigorosa Federación que pueda darnos la victoria en nuestras luchas con las poderosas compañías ferroviarias” (Torquemada, 2011).

37.9.0. El personal de la Compañía

Para la fijación de la plantilla general del personal se debía tener en cuenta la debida dotación de todos los Servicios y Departamentos de la Compañía en relación con las necesidades de la explotación y con arreglo a las normas particulares que se fijaron para cada Grupo de personal (AA. VV., 1930: Art. 3).

37.9.1. A) Personal de las Oficinas Centrales:

En este apartado estaba encuadrado el personal burocrático. En sus diferentes subgrupos se insertaban los trabajadores de las oficinas radicadas en Málaga (Primero),²⁶ los delineantes (Primero), los pagadores (Primero), la mano de obra de las oficinas de líneas (Primero), los subalternos (Primero) y el personal femenino afecto a las labores burocráticas (Tercero).

De modo particular, se prescribía que existiese un jefe y un subjefe en cada una de las oficinas de los distintos servicios y divisiones de la empresa, así como un jefe de negociado, si es que el volumen de trabajo exigía la presencia de más de cinco agentes para poder desempeñarlo.

La plantilla de empleados principales la formaron el 55% de los cargos superiores de jefes y subjefes de oficina y los jefes de negociado, mientras que el número de los empleados no podía ser inferior al cuádruplo de los empleados principales.

²⁶ Entre paréntesis, se indica la categoría concreta, de entre las tres existentes descritas en el texto, a la que pertenece el citado empleo.

Los empleados auxiliares no excedieron nunca del 35% del total de cargos superiores, mientras que al personal femenino le estaba vetado exceder de más del 30% del total del personal masculino, con exclusión de los empleados auxiliares.

Los mozos de las Oficinas Centrales estaban asimilados a los Ordenanzas, sin que ello pudiera determinar perjuicio alguno para los interesados (AA. VV., 1930: Art. 220).

El número de clases de empleos distintos necesarios para el funcionamiento de este apartado fue de veinticuatro (AA. VV., 1930: Art. 4).

37.9.2. B) Inspecciones Administrativas:

En este grupo se encontraban los gestores que se ocupaban de solventar los problemas legales y administrativos. El Departamento Comercial se encargaba de la gestión de los ingresos que tenía la Compañía.

La división se componía con el personal técnico de lo contencioso (Primero) y los inspectores de carácter administrativo (Primero).

El número de clases de empleos distintos necesarios para el funcionamiento de este apartado fue de doce.

37.9.3. C) Almacenes:

El personal de almacenes se dedicaba a surtir de vestuario a los empleados de la empresa y otros avituallamientos necesarios para el funcionamiento de la red. Entre sus miembros, destacaba el personal especial para este cometido (Primero), el de sastrería (Segundo), el auxiliar masculino (Segundo) y femenino (Tercero).

El número de clases de empleos distintos necesarios para el funcionamiento de este apartado fue de diecisiete.

37.9.4. D) Movimiento:

Este grupo velaba porque la circulación de toda la red fuese la adecuada. Había, así, un Departamento de Explotación dedicado a la salvaguarda del buen funcionamiento y a la progresiva ampliación de toda la trama viaria.

Aquí se daba cabida al personal principal (Primero) y al auxiliar de las estaciones (Primero), al de trenes (Primero), al de maniobras (Primero), de lampistería (Primero), guardas (Primero), interventores en ruta (Primero) y el auxiliar femenino (Tercero).

Para el acoplamiento razonable del personal, las estaciones se clasificaban como de gran tráfico, mediano tráfico y pequeño tráfico.

Las de gran tráfico debían estar regidas por un jefe de estación principal y los subjefes, factores y demás personal subalterno para el normal desenvolvimiento del tráfico y poder desarrollar la jornada de ocho horas que se impuso mediante el Decreto del 3 de abril de 1919.

Las de mediano tráfico estaban comandadas por jefes de primera y segunda clase, según la importancia de las mismas, un subjefe y el resto de la dotación que fuera precisa.

Las de pequeño tráfico podían ser dirigidas por jefes de clases inferiores y un factor de seguridad que podía hacer las veces de un subjefe de las estaciones de categorías precedentes (AA. VV., 1930: Art. 218).

En las líneas explotadas por la Compañía del Sur de España, en el tramo de Nacimiento a Gádor, único punto de la red de Andaluces donde existía tracción eléctrica, los Jefes y Sub-Jefes de la Central estaban asimilados a los de Depósitos, los Conductores o Tractoristas a los Maquinistas y los Auxiliares a los Fogoneros (AA. VV., 1930: Art. 219).

El número total de trabajadores afectos a una estación estaba marcado por las necesidades del servicio y las garantías de una correcta circulación de los trenes, por lo que en ningún momento podía adjudicarse a un agente una duplicidad de cargos (AA. VV., 1930: Art. 5). Estas mismas disposiciones se aplicaban también a la dotación del personal que cuidaba de los trenes (AA. VV., 1930: Art. 6).

El número de clases de empleos distintos necesarios para el funcionamiento de este apartado fue de treinta y cinco.

37.9.5. E) Vía y Obras:

Esta división cuidaba del estado óptimo de las instalaciones ferroviarias, teniendo también como cometido la tarea de controlar otras dependencias muy importantes en su organigrama interno como eran los Subdepartamentos de Construcción de Instalaciones, dedicado a la nueva incorporación de dispositivos y edificaciones que ampliasen la red; el de Reforma y Reparación de Instalaciones, entregado a la modificación y mantenimiento de estas; y el de Datos del Personal Adscrito, que controlaba todo lo relativo a los trabajadores de la gran empresa.

En este Servicio se incluía el personal superior de secciones (Primero), conservación y vigilancia de la vía (Segundo), el de los talleres centrales y secciones (Segundo), el de servicio eléctrico (Primero y Segundo) y los guardas y guardesas (Segundo y Tercero) de pasos a nivel.

Las brigadas de conservación de Vía y Obras estaban compuestas por un capataz, un guardavía y tres obreros, mientras que todos los pasos a nivel con barrera debieron contar con sus correspondientes guardas o guardesas (AA. VV., 1930: Art. 9).

El número de clases de empleos distintos necesarios para el funcionamiento de este apartado fue de veintinueve.

37.9.6. F) Material y Tracción:

El Departamento de Material y tracción se encargaba de que el parque móvil y motor cumpliese con su cometido y que estuviese en perfecto uso, por lo que también era su misión la de dar de baja al material antiguo o deteriorado y hacer acopio de nuevos elementos.

En esta sección se incluía el personal destinado al manejo y a la conservación de enseres, vehículos y equipamiento de la compañía. Por ello, era aquí donde estaban los trabajadores de los depósitos y el que atendía las locomotoras (Primero y Segundo), el de recorrido (Primero y Segundo), el de los talleres generales y depósitos (Segundo) y el personal auxiliar (Segundo).

El número de maquinistas y fogoneros era el suficiente para cubrir los turnos ordinarios y los de la necesaria reserva para posibles casos de emergencias o posibles eventualidades en el servicio, siendo la dotación de maquinistas auxiliares equivalente a la de conductores principales (AA. VV., 1930: Art. 8).

El personal de los talleres generales y los depósitos estaba agrupado por equipos, estando estos al cargo de un oficial con categoría laboral suficiente, en los que se insertaba un número de ayudantes no inferior al de oficiales en cada uno de los grupos profesionales (AA. VV., 1930: Art. 7).

Los jefes y subjefes de la central eléctrica que hacía funcionar la primera línea electrificada del país entre Nacimiento y Gádor, en el recorrido de Linares a Almería perteneciente a la Compañía del Sur de España, fueron equiparados en cuanto a categoría con los jefes de depósitos. Así mismo, los conductores y auxiliares de los tractores eléctricos 1-7 fueron igualados a los maquinistas y fogoneros de las locomotoras de vapor.

El número de clases de empleos distintos necesarios para el funcionamiento de este apartado fue de ochenta y cuatro, lo que indica, dada la diferencia en su número con respecto a los encuadrados en los demás servicios, la complejidad de esta sección del organigrama de la empresa.

37.9.7. G) Servicio Sanitario:

Finalmente, estaban destinados a esta sección los médicos (Primero) y practicantes (Primero) encargados de la salud del personal.

Su dotación sería la correspondiente para atender a tan importante desempeño (AA. VV., 1930: Art. 10).

El número de clases de empleos distintos necesarios para el funcionamiento de este apartado fue de cuatro.

37.9.8. Sobre los trabajadores ocasionales

La empresa debía acudir a trabajadores esporádicos cuando se hacía presente una contingencia, pero solo para resolver el trastorno momentáneo y siempre que el personal fijo no pudiese hacerse cargo de la normalización de la situación.

Lógicamente, el mero hecho del ingreso en la empresa no concedía al trabajador el carácter de plantilla, dado que su falta de experiencia aconsejaba no confiarle un cargo que podía ser peligroso para él o para las demás personas si este no tenía la suficiente práctica. El desempeño de un cargo durante más de doce meses convertía al trabajador eventual en fijo de manera automática (AA. VV., 1930: Art. 15). Si en ese mismo tiempo eran varios los agentes eventuales que desempeñaban un trabajo en concreto, se debía aumentar forzosamente la plantilla (AA. VV., 1930: Art. 16).

La empresa opinaba que *“gramaticalmente, la palabra eventual quiere decir que está sujeto a un suceso de realización incierta o contingente y aplicado al personal al servicio de la Compañía de ferrocarriles indica la situación especial de determinados empleados cuyo trabajo no es permanente y cuyos derechos no son plenos en relación a los que corresponden al personal de plantilla”*. Era necesario solventar esta idea de eventualidad de una manera legal aplicada a ese colectivo, dado que *“mientras no se tenga una base jurídica que determine esta eventualidad se está expuesto a que dicho*

concepto sea tomado en sentido extenso en perjuicio del personal” (AA. VV., 1930: Art. 15. Apéndice).

La eventualidad podía ser:

- Por razón de la clase de servicio que se le encomendase al personal.
- Por el grado de preparación de dicho personal.

En primer lugar, por la clase de servicio que se le encomendaba, el personal sería eventual cuando el trabajo que realizase dependiese de un suceso incierto o contingente que no había sido previsto y que tenía una duración muy limitada. Hechos fortuitos que provocaban un trastorno en la marcha normal del servicio exigían trabajos especiales y ocasionales para restablecer la normalidad. Cuando tales trabajos no podían ser realizados por el personal ordinario se acudía a personal provisional cuyos servicios se calificaban de eventuales, por lo que cesaban en cuanto había desaparecido la contingencia que determinaba la admisión del interino.

Era lógico que tales empleados no tuviesen la plenitud de derechos que tenían los de plantilla. Por ello, se consideraba servicio permanente aquel que exigía la presencia de un trabajador a lo largo de un año o más.

En segundo lugar, por razón de la preparación podía considerarse como eventual al personal que adscrito a un servicio de carácter permanente no podía confiársele plenamente dicho servicio por no haber adquirido todavía la competencia necesaria para desempeñarlo en toda su amplitud. Esa era la situación del personal recién ingresado en la empresa, por lo que solo después de un plazo determinado y una vez habituado a las peculiaridades del servicio asignado podía considerársele un empleado permanente.

El mantenimiento de la condición de empleado eventual a lo largo del tiempo era una pretensión abusiva de la Compañía que debía ser rechazada porque:

- Era contraria al interés público, puesto que el personal eventual no tenía una situación tan definida y estable como el continuo, con lo que se sentía menos ligado al servicio que prestaba, estaba menos solidarizado con la función y, por lo tanto, su interés por el correcto desempeño del servicio era menor. Por otra parte, esta misma eventualidad perjudicaba a su especialización, resultando de todo ello que la calidad de la prestación era siempre inferior a la del empleado continuo, que sentía más la responsabilidad de su cargo.

- La falta de interés del empleado por el servicio que desempeñaba se traducía en perjuicio a la misma compañía, que no recibía ni en cantidad ni en calidad el rendimiento que debiera del personal, lo cual ocasionaba mayor gasto por la necesidad de tener que disponer de una cantidad de personal más numeroso.

- Los perjuicios que se irrogaban al empleado eventual eran de tal consideración que, por ejemplo, no gozaba de los beneficios que producía la Caja de Pensiones, no se le abonaban los días de enfermedad, carecía de vacaciones, de rebaja en los billetes y de varios otros beneficios de que disfrutaban los ferroviarios de plantilla.

Así resulta que la clase de personal eventual, con menores beneficios y de situación jurídica precaria, que debía estar reducida a lo estrictamente indispensable, iba extendiéndose a virtud de la nueva forma de plantear la cuestión la Compañía, creando un proletariado numerosísimo, cada día mayor, de ínfima condición y privado de muchos derechos que debían tener porque las leyes así se lo habían reconocido.

Como muestra, existe un documento encontrado en Internet, escrito en una hoja de papel tamaño cuartilla recortado de un folio rayado de un libro de cuentas corrientes,

en el que el Departamento de Explotación y Movimiento de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces escribió a máquina la “*declaración de empleados a su ingreso*” que hizo firmar en Torredelcampo el día 16 de septiembre de 1942 a un trabajador que iba a ser contratado o bien al que se le iba a renovar su contrato de trabajo. Como se verá por la fecha, el momento de la firma se produjo cuando Andaluces había sido absorbida ya por RENFE, pero aún conservaba una autonomía que tan solo tenía carácter administrativo.

El texto dice, en primera persona, que Carlos Prieto Pastor, el abajo firmante, declara “*tener conocimiento de los Reglamentos de la Compañía y someterme sin reserva a su ejecución con todo lo concerniente a suspensiones de sueldo, multas, detenciones, separación de empleo, etc., etc., que puedan suceder en el desempeño de mis funciones, bastando para ello que sean aprobadas por el Sr. Director*”.

37.10.0. El ascenso mediante el escalafón

La provisión de empleos superiores, con indiferencia de los que se realizaban de manera directa a través de oposiciones o cualquier otro método de examen, estaban sujetos a escalafones cuyas normas fueron establecidas por la Compañía (AA. VV., 1930: Art. 27). Anualmente, se realizaba una revisión de los escalafones, tras lo que se imprimía una lista y se le daba difusión publicaba en el ámbito empresarial a fin de que todo agente tuviese conocimiento de su situación (AA. VV., 1930: Art. 198). En el listado debía figurar el grupo, la clase, el empleo, el número de orden de la clase, el de matrícula del agente, su nombre y apellidos, la fecha de su nacimiento, la de ingreso en Andaluces y en su clase, el sueldo de cada agente y su situación con respecto a las interrupciones del servicio, excedencias, etc. (AA. VV., 1930: Art. 199)

Con respecto al escalafón, la plantilla se disponía, básicamente, en una *escala cerrada* y en una *escala abierta*.

Los de la escala cerrada correspondían a empleos que por haber llegado a un punto máximo en la escala no era posible que alcanzasen un nivel más alto por no existir (AA. VV., 1930: Art. 28). Aún así y para mantener un orden de jerarquización, existía una ordenación marcada por la antigüedad en el ingreso (AA. VV., 1930: Art. 30).

Los de la escala abierta se clasificaban según un orden riguroso de antigüedad de años, meses y días de servicios prestados (AA. VV., 1930: Art. 29). Si se daban casos coincidentes de idéntica valoración para el ascenso, se escogía siempre al agente que tuviese más años de servicio (AA. VV., 1930: Art. 31). Si también existía semejanza en esto, se recurría a optar por quien tuviese más edad (AA. VV., 1930: Art. 32).

Los cargos de la escala cerrada percibían el sueldo máximo hasta su jubilación o licenciamiento, mientras que los de la escala abierta percibían la cuantía total del sueldo o en parte, según los casos.

Igualmente, existía otro escalafón que se dividía en dos conglomerados de personal: los aspirantes temporeros y los aspirantes a empleos de nueva entrada. El mecanismo que regía esta escala radicaba en la antigüedad de la fecha de la solicitud y del resultado de los ejercicios efectuados. El primer grupo, siguiendo siempre un orden de antigüedad, era el que estaba clasificado en puesto preferente para ocupar una vacante.

La antigüedad estaba marcada por los años de servicio aunque estos hubiesen sido en periodos y cargos diferentes, aunque hubiese habido interrupciones por excedencias, servicio militar, enfermedades etc., por lo que los agentes en estas situaciones seguían avanzando en el escalafón hasta alcanzar el primer lugar dentro de su clase (AA. VV., 1930: Art. 33 y 34). En los casos de agentes ingresados por oposición, la colocación en el Escalafón la determinaba la puntuación obtenida en el caso de ingreso simultáneo en una clase determinada de varios agentes (AA. VV., 1930: Art. 35).

En cuanto a los ascensos de categoría, se ha de decir que se obtenían por riguroso orden de antigüedad en la Compañía (AA. VV., 1930: Art. 36), siendo denominados *Ascensos de clase* y *Ascensos por años de servicio*.

De manera excepcional, los cargos de jefes de oficina, subjefes y jefes de negociado se proveían entre el personal de la clase inmediata inferior que desempeñasen su cargo en el mismo servicio.

En el caso de que todos los agentes comprendidos en la misma clase de donde hubiera de cubrirse una vacante y que estuviesen afectos a un mismo Servicio o División renunciasen al ascenso, este se concedía mediante oposición realizada entre otros trabajadores de la misma clase o la inmediata inferior, cualquiera que fuese el departamento de la empresa en el que prestasen sus servicios (AA. VV., 1930: Art. 37).

Había otra excepción en la regla general para la provisión de cargos de empleados principales consistente en establecer dos turnos distintos de ascenso: uno por rigurosa antigüedad y el otro por oposición realizada entre los pertenecientes al grupo de empleados que contasen al menos con cuatro años de servicio en la clase. Para la provisión de vacantes de Empleados Principales por estos turnos se concedían dos tercios de las vacantes al turno de antigüedad y un tercio al de oposición y, precisamente, por el orden indicado (AA. VV., 1930: Art. 38).

En aquellos puestos en los que existían diferentes cargos de una misma clase, como pasaba entre el personal de oficios de los Talleres Generales, y que por el escaso número de agentes de una misma profesión no procedía constituir un Escalafón independiente para ellos, se agrupaban en uno solamente observando siempre las normas generales fijadas para su funcionamiento de ascensos de clases y por años de servicios (AA. VV., 1930: Art. 221).

El personal de las Oficinas en general, comprendido en el Grupo 1º, Sub-Grupo 1º del Grupo A, podían alcanzar las categorías de Jefe de División aunque no desempeñasen tal cargo, cuando por su antigüedad rebasasen el sueldo máximo asignado a su clase (AA. VV., 1930: Art. 216).

Los cargos de Sub-Agentes Comerciales y de Investigaciones podían desempeñarlos los Jefes de Negociados afectos a las Divisiones de Tráfico y Reclamaciones, respectivamente. En caso de renuncia de estos, se proveerían por oposición entre los Jefes de Negociados o Empleados Principales de cualquier Servicio o División (AA. VV., 1930: Art. 217).

Los cargos de contadores de sección de Vía y Obras se captaban entre los empleados auxiliares o los escribientes de las oficinas de línea tras superar una prueba de aptitud, cobrando tras su ingreso la cuantía mínima del sueldo de su clase. Posteriormente, podían pasar a las Oficinas Centrales conservando su sueldo,

antigüedad y posición en el escalafón respectivo para su régimen de ascenso (AA. VV., 1930: Art. 39).

El cargo de factor de seguridad y jefe de apeadero y apartadero, pertenecientes al personal de Movimiento y Tracción, se proveía mediante una prueba de actitud entre agentes de la clase inmediata inferior que contasen con al menos seis años de servicio, teniendo siempre preferencia quienes contasen con una mayor antigüedad. La clase de factores especializados se cubría tras realizar un examen entre el personal de otros subgrupos que lo solicitasen (AA. VV., 1930: Art. 40).

Los capataces de maniobras que hubiesen llegado a alcanzar un sueldo anual de 3.600 pesetas recibirían inmediatamente su nombramiento de jefes de maniobras, aunque no hubiese vacantes y no pudiesen por ello desempeñar el nuevo cargo (AA. VV., 1930: Art. 41).

Las plazas de alumnos sobrestantes se conferían mediante exámenes realizados entre los agentes de la clase inmediata inferior. Las vacantes de guardas de vía se proveían mediante previo examen y por rigurosa antigüedad entre los obreros pertenecientes a la clase inmediata inferior (AA. VV., 1930: Art. 42).

Los cargos de oficiales jefes de equipo se conseguían mediante antigüedad y un examen superado (AA. VV., 1930: Art. 43).

Las faltas de personal entre los maquinistas se solventaban entre los maquinistas auxiliares que contasen con mayor antigüedad y un periodo de servicio de al menos dos años. Las de estos, a su vez, se cubrían mediante oposiciones realizadas entre los fogoneros, cualquiera que fuese el tiempo de desempeño del oficio. Las de este cargo lo hacían por turno de aptitud entre los agentes de la escala de aspirantes (AA. VV., 1930: Art. 44).

Los cargos de ayudantes visitantes se cubrían realizando pruebas de aptitud entre los agentes de sueldo igual o inferior asignado como mínimo a estos agentes (AA. VV., 1930: Art. 45).

Todo ascenso tenía una opción de renuncia al mismo. Entonces, ocupaba su puesto el agente que seguía al renunciante en el escalafón, pero seguía conservando su derecho a optar a uno nuevo, por lo que quedaba otra vez en el primer lugar de su lista. Solo en el caso de renunciar en tres ocasiones consecutivas, perdía su prerrogativa a una promoción futura (AA. VV., 1930: Arts. 46, 47 y 48).

Como se ha citado, también se promocionaba por los años de servicio prestados en la empresa. Por ello, los agentes de distintos grupos y categorías podían obtener el ascenso mediante los aumentos periódicos de sueldo marcados por bienios, trienios, cuatrienios y quinquenios tras haber llegado a percibir el sueldo máximo marcado para sus categorías (AA. VV., 1930: Art. 49).

Las cantidades a percibir por cada uno de los tres grupos en los que se dividía el personal debido a los años de servicio prestados en la empresa y los periodos de tiempo marcados para cada una de las categorías eran estos:

Grupo primero: Personal a sueldo mensual

Categoría	Aumento anual	Periodo
Primera	500 pesetas	Cinco años
Segunda	500 pesetas	Cinco años
Tercera	500 pesetas	Cinco años

Cuarta	400 pesetas	Cuatro años
Quinta	300 pesetas	Tres años
Sexta	200 pesetas	Dos años
Séptima	100 pesetas	Dos años
Octava	100 pesetas	Dos años

Grupo segundo: Personal a jornal diario

Categoría	Aumento diario	Periodo
Primera	1,25 pesetas	Cinco años
Segunda	1 peseta	Cuatro años
Tercera	0,75 pesetas	Cuatro años
Cuarta	0,75 pesetas	Cuatro años
Quinta y Quinta bis	0,50 pesetas	Tres años
Sexta y Sexta bis	0,50 pesetas	Dos años

Grupo tercero: Personal femenino

Categoría	Aumento anual y diario	Periodo
Primera	250 pesetas anuales	Cuatro años
Segunda	250 pesetas anuales	Tres años
Tercera	0,25 pesetas diarias	Dos años
Cuarta	0,25 pesetas diarias	Tres años
Quinta	0,25 pesetas diarias	Tres años

Si transcurridos cinco años después de haber obtenido el salario máximo no se hubiese ascendido a la clase inmediata superior por ningún otro medio, el trabajador continuaba percibiendo aumentos de la cuantía con arreglo a la categoría en la que estuviese comprendido por periodos uniformes de cinco años (AA. VV., 1930: Art. 50).

Los ascensos por años de servicio se computaban como sueldos a todos los efectos (AA. VV., 1930: Art. 51). Asimismo, también correspondían estos nuevos ascensos sobre el sueldo máximo a los agentes que figurasen en cargos de *escala cerrada* hasta su jubilación o licenciamiento (AA. VV., 1930: Art. 52). En cambio, a los agentes de *escala abierta* tan pronto ascendiesen de clase se les computaban estos ascensos por el nuevo sueldo que les correspondiera percibir en todo o en parte, según los casos (AA. VV., 1930: Art. 53).

A partir de la aprobación del Contrato de Trabajo de Octubre de 1929, la Compañía estuvo obligada a relacionar por turno de antigüedad a los agentes que estaban haciendo servicios en cargos superiores en un periodo de más de un año, con los que debían formar el Escalafón de Aspirantes a dichos cargos hasta cubrir vacantes o mediante la ampliación de la plantilla (AA. VV., 1930: Artículos Adicionales, Apartado 3º).

37.11.0. Sobre los traslados

En una empresa de la magnitud de Andaluces en la que los distintos puestos de trabajo estaban repartidos por un espacio geográfico muy grande, la necesidad de mover

a sus agentes era constante, por lo que los traslados de personal para cubrir vacantes eran muy habituales. Aún así, se procuraba que la movilidad fuese lo menos traumática posible para la persona que debía abandonar un lugar de residencia para ir a otro.

Por ello, ningún trabajador podía ser trasladado sin que hubiese una causa justificada antes de transcurridos dos años desde la toma de posesión de un destino (AA. VV., 1930: Art. 74). Tan solo se hacía una excepción si el lugar para el que había sido propuesto era insalubre. *“Era frecuente la aparición de brotes palúdicos. Éstos solían azotar a los miembros de las familias que habitaban casillas de vía próximas a lagunas y saladares”* (Polo, 2008: nota a pie de página nº 51). Por ello, salvo en el caso de que hubiese habido una aclimatación por parte de este o manifestase su deseo expreso de quedarse, su permanencia en ese destino se reducía a un mínimo de un año (AA. VV., 1930: Art. 75).

Los cambios se efectuaban por un ascenso, por conveniencia del servicio, a petición del interesado o como una medida disciplinaria en casos muy determinados (AA. VV., 1930: Art. 76).

En el primer caso, el traslado podía quedar sin efecto si el agente alegaba causas suficientemente justificadas como una inadaptación al clima, enfermedad, etc., por lo que, como ya se ha citado anteriormente, el ascenso se le confería al agente de su clase que le sucedía en el escalafón, conservando el renunciante su derecho para obtener un nuevo ascenso cuando le correspondiese. La renuncia por tres veces consecutivas llevaba consigo la inhabilitación para el ascenso y la inamovilidad de residencia (AA. VV., 1930: Arts. 77 y 78).

Polo Muriel indica que entre los motivos más frecuentes para pedir un traslado *“se encuentran la insatisfacción del agente y de su familia con respecto al lugar en el que habitaban, por la mala salubridad del terreno o por la situación de desamparo en que se encontraban localizadas estas casillas de vía”*. En bastantes expedientes de traslados consultados *“se argumentan, por tanto, dificultades para que los hijos de los empelados acudieran con regularidad a la escuela por la lejanía en la que se encontraban estas viviendas, dificultades para abastecerse de productos perecederos”* (2008: 681-682).

Los traslados por conveniencia del servicio eran siempre obligatorios. La única libertad que se dejaba al agente era la de poder elegir entre aquellos destinos disponibles que mejor pudieran convenirle (AA. VV., 1930: Art. 79). La Dirección de la Compañía en su carta número 196, del 7 de octubre de 1921, manifestaba con referencia a las mutaciones geográficas del personal que en la columna de observaciones del modelo correspondiente para realizar la petición de traslación se indicasen, en primer lugar, las razones en que se halle basada la necesidad de traslado del agente *“y, por otra parte, si desde el punto de vista de la situación de familia se le irroga con ello al interesado algún perjuicio, y, en los casos de que se trate de agentes alojados por la Compañía, si en su nueva residencia tendría local suficiente para alojar a las personas de su familia que vivan con ellos”*.

Cuando se trataba de cambios a petición propia se debían de tener en cuenta como orden de preferencia para concederlos la enfermedad justificada del interesado o de algún familiar a su cargo, la inadaptación al clima, la necesidad de dar instrucción a los hijos o la incompatibilidad de carácter con jefes inmediatamente superiores o con otros agentes de igual categoría (AA. VV., 1930: Art. 80).

Los traslados de signo disciplinario a lugares acordados por la Compañía se debían aceptar sin condiciones (AA. VV., 1930: Art. 81).

Cuando se hacía efectiva una partida se le daba al agente ocho jornadas para que realizase la mudanza, si es que el destino se encontraba dentro de la red de Andaluces que estaba conectada, aumentándose el plazo a doce días en el caso de que el traslado fuese a alguna de las estaciones o puntos del trayecto de Alicante a Murcia y ramal a Torrevieja. Cuando la mutación familiar era desde esta explotación hasta alguna localidad del resto de la red, también se le concedía al agente el mismo ciclo docenal (AA. VV., 1930: Art. 82).

La licencia por traslado estaba cubierta por su sueldo o jornal, por lo que no se le practicaba el menor descuento en la cuantía de sus emolumentos (AA. VV., 1930: Art. 83). Si trascurrido el periodo citado correspondiente para la mudanza el agente no se presentaba en su puesto de trabajo sin una causa justificada, no se le acreditaba sueldo alguno en tanto no se personase a tomar posesión de este (AA. VV., 1930: Art. 84).

Como se ha visto con respecto a los destinos y traslados del operario, la empresa se reservaba el derecho de enviar a sus trabajadores al lugar en que eran necesarios, concediéndosele un destino definitivo que obligatoriamente debía ser aceptado, aunque también, mediante el ascenso interno, un asalariado podía subir de categoría, con lo que era destinado a otro lugar, o bien, podía pedir el traslado pasado un tiempo estipulado, aunque se sabe que la movilidad no era muy acentuada debido a que los destinos emplazados en las ciudades y pueblos importantes estaban muy solicitados. Por ello, el cambio se producía por la evolución, normalmente lenta, de una lista sujeta a un buen número de condicionantes, aparte del de la propia disponibilidad de plazas o vacantes.

37.12.0. Las prestaciones por enfermedad

Para el abono del sueldo en caso de enfermedad, se debía tener en cuenta de qué clase de afección se trataba. Esto hizo que las dolencias se dividiesen en tres clases distintas y que fueron denominadas por la Compañía enfermedades profesionales, enfermedades comunes y enfermedades circunstanciales (AA. VV., 1930: Art. 138).

Las de carácter profesional eran aquellas que ofrecían la certidumbre o la posibilidad de haber sido contraídas a causa del tipo de trabajo ejercido por el agente y que se expondrán a continuación encuadradas dentro de cada división de la empresa sin perjuicio de algunas otras que pudieran imputarse al desempeño de la labor.

El personal de oficinas podía estar aquejado de lesiones de la vista, calambres de las extremidades superiores y parálisis; el de las estaciones podía contraer paludismo o cardiopatías no imputables a enfermedades de constitución; el de trenes podía padecer problemas de corazón y enfermedades agudas de los bronquios y el pulmón; los maquinistas fogoneros y carboneros acusaban problemas inflamatorios de los ojos, neumonías crónicas, insolaciones y catarros agudos, bronquiales y pulmonares, estos, sobre todo, muy frecuentes entre los últimos citados; los obreros de talleres, según el oficio desempeñado, podían verse afectados por cólicos, envenenamientos por metales, catarros agudos, tuberculosis y afecciones de la visión; y los obreros de la vía solían quejarse de insolaciones, paludismo, tuberculosis y catarros agudos, bronquiales y pulmonares (AA. VV., 1930: Art. 139).

En caso de que el agente padeciese una enfermedad profesional, tenía derecho a percibir su sueldo íntegro a partir de la fecha de la concesión de la baja y durante un periodo de hasta seis meses. Si transcurrido este tiempo el enfermo no estaba ya útil para

el trabajo, podía prorrogarse su baja durante otros seis meses más, pero cobrando la mitad de la cuantía de lo que percibía normalmente. Al terminar este y si aún se juzgaba posible la curación se le concedía la *interrupción de servicios por enfermedad* por un plazo máximo de doce meses, al finalizar el cual se procedería al licenciamiento jubilación del agente si su estado no le permitiera ocupar cualquier cargo pasivo en la Compañía (AA. VV., 1930: Art. 141).

Por enfermedades comunes se entendían aquellas no incluidas en el apartado precedente y que habían sido causadas por traumatismos o bien de origen patógeno, aunque fuesen hereditarias (AA. VV., 1930: Art. 140).

En este caso, la prestación por baja se aplicaba durante sesenta días a todos los agentes con diez años de servicios. A partir del decimoprimer, le correspondía un mes de sueldo por cada cinco años trabajados en la empresa contándose a este efecto como periodos completos aquellas fracciones que excediesen de un año.

Si persistía la enfermedad más días de los que correspondía abonarle en razón a los años de servicios, se prorrogaba la concesión de auxilio durante un periodo máximo de seis meses percibiendo en este caso el agente enfermo solo con la mitad del sueldo. Posteriormente, al igual que ocurría en los casos de enfermos profesionales, si tras pasado un año el enfermo no sanaba, se le adjudicaba un año más sin percibir auxilio alguno, esto en el caso de que el agente lo solicitase, tras lo cual, se le concedería un trabajo pasivo. Si no pedía el auxilio, la Compañía debía concederle una separación del servicio. Si transcurrido el segundo año sin haber pedido el citado auxilio, si su mal persistía todavía, se le daba la licencia o la jubilación (AA. VV., 1930: Art. 142).

Las enfermedades circunstanciales estaban motivadas por traumatismos ocasionados en riñas, alcoholismo o de carácter venéreo o sifilítico no hereditario (AA. VV., 1930: Art. 140).

En este caso, solo tenían derecho a tres meses de prestación de medio sueldo a los agentes viudos o solteros. Pasado este tiempo, se procedería como en los dos casos anteriores en cuanto a los periodos concedidos como prórroga a la curación.

Las enfermedades ocasionadas por el alcoholismo privaban al agente de la percepción del menor emolumento.

En el caso de que el médico ordenase un cambio de aires o la necesidad de tomar algunas aguas medicinales en concreto, se debía abonar el sueldo íntegro al agente durante el tiempo que durase el tratamiento prescrito por el facultativo, dado que la Compañía consideraba lo beneficioso de este medio curativo.

Las interrupciones por enfermedad no contaban para la ascensión del agente en el escalafón (AA. VV., 1930: Art. 143).

37.13.0. Viajes a precios reducidos y gratuitos

Los agentes fijos de cualquier clase o categoría, los aspirantes con más de seis meses de servicio y los aprendices podían disfrutar de viajes gratuitos ajenos al servicio por todas las líneas explotadas por la Compañía. Independientemente del carnet personal, se proveía al agente que lo solicitase de un carnet familiar para uso de los familiares a su cargo (AA. VV., 1930: Art. 159). Con este, el derecho se hacía extensivo a los padres e hijos, aunque no estuviesen a su cargo, y a los miembros de sus familias que se hallasen bajo su potestad, cualquiera que fuera el grado de consaguinidad (AA.

VV., 1930: Art. 156). En ese caso, era condición indispensable hacer una declaración previa de su parentesco garantizada por los medios que la Compañía estimase oportunos (AA. VV., 1930: Art. 157).

Para ello, el agente debía obtener un carné, cuyo costo asumiría este, en el que estuviese insertada su fotografía, su firma y la del jefe del Servicio o la División a la que perteneciese, la filiación y los antecedentes. Así mismo, se debía adjuntar un número de hojas para el trámite de la autorización y el viaje en cada caso. El permiso debía ser rubricado con el sello de la dependencia a la que perteneciese, la fecha y debía avalarse con la palabra "Autorizado".

Si se viajaba en día franco de servicio, solo se requería la firma del jefe de servicio, pero, cuando un agente consideraba que el viaje se iba a prolongar por más de su día libre, debía pedir permiso a su superior para faltar en las jornadas que le fuesen necesarias (AA. VV., 1930: Art. 158).

Por los billetes de viajes a precio reducido debía pagarse un cuarto del total prefijado en las tarifas oficiales emitidas por la compañía, afectaban a los familiares de tercer grado de consanguinidad o de segundo en los de afinidad que no estuviesen a cargo del agente (AA. VV., 1930: Art. 160). Las peticiones de autorizaciones de esta clase debía hacerlas el agente interesado en los modelos oficiales y debían acompañarse con el informe del Jefe inmediato que debía tener del agente la certidumbre del parentesco alegado (AA. VV., 1930: Art. 161).

Los pases de compras se dispensaban a petición del agente a fin de que pudiesen viajar en los trenes los sirvientes que este tuviese empleados. En general, se usaba como pase de compra el mismo carnet familiar que podía ser utilizado indistintamente por cualquiera de los titulares (AA. VV., 1930: Art. 162). Se extendía a título impersonal y a favor de una sola persona (AA. VV., 1930: Art. 163) y no se podía hacer uso de este por más de dos veces a la semana, un extremo que debía ser controlado por los interventores de ruta (AA. VV., 1930: Art. 164). A los efectos de facilitar la gestión de los Interventores, en los carnets familiares que hubiesen de utilizarse como pases de compras se hacía constar en hojas especiales el trayecto a recorrer sobre la delimitación de zonas de compras que se estableciese fijando al propio tiempo el número máximo de viajes (AA. VV., 1930: Art. 165).

En casos especiales debidamente justificados como enfermedades, carencia de vivienda, etc., al agente se le permitía la utilización temporal del carné de circulación como ida y vuelta (AA. VV., 1930: Art. 166). Igualmente, se autorizaba a viajar a los hijos que cursasen estudios en lugares distintos a la residencia habitual de los agentes (AA. VV., 1930: Art. 167).

Los carnés de circulación, tanto individuales como familiares, y los de compras tenían una validez máxima de tres años. Estos últimos, en caso de traslado del agente dentro del trienio, habrían de ser sustituidos por el nuevo recorrido que interesase. Las autorizaciones para el pago de una cuarta parte del coste del billete solo se expedían por un tiempo de seis meses (AA. VV., 1930: Art. 168).

Los pases de favor otorgados por la empresa debieron ser usados únicamente en las vías de la red de esta. Sin embargo, hubieron de ser corrientes los abusos y el 3 de diciembre de 1900 se envió una nota a las estaciones y a los interventores de ruta para que tuviesen en cuenta que no se autorizaba a viajar con esta modalidad más allá de "*la ruta perteneciente a la compañía que haya expedido tales billetes*". Al citar en esta

disposición a la empresa MZA, se colige que debieron darse casos de viajeros que hicieron un uso indebido del favor otorgado por alguna de las dos compañías (AHF, 1886: A-0033-001).

A los efectos de la asignación de clases para los pases gratuitos a precio reducido se tendrá en cuenta la categoría del agente, según la siguiente escala (AA. VV., 1930: Art. 169):

Categorías

Personal a sueldo mensual	Personal a jornal diario	Personal Femenino	Clase que le corresponde
1 ^o , 2 ^a , 3 ^a , 4 ^a y 5 ^a	1 ^a	1 ^a	1 ^a
6 ^a	2 ^a y 3 ^a	2 ^a	2 ^a
7 ^a y 8 ^a	4 ^a y 5 ^a , 5 ^a bis, 6 ^a y 6 ^a bis	3 ^a , 4 ^a y 5 ^a	3 ^a

Si el público era numeroso hasta llenar los asientos de primera o de segunda, los agentes debían ceder sus asientos a los usuarios ajenos a la empresa y ocupar los que estuviesen libres en los coches de clases inferiores (AA. VV., 1930: Art. 170).

Cuando se justificaba debidamente no haber tenido tiempo a causa de la urgencia del viaje para obtener la autorización del carnet o para recibir la autorización a precio reducido, según los casos, se podía obtener la rebaja o devolución del importe de billetes ordinarios utilizados por los agentes o sus familiares (AA. VV., 1930: Art. 171).

Con los carnés personales, familiares o de compras, la Compañía perseguía la minimización de los trámites burocráticos para la obtención de permisos de viaje al agente hasta llegar por conducto jerárquico a poder del interesado, evitar las renovaciones a que estaban sujetos los pases por su corto plazo de validez, impedir la usurpación de personalidad de un agente para que viajase en su lugar cualquier otra persona ajena a la empresa y no tener que devolver el dinero que previamente habían desembolsado en el caso de los viajes inesperados que los trabajadores habían tenido que pagar como un viajero normal dado que en esos casos no podían exhibir la oportuna autorización de la empresa por no haberla podido solicitar ante lo insospechado del viaje.

37.14.0. Caja de Auxilios y Complementaria de las Pensiones

La Compañía de Andaluces había creado el 1 de Enero de 1913 la Caja de Pensiones con un donativo de 1.334.018,86 pesetas para la ayuda de los trabajadores de su empresa. Posteriormente, en los años finales de la década de los veinte, liquidó esta mutualidad para crear otra complementaria de la primera a la que denominó Caja de Auxilios, hasta la que se trasladó el remanente pecuniario que existía en la tesorería de la anterior.

El modo de aumentar el capital se realizaba reteniendo a cada agente el medio por ciento del total de lo cobrado en concepto de sueldos y jornales mensuales por todos los empleados de la Compañía; con el total de las multas impuestas al personal durante el mes; con el producto de la venta de los billetes de andén vendidos en igual periodo; con las sumas cobradas de más por errores en la aplicación de tasas; con el porcentaje determinado por la Ley del seguro obligatorio de viajeros destinado para sanidad y

mejora de pensiones; con la cuantía de lo cobrado por derechos de almacenaje, según Ley de 17 de noviembre de 1916; con los intereses abonados por los fondos acumulados; y otras fórmulas que pudieran crearse en el futuro cuyo destino fuera el incremento de ese capital.

Con todo ello, se daban auxilios al personal para atender gastos de carácter extraordinario o imprevisto de los agentes; operaciones quirúrgicas del agente o los familiares a su cargo; socorro por fallecimiento del trabajador; complemento de la pensión con arreglo a los años de servicio del pensionista; y concesión de adelantos de una a tres pagas gravadas con un cinco por ciento de interés anual a descontar en veinticuatro meses (AA. VV., 1930: Art. 180).

Las ayudas se concedían tras comprobar lo justificado de la petición y por el máximo posible de la cantidad que pudiera concederse, sujeción esta referida a la situación de los fondos destinados a estas percepciones (AA. VV., 1930: Art. 181).

Los socorros por fallecimiento de un agente serían de dos meses y medio de sueldo, tuvieran o no derecho los familiares a la pensión. Los gastos de sepelio de todo agente fijo ascendían a un total de doscientas cincuenta pesetas, mientras que a los deudos de los eventuales con más de seis meses de servicio les correspondían cien pesetas.

En el caso de que un agente muriese sin dejar pensión a la familia, la empresa entregaba un máximo de medio mes de sueldo por cada año trabajado, aunque existía un mínimo a percibir consistente en siete meses del sueldo del agente.

Las pensiones se complementaban con una cantidad aportada por la Caja de Pensiones consistente en el veinte por ciento del total para los pensionistas de quince a veinte años; el veinticinco por ciento del total para los pensionistas de veinte a veinticinco años; el treinta por ciento para los pensionistas de más de veinticinco a treinta años; el treinta y cinco por ciento para los pensionistas de más de treinta a treinta y cinco años; y el cuarenta por ciento para los pensionistas de más de treinta y cinco a cuarenta años.

Estos anticipos reintegrables se concedían a todo agente de plantilla que lo solicitase aplicando un interés del 5% anual, sujetándose la concesión de los mismos a la siguiente escala:

- Por un sueldo de hasta 3.300 pesetas anuales y de dos a cuatro años de servicio: una mensualidad; de más de cuatro a ocho años de servicio: dos mensualidades; de ocho años en adelante de servicio: tres mensualidades.

- Por un sueldo de 3.600 a 7.500 pesetas anuales, cualquiera que fuesen los años de servicio: dos mensualidades.

- Por un sueldo de 8.500 pesetas anuales en adelante: una mensualidad (AA. VV., 1930: Art. 182).

Solo tenían derecho a la percepción de estos auxilios y socorros los agentes fijos y los aspirantes con una antigüedad en el servicio de seis meses (AA. VV., 1930: Art. 183).

En los años del cambio de la década de los veinte a los treinta, Andaluces contempló la posibilidad de que una vez transcurridos diez años desde la creación de la Caja de Auxilios y Complementaria de las Pensiones, se retrajese de los sueldos y jornales de todo el personal el uno por ciento, en vez del medio por ciento prefijado

inicialmente, para el aumento del capital depositado en la cuenta de ayuda a los operarios (AA. VV., 1930: Artículos Adicionales, Apartado 2°).

37.15.0. Situaciones especiales

Además de las excedencias que por fuerza mayor se debían de conceder a causa del servicio militar que debía prestar en su momento cada agente, los ceses temporales podían ser solicitados como mínimo con un mes de antelación y obtenidos por un plazo de seis meses, tras los cuales se podían seguir ampliando en iguales espacios de tiempo hasta completar un máximo de cinco años. También en estos casos se debía de solicitar su extensión con un mes de antelación, por lo menos. Mientras el agente estaba en esta situación no percibía sueldo alguno. Además, no se concedía una excedencia cuando el número de agentes afectados superase el diez por ciento del total del personal afecto a cada Servicio o Departamento (AA. VV., 1930: Art. 173).

Para proceder a la vuelta se debía esperar un turno marcado por la cadencia de retorno de otros agentes en excedencia que ya hubiesen hecho su petición de regreso a su antiguo puesto de trabajo en la Compañía con el fin de darles de nuevo entrada por antigüedad de la fecha de la petición (AA. VV., 1930: Art. 174).

Mientras se estaba en situación de excedencia el tiempo no contaba para la suma de los años de servicio a la hora de hacer el cálculo de la pensión de jubilación (AA. VV., 1930: Art. 176), sin embargo, se conservaba la antigüedad en el cargo y se ascendía de categoría cuando correspondiese (AA. VV., 1930: Art. 175).

Las permutas para cambiar de destino entre agentes de igual clase y categoría eran posibles siempre que estos perteneciesen al mismo servicio, salvo en el caso del personal de las oficinas en general y el de los talleres de oficios varios, por lo que podían optar a la permuta agentes de servicios diferentes siempre que reuniesen las condiciones de clase y categoría (AA. VV., 1930: Art. 177).

La inamovilidad de residencia era un derecho que se concedía a todo agente que por su cargo estuviese sujeto a traslado, que contase con más de doce años de servicio y que justificase la causa de tal privilegio (AA. VV., 1930: Art. 178). Una vez concedida, debía renunciar a su ascensión en el escalafón durante cinco años. Los agentes que le seguían en el Escalafón y a los que les correspondiera ascender en ese lapso de tiempo, le adelantaban definitivamente (AA. VV., 1930: Art. 179).

Lo relativo a las interrupciones de servicios se tratará en el apartado dedicado al Régimen disciplinario.

37.16.0. Derechos pasivos

La jubilación se concedía de manera forzosa al cumplir el agente los sesenta años (AA. VV., 1930: Art. 184), pero, a petición de los interesados, se podía obtener la jubilación con todos los derechos a los cincuenta años cuando se tuviese una antigüedad de quince años en el servicio (AA. VV., 1930: Art. 185).

El importe de la pensión era igual a 1/60 del sueldo máximo correspondiente a la categoría en que el agente había estado comprendido, por año de servicio, aumentando la paga desglosada que se percibía en el mes de abril.

Cuando se trataba de la jubilación voluntaria servía de base para el cálculo de la pensión el sueldo que en el momento de establecer la petición disfrutase el agente, más la paga que se percibiese en el mes de abril.

El cómputo del haber anual para los agentes que normalmente cobraban a jornal diario, se obtenía multiplicando el tipo de jornal que correspondiese por el coeficiente fijo de 360 días anuales más el aumento de la paga anual.

Para la fijación de estas pensiones no eran computables las gratificaciones, primas, pluses o asignaciones que disfrutase el obrero, cualquiera que fuera su concepto (AA. VV., 1930: Art. 186).

Se entendía como tiempo de servicio computable a todo el prestado por el agente desde los dieciséis años, el de antes de esa edad o desde la fecha en que efectuara su ingreso, descontando solamente a estos últimos un solo año de eventualidad, aún cuando hubiesen sido varios los pasados en esta situación. Únicamente eran deducibles al terminar los años de servicios el tiempo que hubiese permanecido el agente con el carácter de excedente voluntario. Las fracciones de años de servicios se computaban como años completos (AA. VV., 1930: Art. 187).

Las pensiones de jubilación eran compatibles con cualquier tipo de indemnización por parte de la empresa a que tuviese derecho el empleado en cumplimiento de preceptos legislativos, así como con aquellas otras pensiones, gratificaciones o socorros que los interesados percibiesen de instituciones particulares, aunque estas estuviesen subvencionadas por la Compañía o el Estado (AA. VV., 1930: Art. 188).

Todo agente que dejase de prestar servicios por dimisión, abandono de destino o separación antes de cumplir los cincuenta años, solo tendrían derecho a la percepción de su retiro con arreglo a lo dispuesto en la Ley de Retiro Obrero Obligatorio (AA. VV., 1930: Art. 189) un régimen legal de subsidio que en su artículo 1, apartado 6, exigía a los obreros la tenencia de una libreta de jubilación.

En los casos de inutilidad física por enfermedad o accidente de agentes con más de quince años de servicio que no pudiesen desempeñar ningún otro cargo compatible con su estado, se les concedía la jubilación tras obtener la determinación del Servicio Sanitario de la Compañía. En caso de disconformidad con el dictamen, se podía apelar para obtener una nueva consideración de este equipo de la empresa en el que también intervendría un facultativo designado libremente por el interesado o sus representantes (AA. VV., 1930: Art. 190).

Cuando se trataba de enfermos o de accidentados que contaban con menos de quince años de servicio, se les concedía la licencia abonándoles un socorro de una mensualidad por cada año de servicio, pero, siempre sobre un mínimo de doce mensualidades (AA. VV., 1930: Art. 191).

En caso de fallecimiento de un agente jubilado, la pensión de la que había disfrutado se seguía entregando a sus deudos, aunque reducida a las tres cuartas partes del total. La percepción se hacía por este orden: a su viuda, a los hijos legítimos o legitimados de ambos sexos, a los hijos ilegítimos reconocidos, a los padres y a los hermanos de ambos sexos (AA. VV., 1930: Art. 192).

Para que los hijos varones legítimos, legitimados o naturales pudiesen percibir la pensión del pensionista fallecido debían tener menos de veinte años, excepción hecha de

los casos en los que los mayores de esa edad estuviesen incapacitados para el trabajo debido a algún problema físico.

En todos los casos, las hijas solteras, sin limitación de edad, percibían las tres cuartas partes de la pensión del familiar fallecido en tanto no contrajesen matrimonio (AA. VV., 1930: Art. 193).

Si el fallecimiento se producía a causa de un accidente ocurrido durante el servicio activo o bien el deceso se debía a un accidente de trabajo, los herederos directos y legales tenían derecho en ambos a la percepción del total de la pensión que hubiese disfrutado el fallecido una vez llegado el momento de su jubilación (AA. VV., 1930: Arts. 194 y 195). En casos de agentes fallecidos por las causas mencionadas y que contaban con menos de quince años de servicios y más de diez, la pensión a abonar a sus derechohabientes se calculaba tomando como base el mínimo de 15 años de servicios con arreglo al sueldo que disfrutaba en el momento del fallecimiento.

El marido de una empleada en la Compañía no tenía derecho a pensión alguna por causa del fallecimiento de su esposa, sin embargo, las tres cuartas partes del total de su pensión podían pasar a sus hijos menores de veinte años, pero nunca a favor del esposo.

Toda viuda de un agente que contrajese nuevo matrimonio, perdía su pensión de viudedad.

Una jubilada de la compañía, que a su vez fuese viuda de un agente, podía cobrar ambas pagas a la vez, pero perdería la percibida por el marido si volvía a casarse, lo que no la invalidaba para seguir disfrutando de la que recibía por su retiro (AA. VV., 1930: Art. 196).

Las pensiones de jubilación, viudedad, orfandad, etc., se cobraban por meses vencidos y comenzaban a percibirse al mes siguiente a la fecha de jubilación o fallecimiento del agente (AA. VV., 1930: Art. 197).

37.17.0. El régimen disciplinario

Cada grupo de trabajo dispuso de un reglamento redactado especialmente para este tras haber sido consultado el personal al que afectaba y haber cotejado la legislación vigente en materia laboral (AA. VV., 1930: Art. 198).

En los distintos reglamentos se hacía constar:

- Las horas de trabajo de cada jornada laboral, los días y horas de descanso y el tiempo concedido para las comidas.

- Las instrucciones para la limpieza de la maquinaria, aparatos, talleres y locales y tiempo y manera en la que debía hacerse esta labor, indicando igualmente las medidas de precaución que debía adoptar el personal en el cumplimiento de la disposición.

- Los días de pago de sueldos y jornales.

- Las prescripciones sobre seguridad, higiene, moralidad y orden en los locales y dependencias de trabajo.

- Las condiciones que regulaban el trabajo siempre que no quebrantasen ningún precepto legislativo referente al mismo.

- Las sanciones a imponer en caso de faltas de cualquier índole.

- Las formalidades para poder dejar el trabajo en casos justificados (AA. VV., 1930: Art. 86).

Los distintos reglamentos de trabajo debían estar situados en lugares visibles de los distintos departamentos a los que correspondiesen, además de repartir un ejemplar a cada agente para que lo conservase para posibles consultas (AA. VV., 1930: Art. 88).

Las faltas y sanciones en las que podían incurrir los empleados se dividían en tres grupos: faltas profesionales, actos de indisciplina y faltas de moralidad y probidad (AA. VV., 1930: Art. 89).

Las faltas profesionales eran aquellas en las que hubiese un accidente con desgracias personales y que fuesen imputables a la negligencia o abandono del servicio de un agente (muy grave); la ausencia del puesto de trabajo, llevase o no aparejado peligro para la seguridad de las personas o el material (muy grave); los accidentes motivados por negligencias o abandono aunque no causasen desgracias personales (grave); delegación abusiva de servicios encomendados y usurpación de atribuciones de agentes de superior categoría (grave); y operaciones defectuosas, mala interpretación de las disposiciones, órdenes desacertadas, falta de celo y faltas imputables a descuidos, infracciones y mal servicio en las diferentes operaciones encomendadas a cada agente según su cargo (leve) (AA. VV., 1930: Art. 90).

Los actos de indisciplina se encuadraban en agresiones con armas (gravísima); la agresión sin armas a los agentes superiores (muy grave); el incumplimiento de órdenes o disposiciones, siempre que no fueran caprichosas o injustas (grave); los actos cometidos que constituyesen menosprecio personal del cargo o categoría que ostentaban los jefes (leve); la negativa injustificada y violenta a disposiciones ocasionales de agentes que desempeñasen eventualmente cargos superiores (leve); y la negativa a dar explicaciones sobre normas de trabajo, ausencias injustificadas o infracciones del reglamento (leve) (AA. VV., 1930: Art. 91).

Las faltas de moralidad y probidad estaban referidas a las sustracciones o robos de objetos confiados a la custodia del agente (muy grave); los desfalcos y descubiertos de fondos (muy grave); la complicidad en estos delitos (grave); la embriaguez continuada (grave); y la embriaguez ocasional en actos de servicio (grave) (AA. VV., 1930: Art. 92).

Las faltas se calificaban como de primero, segundo, tercero, cuarto, quinto y sexto grado. Esta escala se refería a la misma negligencia cometida dentro de un año, a excepción hecha de los transgresiones muy graves, cuyo castigo debía aplicarse tomando en consideración un periodo de dos años (AA. VV., 1930: Art. 94).

Las multas pertenecían al segundo grado para las faltas leves, profesionales o no, y se aplicaban a partir de la primera imposición con aumentos progresivos de 0,25 pesetas hasta el máximo de 5 pesetas (AA. VV., 1930: Art. 95). En ningún caso, la cuantía podía superar el 5% del jornal a percibir a la semana, quincena o mes, según la forma en que percibiera sus haberes. Si ocurría esto, el importe se dividía entre los meses necesarios para que el valor de la sanción no superase el 5% estipulado. A los trabajadores que cobraban cuatro pesetas diarias o menos, no se les imponían sanciones económicas, sino que se les reprendía y se les avisaba de castigos de mayor índole (AA. VV., 1930: Art. 103).

El importe de las multas debía emplearse inexcusablemente en beneficio del personal y nunca de la empresa (AA. VV., 1930: Art. 104). La contabilidad de este concepto se llevaba por parte de la empresa, pero, de manera independiente al resto de las cuentas, teniendo también una fiscalización del estado de la misma por parte del

personal a quien debía darse a conocer periódicamente el estado económico de los mencionados fondos ya que habrá de dedicarse a la concesión de auxilios y socorros al mismo (AA. VV., 1930: Art. 105).

Las sanciones impuestas por faltas leves profesionales no se inscribían como notas desfavorables en el expediente personal del agente (AA. VV., 1930: Art. 106).

Cuando una falta era fehacientemente comprobada se procedía a castigar al infractor de acuerdo con el siguiente cuadro de sanciones (AA. VV., 1930: Art. 93):

Faltas	Expediente del infractor	Grado y sanción
Gravísimas	Indistintamente	Separación del servicio
Muy graves	Sin notas negativas y con más de 10 años de servicio	Primero: Aviso de postergación Segundo: Postergación Tercero: Postergación y aviso de separación Cuarto: Separación
	Con notas negativas y con menos de 10 años de servicio	Primero: Postergación Segundo: Aviso de separación Tercero: Separación
Graves	Indistintamente	Primero: Aviso de traslado Segundo: Traslado Tercero: Inhabilitación de 6 a 2 años para el ascenso Cuarto: Inhabilitación de 5 años para el ascenso
Leves	Indistintamente	Primero: Represión hasta cinco veces Segundo: Multa progresiva de 0,25 a 5 Ptas. Tercero: Multa de 5 Ptas. y aviso de traslado Cuarto: Traslado Quinto: Aviso de inhabilitación para el ascenso Sexto: Inhabilitación para el ascenso por seis meses

Las faltas graves se computaban en el espacio de un año.

Las leves de primer y segundo grado podían ser sancionadas sin realizar un expediente previo, salvo en caso de protesta del agente castigado. Los restantes castigos no podían ser hechos firmes sin que previamente hubiesen sido objeto de expediente informado por el respectivo Servicio y aprobado por el Director de la Compañía (AA. VV., 1930: Art. 98). Si se repetían dentro del año hasta apurar el segundo grado, se seguían aplicando las penas hasta agotar los cuatro grados sucesivos. Para efectos de reincidencia, solo se tenían en cuenta por un periodo de doce meses (AA. VV., 1930: Art. 96). Las leves de carácter profesional no se anotaban nunca en el expediente personal.

Igual norma se observaba en cuanto a las faltas graves, cuya repetición se tenía en cuenta a los efectos de la aplicación de grados de penalidad en el periodo de un año solamente (AA. VV., 1930: Art. 97).

Las faltas graves, muy graves y gravísimas, en cuyos dos últimos casos debía facilitarse al trasgresor los medios necesarios para su defensa, eran denunciadas mediante un expediente que realizaba el Servicio al que pertenecía el infractor. El informe pasaba a un consejo disciplinario compuesto por un jefe superior y un personal designado por este (AA. VV., 1930: Art. 100). Una vez juzgada la cuestión a dirimir, si

era motivo de penalización, el asunto pasaba a ser refrendado por el Director de la Compañía, que era, en último extremo, quien hacía firme el castigo (AA. VV., 1930: Art. 101).

A partir del momento en que el consejo disciplinario le comunicaba al agente la decisión de manera inmediata, este tenía un plazo improrrogable de quince días a partir de la fecha de notificación para recurrirla. En este caso, era de nuevo el consejo disciplinario quien valoraba los aportes de la nueva documentación mostrada y quien decidía si realizar o no otro expediente, dando cuenta de nuevo a la dirección de lo acordado. Si la resolución se hacía sin protesta de los representantes del personal, fuese cual fuese la decisión, no había lugar a reclamación alguna por parte del imputado (AA. VV., 1930: Art. 102).

Las suspensiones de empleo y sueldo solo podían decretarse como medida preventiva por parte de la Compañía en el caso de que se produjera un accidente grave en tanto se determinase la responsabilidad del agente y a reserva de la responsabilidad civil o criminal del mismo con arreglo a la Ley; en el caso de robo, sustracción, abuso de confianza, agresión con armas dentro de las horas de trabajo, etc.; y a causa de algún procesamiento por asuntos ajenos a su desempeño laboral (AA. VV., 1930: Art. 107).

Estas suspensiones no podían exceder de quince días en los que la Compañía debía incoar el expediente para depurar las responsabilidades del presunto infractor (AA. VV., 1930: Art. 108). Si de este no se dedujera acto reprobable alguno, se le debía reponer inmediatamente en su puesto de trabajo y abonarle los días de suspensión preventiva, sin perjuicio de que continuase adelante el procedimiento legal que se seguía contra él (AA. VV., 1930: Art. 109). Si finalmente se deducía que era responsable no se le abonaban esos días, salvo que se determinase que lo cometido era una falta leve, por lo que se le aplicaba la sanción oportuna (AA. VV., 1930: Art. 110).

En caso de procesamiento judicial por causas del servicio o ajenas a este y en las que no hubiese motivo para la expulsión, el agente era separado del servicio en tanto durase la práctica y actuación de la causa seguida contra él, debiendo reponerle en el cargo en cuanto los tribunales dictasen su sentencia (AA. VV., 1930: Arts. 111 y 112).

Las suspensiones de empleo y sueldo decretadas preventivamente no se reputaban como penas (AA. VV., 1930: Art. 113).

La repetición sistemática de faltas graves que pudieran imputarse a una incapacidad manifiesta para ejercer el cargo confiado era motivo de destitución. Esta se producía tras haber incoado expediente siguiendo los pasos ya señalados anteriormente. Entonces, el agente perdía el derecho a su ascenso futuro, pero, no se le mermaban los haberes de los que disfrutaba (AA. VV., 1930: Art. 114). Las destituciones no podrán acordarse sin incoación de previo expediente de acuerdo con las normas señaladas anteriormente (AA. VV., 1930: Art. 115).

Si existían sanciones internas de la Compañía o condenas por parte de los Tribunales de Justicia a causa de faltas derivadas de una mala gestión en el cargo que ocupaba en infractor, se le despedía definitivamente pagándole diez días por cada año de servicio, no pudiendo abonarle menos de treinta días. Esta liquidación final debía entregársele al interesado dentro del plazo de cinco días a partir de conocida la sentencia (AA. VV., 1930: Art. 119). Si el veredicto había sido motivado por robo, desfalco o delitos de índole monetaria, el agente perdía el derecho a la cantidad compensatoria que le correspondiese (AA. VV., 1930: Art. 116). Igualmente, si se trataba de agentes que

hubieren abandonado el servicio o procesados y condenados por asuntos particulares, no procedía la indemnización (AA. VV., 1930: Arts. 117 y 118).

37.18.0. Vacaciones

Las vacaciones o licencia, como se denominaban por entonces a los días de asueto anuales, podían ser con sueldo o sin sueldo.

En el primer caso, todos los agentes fijos de la compañía, cualquiera que fuese su cometido, tenía derecho al disfrute de quince días al año de vacaciones pagadas. Esta concesión, según lo hace explícito el texto del estatuto, también se hacía extensiva al personal del tercer grupo de categorías, es decir, al femenino (AA. VV., 1930: Art. 144).

Si por causas del servicio un agente no podía tomar sus vacaciones dentro del año natural, podía hacerlo entre enero y febrero del siguiente (AA. VV., 1930: Art. 145). Si aún así no hubiese sido posible su disfrute parcial o bien total, la Compañía estaba obligada a abonarle los quince días o los no tomados hasta completar su quincena de licencia (AA. VV., 1930: Art. 147).

Al personal que percibía su sueldo con carácter anual y que normalmente no trabajaba ni los domingos ni los días de fiesta, es decir, todos los agentes del grupo primero y los de ciertos empleos de elite encuadrados en el segundo, no le contaban dentro de su periodo de vacaciones los días de fiesta que hubiese intercalados (AA. VV., 1930: Art. 146). A los demás agentes sí.

Independientemente de la quincena de vacaciones, el trabajador podía tomar hasta un máximo de tres días sin que se les descontasen del sueldo cuando se hubiese producido el óbito del conyugue, los hijos, nietos, abuelos, padres o hermanos. Así mismo, podían tomarse hasta dos días debido a una enfermedad grave de los padres, conyugue o hijos o bien debido al alumbramiento de la esposa (AA. VV., 1930: Art. 148).

Según el Real Decreto-Ley nº 938, la mujer tenía derecho a disfrutar de seis semanas de permiso pagado antes del parto y otras seis más después de producido (AA. VV., 1930: Art. 149). Además, la Ley de 13 de marzo de 1900, que fijaba las condiciones del trabajo de los niños y de las mujeres prescribía que estas no realizarían jornadas de más de diez horas diarias, pero debían tener dos descansos. Además, se les concedía un periodo de maternidad de seis semanas y dos medias horas de lactancia (Art. 9).

En los casos en los que fuese necesaria la presencia de un empleado en deberes inexcusables impuestos por la Ley o bien en disposiciones administrativas, se concedían permisos por el tiempo indispensable sin que se le descontase ni parte del sueldo ni se mermasen sus días de licencia anual (AA. VV., 1930: Art. 150).

Hasta aquí todas las disposiciones referentes a licencias varias en las que la empresa debía abonar al empleado su sueldo, pero, como se ha comentado, también había situaciones en las que el trabajador, en casos justificados, podía pedir un permiso sin sueldo. He aquí estas:

Se podía conceder un permiso máximo de hasta tres meses, continuado o partido dentro del año y sin percepción del sueldo para la realización de asuntos particulares, dentro del año, ya fuere en una sola vez o en varias y para cualquier clase o categoría de agente (AA. VV., 1930: Art. 151).

Estas licencias no podían ser disfrutadas simultáneamente por más de una décima parte del personal de un Servicio o Departamento (AA. VV., 1930: Art. 152).

En líneas generales:

- La concesión de licencias deberían ser efectivas con la rapidez suficiente como para que el obrero pudiese disfrutar del permiso en el tiempo en que lo necesitase. En el caso de que se produjese una toma de una licencia sin haberla solicitado previamente por motivos de fuerza mayor, como un viaje imprevisto, una indisposición u otra causa, el trabajador podía justificar a posteriori tal eventualidad (AA. VV., 1930: Art. 153).

- Si una vez concedida la licencia de los días pedidos no se agotaba hasta el último, solamente se computaban los que hubiesen sido disfrutados (AA. VV., 1930: Art. 154).

- Así mismo, se podían pedir permisos de media jornada y hasta de tan solo una hora diaria (AA. VV., 1930: Art. 155).

37.19.0. Otros aspectos sociales

Como se recordará, el estudio de los aspectos sociales y laborales relativos a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces no se reduce solo al documento analizado, sino que puede ser completado con otros dos reglamentos elaborados en las décadas de los años veinte y treinta del siglo XX.

Según se dijo, el primero de ellos alude al modo en que debían regirse los miembros de la Mutualidad Ferroviaria y el segundo es una normativa para el grupo de personas que conformaban la Sociedad de Pensionistas de la empresa.

A continuación, se estudiarán los dos textos y, a través de los cuales, se verá algo más del mundo del trabajo de Andaluces y de la entelequia de la corporación que nos ocupa.

37.19.1. La Mutualidad Ferroviaria

Cuando se produjo un accidente de la magnitud del ocurrido el 23 de enero de 1920 en el túnel número 1 de la línea de ferrocarril de Córdoba a Belmez, suficientemente tratado en la parte histórica de esta tesis, en el que como no había mutualidad para indemnizar a las víctimas, las autoridades locales organizaron una novillada y un espectáculo musical en el Gran Teatro de Córdoba, lo que a todas luces era un desdoro para una compañía de la importancia de Andaluces.

Tomando como base la organización existente por entonces del Sindicato de Ferroviarios de Andaluces y Sur de España se constituyó en 1924 una mutualidad destinada a socorrer a las familias de los agentes fallecidos que estuviesen afiliados a la misma y que hubiesen pertenecido a la Compañía o a alguna de las líneas explotadas por esta (AA. VV., 1924: Bases Punto 1).

Con respecto a los socios, podían pertenecer a la Mutualidad los agentes en activo; los agentes jubilados; los agentes licenciados por enfermedad o accidente del trabajo; los agentes que causasen baja en la Compañía al cumplir los cincuenta y cinco años de edad y a los que por una u otra causa no tenían derecho a jubilación. Para que los agentes de los casos en los que ya no estaban en activo pudieran pertenecer en esas

situaciones a la mutualidad era preciso que su afiliación se hubiese producido cuando aún eran empleados en activo (AA. VV., 1924: Bases Punto 4).

Todos los asociados veían mermada su nómina en 0,25 pesetas mensuales por cada socio que hubiese fallecido (AA. VV., 1924: Bases Punto 5). El total del descuento hecho a la globalidad de la plantilla era entregado por la Compañía, en nombre de la mutualidad, a las respectivas familias de los difuntos en el orden en que habían de percibir la indemnización los familiares de los asociados (AA. VV., 1924: Bases punto 5) y mediante las formalidades que se expresan más adelante (AA. VV., 1924: Bases Punto 3).

Los agentes que estaban en activo en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, o en las líneas explotadas de esta, que llevasen más de un año de servicios ininterrumpidos, podían solicitar pertenecer a la mutualidad en el improrrogable plazo de dos meses a partir de la fecha en que el reglamento entrase en vigor por medio de un escrito dirigido al presidente de la junta administrativa (AA. VV., 1924: Art. 1).

Así mismo, los agentes de nuevo ingreso en la Compañía podían solicitar en igual forma ser inscritos en la mutualidad en el transcurso de los dos primeros meses a contar desde la fecha de su nombramiento como fijos. Igualmente, podían ingresar en la mutualidad los agentes eventuales que llevaban un año de servicios ininterrumpidos en la empresa. Los agentes eventuales que llegasen a obtener su nombramiento de fijos también podían pedir su ingreso dentro de los dos meses que siguiesen a la fecha de ese nombramiento (AA. VV., 1924: Art. 2).

Los agentes en activo que no se afiliaran dentro del plazo de los dos meses indicados, así como los agentes de nuevo ingreso que tampoco lo hicieran en el plazo señalado y pretendieran luego pertenecer a la misma, podía conseguirlo, pero para ello tendría que abonar tantas fracciones de 0,25 pesetas como se hubiesen abonado desde la fecha en que entró en vigor el reglamento, los primeros, y desde su nombramiento los segundos. Además, no gozarían de los beneficios de la mutualidad hasta seis meses después del día en que se hubiesen adherido (AA. VV., 1924: Art. 3).

La junta administrativa era quien fijaba en cada caso concreto de ingreso de los agentes el plazo máximo en que hubiesen de abonar las cuotas atrasadas. Para la fijación de este plazo, que no podía exceder de seis meses, la dirección tendría especialmente en cuenta la importancia de las cuotas atrasadas en relación con la cuantía del sueldo del agente.

Sin embargo, solo hasta que el agente estuviese completamente al corriente de los atrasos se le consideraría un asociado de pleno derecho. Por lo tanto, a los seis meses siguientes es cuando los familiares tendrían derecho a percibir la indemnización (AA. VV., 1924: Art. 4).

El asociado que dejase de pertenecer a la mutualidad por voluntad propia, expresada por medio de un escrito al presidente de la junta administrativa, no podía volver a pertenecer a esta más que en el caso de que al querer reincorporarse abonara tantas fracciones de 25 céntimos de peseta como se hubiesen abonado desde la fecha de la baja a la que se efectuase el reingreso, debiendo esperar un plazo de seis meses para obtener de nuevo la plenitud de sus derechos (AA. VV., 1924: Art. 5).

Las cantidades que se descontaban a los socios de nuevo ingreso por cuotas atrasadas se aplicaban a los conceptos que determinase la junta administrativa (AA. VV., 1924: Art. 6).

El importe de las cuotas atrasadas debía ser descontado en nómina (AA. VV., 1924: Art. 7).

Los socios jubilados, cuya pensión fuera como mínimo de 1.500 pesetas anuales, tenían la obligación de abonar de su pensión los 25 céntimos de peseta por cada compañero fallecido, no así los agentes jubilados con pensión de cuantía inferior a la indicada suma, ni los licenciados por accidentes del trabajo o enfermedades, ni los que causaran baja en la Compañía al cumplir los 55 años o después (AA. VV., 1924: Art. 8).

Los agentes que dejasen de prestar permanentemente sus servicios a la Compañía de Andaluces por causas distintas de jubilación, accidentes del trabajo, enfermedad o edad desde los 55 años en adelante sin derecho a jubilación, también dejaban de pertenecer a la corporación sin que pudiesen reclamar sus derechos adquiridos (AA. VV., 1924: Art. 9).

Para la tramitación y despacho de los asuntos de la entidad se creó una junta administrativa (AA. VV., 1924: Art. 10), que se componía de siete vocales. Estos debían ser agentes afectos a la mutualidad y residentes en Málaga. De ellos, cinco serían elegidos libremente por los asociados, uno por cada uno de los Servicios de Material y Tracción (Talleres, Recorrido y Depósitos); de Explotación (Servicio activo de Movimiento); de Vía y Obras (Talleres y Brigadas); de Almacenes y de las Oficinas Generales. Los otros dos vocales serían designados libremente por parte de la Compañía (AA. VV., 1924: Art. 11).

Así mismo, habría un número igual de suplentes que serían elegidos de la misma forma que se ha descrito para los titulares (AA. VV., 1924: Art. 12).

Los cargos de vocales y suplentes de la Junta eran gratuitos y voluntarios y una vez aceptados no se podía renunciar a desempeñarlos. No obstante, se admitía una posible renuncia por causas debidamente justificadas a juicio de la junta administrativa. De no aceptarse el cargo de vocal o suplente se procedía a efectuar una nueva elección por parte de los asociados o bien por la Compañía, según se tratase de cargos de libre elección o si estos correspondían a la empresa (AA. VV., 1924: Art. 13).

La junta administrativa estaba compuesta por un presidente y un secretario. Ambos cargos eran elegidos entre los vocales que la constituían (AA. VV., 1924: Art. 14).

El presidente, como indicaba su nombre, era quien tenía la representación de la sociedad y, por consiguiente, presidía las reuniones ordinarias y extraordinarias de la junta administrativa, encauzaba las discusiones, decidía con su veto las resoluciones en casos de empate, autorizaba con su firma todos los pagos de indemnizaciones que se hiciesen, daría su visto bueno a las cuentas de ingresos y gastos que se formalizasen, firmaba la correspondencia, realizaba todos los demás actos comprendidos dentro de las facultades directivas, ejecutivas y de representación y ejecutaba todos los acuerdos de la sociedad (AA. VV., 1924: Art. 15).

El secretario redactaba las actas de las reuniones, a cuyo efecto llevaba el oportuno libro, como asimismo sometía a la firma del presidente, y de acuerdo con las instrucciones de este, los proyectos de cartas que la mutualidad hubiera de dirigir. También le incumbiría igualmente autorizar con su firma las relaciones mensuales de altas y bajas de asociados que se plasmarían en el Libro de Registro (AA. VV., 1924: Art. 16).

La junta administrativa se renovaba anualmente de acuerdo con las disposiciones reglamentarias. No obstante, aquellos que desempeñasen cargos en la misma, podían ser reelegidos (AA. VV., 1924: Art. 17).

En los casos en que el presidente y el secretario no pudieran desempeñar transitoriamente los cargos, serían sustituidos por cualquiera de los vocales, previo acuerdo entre los mismos (AA. VV., 1924: Art. 18).

Todos los socios debían tener un ejemplar con el texto del reglamento (AA. VV., 1924: Art. 38).

Los vocales debían cuidar de que los agentes de nuevo ingreso de sus respectivos servicios o divisiones lo conociesen a fin de que pudiesen asociarse a la mutualidad en cuanto se hallasen en condiciones de hacerlo (AA. VV., 1924: Art. 39).

Todas aquellas cuestiones que no estaban previstas en la normativa plasmada debían ser resueltas discrecionalmente por la junta administrativa.

En el caso de quedar vacante de una manera definitiva algún cargo de la Junta, este sería desempeñado por uno de los vocales suplentes hasta que se produjese una nueva elección reglamentaria (AA. VV., 1924: Art. 19).

Las altas y bajas del personal asociado se solicitaban por medio de un escrito dirigido al presidente de la junta administrativa. Tanto unas como otras se aprobaban mediante esta y surtían sus efectos a partir de la fecha de la aprobación (AA. VV., 1924: Art. 20).

Mensualmente se tenía que comunicar a cada uno de los jefes de oficina de los respectivos departamentos, servicios o divisiones el nombre de los socios fallecidos a fin de que se les diese de baja de la nomina de asociados (AA. VV., 1924: Art. 21).

La junta administrativa celebraba sus reuniones ordinarias en su local social el día 1 de cada mes, pero, si era festivo se posponía hasta el primer día hábil.

Las juntas ordinarias se celebraban sin necesidad de citación, dado que las fechas estaban determinadas, pero, era preciso que concurriesen la mitad más uno de todos sus miembros, entre los que debían estar el presidente y el secretario (AA. VV., 1924: Art. 22). Si no asistía el número apropiado el presidente debía convocar otra junta para la fecha que estimase oportuna, no excediendo de los ocho días siguientes, para lo cual, el secretario enviaba una citación personal mediante la fórmula "Por orden del Presidente". Entonces, la reunión se verificaba cualquiera que fuese el número de vocales que asistieran (AA. VV., 1924: Art. 23).

Tanto las reuniones ordinarias como cualesquiera otras que celebrase la junta administrativa para sus fines, tenían que tener lugar fuera de las horas habituales de oficina, para que se pudiese disponer de toda la libertad necesaria (AA. VV., 1924: Art. 24).

En la discusión de los distintos asuntos solo podían consumirse dos turnos, uno en pro y otro en contra, sin que el tiempo invertido en consumirlos excediese de diez minutos por disertante, salvo cuando en vista de las circunstancias el presidente estimase oportuno conceder una prorrogación o ampliación de ese tiempo para que se efectuase el debate (AA. VV., 1924: Art. 25).

Discutido un asunto, se sometía a votación, necesitándose para la validez de los acuerdos la mayoría relativa, o sea, la mitad más uno de los que votasen en pro y en contra, excluidas las abstenciones o votos en blanco (AA. VV., 1924: Art. 26).

La votación era verbal salvo en aquellos casos en que el presidente decidía por su libre apreciación que debía ser secreta o mediante papeletas. Una vez tomados los acuerdos, tenían carácter definitivo (AA. VV., 1924: Art. 27).

Además de la junta ordinaria, se celebraban reuniones extraordinarias siempre que el presidente lo estimase oportuno porque se presentase un asunto de carácter urgente. Para la convocatoria de estas reuniones se hacía una citación personal y se tenía igualmente presente que para celebrarlas de primera convocatoria era preciso que asistiese la mitad más uno de los vocales. En caso de no ser así, se efectuaba una segunda convocatoria, emplazada también mediante una citación personal, dentro de los ocho días siguientes y esta sí que se celebraba fuese cual fuese el número de los asistentes.

Igualmente, cuando quedaban vacantes los cargos de presidente y secretario, si dentro de los diez días siguientes a este hecho no se había celebrado una reunión ordinaria, se convocaba la junta extraordinaria dentro de los cinco días siguientes, en primera convocatoria, y de diez, en segunda convocatoria (AA. VV., 1924: Art. 28).

El presidente, bajo su responsabilidad, cuidaba de solicitar a los suplentes que ejerciesen en propiedad las funciones de vocal en aquellos casos en que fuese necesaria la efectividad de la suplencia (AA. VV., 1924: Art. 29).

Cada seis meses se exhibía públicamente un documento, debidamente autorizado por la Junta y con el visto bueno del presidente, en el se daba a conocer a los asociados un resumen de los ingresos y pagos verificados por la Mutualidad en ese tiempo. Un ejemplar se presentaba en el Gobierno Civil de la Provincia de Málaga, otro debía colocarse en el local social que la asociación tenía en Málaga y el resto se enviaba a cada una de las estaciones de esta red ferroviaria (AA. VV., 1924: Art. 30).

Los gastos generales que originaba la administración de la mutualidad eran satisfechos por la Compañía hasta un total de 300 pesetas cada año. Si excedieran de esta suma, la junta administrativa podía aplicar a tales gastos las cuotas atrasadas así como acordar la exacción de cuotas extraordinarias entre los asociados (AA. VV., 1924: Art. 31).

Los beneficios se concedían a las personas que libremente designase el asociado. Si no se hacía esta designación expresa, debía adjudicarse en el orden siguiente:

1º A las viudas, pero siguiendo a su vez estas otras preferencias:

- Viudas con hijos o teniendo a su cargo y viviendo en su compañía a nietos que hubiesen sido hijos de algún hijo fallecido del causante, siempre que estos hijos o nietos fuesen menores de dieciocho años y no existiesen otros hijos o descendientes legítimos o naturales reconocidos menores de esa edad. En este caso, los deudos percibían íntegro el socorro.

- Si la viuda no tenía hijos menores de dieciocho años ni a su cargo y viviendo en su compañía nietos hijos de algún hijo fallecido del causante, ni existiesen otros hijos o descendientes legítimos o naturales reconocidos menores de esa edad, dicha viuda percibía el socorro íntegro, de no vivir los padres o abuelos del causante y siempre que los mismos fuesen pobres, sexagenarios e incapacitados para el trabajo. Si vivían los padres, la indemnización le correspondía a estos y a la viuda a partes iguales, pero si solo existía uno, le correspondía únicamente la tercera parte del socorro. A falta de los padres, les correspondía a los abuelos el percibo de la tercera parte de la indemnización,

siempre que fuesen uno o más dichos ascendientes. De vivir tan solo uno de los abuelos percibía la mitad de esa tercera parte.

- Si la viuda sin sucesión tuviese hijos o descendientes menores de dieciocho años de otro matrimonio del causante o naturales reconocidos por este, el socorro se reducía a la mitad con exclusión de los padres o abuelos del finado. Los hijos o descendientes de otros matrimonios y los naturales reconocidos se consideraban con iguales derechos y, por consiguiente, concurrían todos conjuntamente por partes iguales al percibo de la indemnización.

- Cuando la viuda tenía sucesión y existían además hijos o nietos menores de dieciocho años de otros matrimonios del causante o naturales reconocidos por este, la indemnización se repartía adjudicándose la mitad a la viuda y la otra mitad, por partes iguales, a todos los hijos y descendientes.

- Los descendientes que tenía derecho a la indemnización eran hijos de algún hijo legítimo o natural reconocido del causante, cuyos descendientes percibirían en representación de sus padres, por estirpes, la parte proporcional correspondiente.

2º A los hijos y descendientes legítimos y naturales reconocidos menores de dieciocho años.

3º A los padres y en su defecto a los abuelos.

4º A los hijos y descendientes legítimos y naturales reconocidos mayores de dieciocho años. Los descendientes percibían la indemnización en representación de sus padres por la parte que a estos, de vivir, le hubiera correspondido.

5º A los hermanos de ambos sexos.

6º A los sobrinos y demás parientes en el orden que señalaban las leyes españolas hasta el tercer grado (AA. VV., 1924: Art. 32).

Cuando ocurría el fallecimiento de algún asociado, su Jefe inmediato lo comunicaba al de la Estación más próxima o bien al presidente de la junta administrativa, tratándose de agentes que residieran en Málaga, los cuales previa la comprobación de que el fallecido pertenecía a la mutualidad, entregarían por sí o autorizarían en su caso, el abono a la familia del mismo de la suma de 300 pesetas como anticipo a descontar de la cantidad que pueda corresponderle cuando al finalizar el mes se efectuaba el descuento a los asociados.

Para recabar este derecho, era indispensable la presentación del certificado facultativo de defunción. No obstante, en relación con el anticipo citado, tan solo se abonaría siempre que el número de asociados excediese de mil quinientos agentes. Si fuera menor, únicamente se satisfacía por el concepto expresado una parte proporcional al auxilio total que debían percibir los derechohabientes, cuyo importe sería fijado por la junta administrativa (AA. VV., 1924: Art. 33).

El presidente de esta delegaba en el jefe de oficina de la Secretaría de la Dirección para que pidiese a los presuntos beneficiarios los documentos que acreditasen sus derechos a percibir el total recaudado.

Se exceptuaba de esta delegación aquellos casos dudosos que el presidente estimase que debían ser examinados previamente por la junta administrativa (AA. VV., 1924: Art. 34). Si justificaban su derecho a percibir la indemnización se ordenaría el pago de la cantidad exacta recaudada, previo descuento de la suma abonada como gastos de sepelio y última enfermedad.

Para poder realizar la entrega de la suma correspondiente a los interesados era necesario que el Servicio de Contabilidad General extendiese una factura que debía ir firmada por el presidente de la corporación.

Los perceptores, además de autorizar el recibí de la factura, debían firmar otro recibo que se guardaba en el archivo de la entidad como justificante de los estados de cuentas (AA. VV., 1924: Art. 35).

Si después de hecho el descuento no compareciesen a reclamarlo los derechohabientes en el plazo de seis meses a contar desde el día del fallecimiento del asociado, se consideraba caducada la obligación de la mutualidad respecto a los mismos y se procedía a distribuir la cantidad no reclamada en la forma que acordase la junta administrativa (AA. VV., 1924: Art. 36).

Siendo el espíritu o finalidad de la asociación asegurar a los derechohabientes de los asociados el abono de una indemnización pagadera "a prorrata" entre los diversos socios a razón de 0,25 pesetas, se anulaban los pactos que pudieran establecerse, ya por los asociados, ya por los presuntos beneficiarios o asegurados a título de lucro o negocio con motivo de la indemnización a percibir.

En su consecuencia, salvo el caso de mandato u orden judicial, la agrupación entregaba única y exclusivamente la indemnización a las personas que les correspondiese en el orden establecido y que se ha especificado (AA. VV., 1924: Art. 37).

Previa propuesta a la Compañía, y tras la aceptación por parte de la misma, podía modificarse o reformarse el Reglamento si había una mayoría de votos de los asociados, cuando lo pidiese como mínimo la tercera parte de los afiliados y cuando lo propusiese la junta administrativa. En uno u otro caso, esta dispondría la mejor forma de llevar a cabo la votación (AA. VV., 1924: Art. 40).

El texto del reglamento fue presentado a la autoridad gubernativa el 12 de junio de 1924, tras lo cual, fue aprobado (AA. VV., 1924: Art. 41).

37.19.2. La Sociedad de Pensionistas

Esta asociación se creó única y exclusivamente para defender a los pensionistas de esta corporación que formasen parte de dicha agrupación (AA. VV., 1933: Art. 1) y tuvo como único fin conseguir por medios legales que la Compañía de Andaluces liquidase lo que legítima y reglamentariamente adeudaba a los jubilados de ambos sexos que pertenecieron a la misma (AA. VV., 1933: Art. 5).

En los primeros puntos de sus estatutos se advertía que quedaba terminantemente prohibido en las sesiones que se celebrasen que sus miembros se ocupasen, ni aún indirectamente, de asuntos políticos o religiosos, por lo tanto, el presidente quedaba autorizado para suspender la sesión en el acto que por cualquiera de los asociados se profirieran palabras alusivas a los poderes constituidos (AA. VV., 1933: Art. 2) Tal vez sorprenda que una norma como esa se incluyese entre los primeros artículos, pero debe tenerse en cuenta que el estatuto se aprobó en un tiempo tan convulso, social y políticamente hablando, como la Segunda República Española.

Podían pertenecer a esta sociedad todos los pensionistas de ambos sexos que lo solicitasen mediante el boletín de adhesión u otro escrito en el que figurase su firma, cualquiera que fuese su residencia. Los mayores de dieciséis años hasta dieciocho solo tendrían voz en la junta general, pero, no voto. Los que causasen bajas, para poder

ingresar de nuevo, debían de pagar las cuotas que adeudasen desde su cese hasta el momento de su reincorporación (AA. VV., 1933: Art. 3).

Para desempeñar cargo directivo se precisaba ser mayor de veintiún años de edad y gozar de los derechos civiles, como determinaba el artículo 27 de la Ley de 8 de abril de 1932 (AA. VV., 1933: Art. 4). Una vez elegidos, no se podía renunciar al mismo a no ser que hubiese causas muy justificadas que lo impidiesen (AA. VV., 1933: Art. 6).

Todos los asociados de ambos sexos estaban obligados a cumplir estrictamente este reglamento en todas sus partes e igualmente los acuerdos de la junta directiva y de las juntas generales, a pagar la cuota mensual de 0,75 céntimos de peseta los varones, de 0,50 céntimos de peseta las hembras [*Sic*], así como otros 0,50 céntimos de peseta por el pequeño librito en el que se reflejaban los artículos del reglamento. También se había de pagar cualquier cuota o derrama extraordinaria que se acordase en las juntas generales (AA. VV., 1933: Art. 7).

Quienes adeudasen dos cuotas atrasadas serían dados de baja, los que por su voluntad así lo pidiesen y los fallecidos, por lo tanto, ni estos si sus familiares tenían derecho a nada que poseyese la sociedad. En el caso de que tuviesen en tramitación una o varias reclamaciones y por derivación hubiese que formular otra u otras, lo hacían por sí o sus familiares, pues la junta directiva y la sociedad dejaban de actuar en ellas y quedaban exentas de toda responsabilidad.

Todos los asociados que no causasen bajas tenían derecho a ser defendidos en sus reclamaciones oportunas y a fiscalizar la actuación de la junta directiva en todo lo que afectase a la administración de los fondos de los socios y desenvolvimiento de la sociedad (AA. VV., 1933: Art. 9).

La junta directiva y la asamblea general era la encargada de cumplir y hacer cumplir el reglamento y los acuerdos tanto de la directiva como de las juntas generales o extraordinarias (AA. VV., 1933: Art. 10).

La junta directiva quedaba plenamente facultada para formular las reclamaciones a quien y donde procediese en nombre de los asociados de ambos sexos y que a ello tuviesen derecho, previa autorización por escrito y firmado por los interesados de conformidad con el artículo 12 del *Decreto sobre Jurados Mixtos de Ferrocarriles de 22 de Diciembre de 1932* (AA. VV., 1933: Art. 11).

La junta directiva se componía de un presidente, un vice-presidente, un secretario, un tesorero-contador, un recaudador, un vocal segundo y dos vocales. Se renovaba cada año a partir de la fecha de su elección cesando en la primera renovación los cargos de presidente, tesorero y primer y tercer vocal y los restantes en el año siguiente, pudiendo ser reelegidos todos los cargos (AA. VV., 1933: Art. 12).

El presidente autorizaba con su visto bueno y firma todos los documentos de la sociedad, presidía y dirigía todas las discusiones en todas las sesiones que celebrase la junta directiva como la junta general, ya fuese ordinaria o extraordinaria (AA. VV., 1933: Art. 13).

El vice-presidente sustituía al presidente en los casos de enfermedad, ausencia o imprevisto con iguales atribuciones (AA. VV., 1933: Art. 14).

El secretario llevaba un Libro de Registro General de Socios donde constaba el número de orden, el nombre y los apellidos, la residencia local y el domicilio, la fecha de ingreso, la fecha de la baja, sus causas y cuotas que adeudase cada miembro. Igualmente, llevaba inventario de los objetos que poseía la sociedad, redactaba y firmaba las actas de

las sesiones que celebraban tanto las juntas directivas como las juntas generales o extraordinarias, toda la documentación del interior de la localidad y la del exterior, así como un registro de salida y entrada de documentos (AA. VV., 1933: Art. 15).

El tesorero llevaba un libro de haber y debe en el que debía anotar con precisión y claridad los conceptos de los ingresos y gastos de cada mes y no pagaba ningún recibo, factura o vale que no estuviese autorizado con el visto bueno y firma del presidente. Además, todos los meses presentaba a la junta directiva un estado detallado de los ingresos y gastos durante el mes saliente y firmado por él; una vez aprobado y con el visto bueno y firma del presidente y de la comisión revisora de cuentas, se exponía en sitio visible. Así mismo presentaba tres ejemplares semestrales de los ingresos y gastos efectuados, los que después de la tramitación que antecede se presentaban en la Delegación Provincial de Trabajo en los meses de enero y julio de cada año, cinco días después de formado. En el acto de la entrega retiraba uno, después de sellado, el que conservaba en unión de los recibos, facturas y vales pagados así como los recibos que adeudasen los socios que causaba baja. Tenía a su cargo los fondos sociales de cuya administración era responsable, salvo en los casos de fuerza mayor debidamente justificada (AA. VV., 1933: Art. 16).

El recaudador, vocal segundo llevaba un estado detallado de los recibos y reglamentos a cobrar durante el mes posterior, correspondiente al mes vencido, expresando el número de recibos de uno y otro sexo y su precio, los cuales tenían que ser iguales al número de socios de ambos sexos existentes en dicho mes; el número de reglamentos sería igual al de socios de primer ingreso. Así mismo, detallaba los reglamentos y recibos atrasados, los que en número global figuraban puestos al cobro y al rendir cuentas tenían que ser descontados los no cobrados. Los recibos pertenecientes al mes vencido a cobrar eran extendidos por él, ateniéndose al Libro de Registro General de Socios. El tesorero los revisaba, sumaba los reglamentos y recibos no cobrados, tomaba nota duplicada y firmada por ambos de las que una conservaba y la otra daba al recaudador, lo que serviría de comprobante al rendir cuentas.

Todos los meses había un movimiento de socios con expresión de las altas y bajas y en el mes de enero y julio de cada año dos semestrales que presentaba a los cinco días de formado en la Delegación Provincial de Trabajo, retirando uno después de sellado, que debía conservar (AA. VV., 1933: Art. 17).

Los vocales ayudaban a los directivos o bien ocupaban su puesto cuando era preciso y si era por vacante, debían de mantenerse en ese cometido hasta que esta fuese cubierta (AA. VV., 1933: Art. 18).

En las poblaciones en las que hubiese más de dos pensionistas que perteneciesen a la sociedad habría un delegado-recaudador que sería elegido por mayoría de votos en la asamblea de las juntas generales; la junta directiva daba a conocer el nombre del o de los que podían ser elegidos por tener los antecedentes precisos por medio de la correspondencia sostenida con los asociados de las distintas localidades. El que resultaba elegido se le remitía un título credencial en el que constaba el día que se celebró la asamblea, los votos obtenidos, si había sido por unanimidad, el sello social y las firmas del presidente y el secretario.

Los delegados-recaudadores eran los representantes genuinos de la sociedad en las poblaciones en que radicaban y recibían de la junta directiva por correspondencia las instrucciones precisas para el buen éxito de las aspiraciones de la sociedad. Los gastos

que dicha representación ocasionasen debían ser sufragados a prorrato entre los socios de la localidad. Debía remitir los documentos y demás datos que fuesen oportunos, las cotizaciones, las adhesiones y bajas que ocurriesen y los recibos que se adeudaban (AA. VV., 1933: Art. 19).

Había una comisión revisora de cuentas facultada para dictaminar como procediese tras examinar los libros de contabilidad, balances, recibos, facturas, vales y todos los datos que le fuesen facilitados. Se componía de tres asociados y sus dictámenes eran válidos si los firmaban dos de ellos. Se renovaba cada año a partir de la fecha en que había sido elegida por mayoría de votos de la junta general (AA. VV., 1933: Art. 20).

La junta directiva primigenia se eligió por mayoría de votos de los asistentes en la primera asamblea extraordinaria celebrada, la misma en la que se aprobó el reglamento mediante el que se regía la sociedad, y por votación secreta en las sucesivas, así como las renovaciones en las convocadas para ese objeto (AA. VV., 1933: Art. 21).

La junta directiva se reunía una vez por lo menos en semana, no obstante, el presidente y el secretario podían convocarla a cuantas reuniones fuesen necesarias y sus acuerdos no tendrían validez si no existía el voto de la mitad más uno de sus componentes.

El directivo que no asistiese a tres reuniones consecutivas o a las que se convocasen con urgencia, se entendía que renunciaba a su cargo y en la primera asamblea general se elegía a su sustituto, fijando el tiempo para ocupar nuevos cargos (AA. VV., 1933: Art. 22).

Las juntas generales ordinarias se celebraban una vez al mes. Estas, y las extraordinarias que las circunstancias aconsejaban, se desarrollaban en el local social o en el lugar en que previamente se indicaría en las convocatorias. En las extraordinarias no podía tratarse nada más que lo que motivaba su celebración, que una vez declarada abierta la sesión por parte del presidente, este debía fundamentar sobre el asunto a tratar.

En las ordinarias, el secretario daba lectura al acta anterior. Una vez aprobada, se pasaba al orden del día, figurando en primer lugar los ingresos y gastos ocasionados durante el mes o meses transcurridos, las altas y bajas de los socios que se habían producido, las proposiciones realizadas por la directiva y ruegos y preguntas (AA. VV., 1933: Art. 23).

El presidente cuidaba en toda sesión de que no usase la palabra a la vez más de un asociado. Las proposiciones que los socios presentasen podían ser escritas o verbales. Si una de ellas era tomada en consideración, podrán hablar a favor de la misma dos asociados y otros tantos podían hacerlo en contra alternándose y rectificando una sola vez cada uno. Acto seguido, se votaba.

Solo por cuestión previa o de orden, podía ser interrumpido el orador. Cuestión previa era aquella que tendía a aclarar el punto para encauzar la discusión y de orden para advertir por parte del presidente que el orador se apartaba del objeto del debate.

Los directivos podían tomar la palabra siempre que fuese necesario para aclarar la discusión en defensa de los actos de la misma (AA. VV., 1933: Art. 24).

Quien faltaba al orden debido o promoviese algún conflicto, era amonestado por el presidente en forma decorosa y si no atendiese a esto era expulsado del local, previa aprobación de la asamblea (AA. VV., 1933: Art. 25).

Las votaciones se hacían levantándose primero los que aprobaban la cuestión, después los que desaprobaban y por último los que se abstuviesen. Las que se referían a la conducta de cualquiera de los asociados siempre eran secretas. Cuando el asunto que hubiese de votarse era de suma trascendencia, la votación era nominal, previo consenso de la asamblea (AA. VV., 1933: Art. 26).

Todo acuerdo tomado en una junta general era válido, sea cualquiera el número de los socios presentes, si no atacaba el objeto de la sociedad y se ajustaba a las leyes (AA. VV., 1933: Art. 27).

Todo asociado que por su conducta y mal proceder lesionase los intereses y buena marcha de la sociedad sería desposeído de todos sus derechos por la junta directiva, llevando el asunto a la primera junta general que se celebrase en la que el presidente expondría las causas y facilitaría su defensa. Finalmente, la asamblea resolvería la cuestión (AA. VV., 1933: Art. 28).

El reglamento podía reformarse en todo o en parte cuando lo pidiesen la mayoría de los asociados o lo propusiese la junta directiva (AA. VV., 1933: Art. 29).

La sociedad no podía disolverse mientras hubiese diez asociados que quisieran continuar. En el caso de tener que disolverse, los fondos y enseres que hubiese debían repartirse entre el número de asociados que quedasen, cumpliendo el artículo 5 de la Ley de 8 de abril de 1932 (AA. VV., 1933: Art. 30).

La junta directiva celebraba las sesiones en la calle San Pedro nº 19, en Málaga.

El 2 de Octubre de 1933 se presentaron en la Delegación Provincial de Trabajo de esa ciudad tres ejemplares del reglamento ya citado a los efectos del Artículo 8 de la Ley de 8 de Abril de 1932 sobre Asociaciones Profesionales que fueron aprobados por el delegado de entonces.

Tras esto, a las 16:00 horas del día 11 de Octubre de 1933, se reunieron los fundadores de la Sociedad de Pensionistas de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en el domicilio social de Pasillo de Atocha nº 4 y levantaron acta del momento, con lo que la sociedad quedó constituida legalmente.

37.20.0. Otros reglamentos de trabajo de ferroviarios

Lógicamente, aunque poco numerosos, existen otras ordenanzas de trabajo de algunas compañías ferroviarias del país, como el texto de 1924 denominado *Asociación general de empleados y obreros de los ferrocarriles de España: Reglamento de régimen interior*, del que hubo una edición de en 1925; el de 1945, titulado *Reglamentación nacional del trabajo en la RENFE.*, con un contenido de 112 páginas; y el de 1962, llamado *Reglamento de régimen interior de la RENFE.*, ambos editados por la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España, con un volumen de 245 páginas.

Con ellos se podría hacer un mínimo análisis comparativo con respecto al de Andaluces, porque los dos primeros son anteriores, pero casi contemporáneos, por lo cual es posible inferir que no debían de tener muchas diferencias esenciales entre aquellas y la que nos ocupa, dado que la esencia de esta se basaba en la legislación vigente. Los dos segundos son posteriores y alusivos a la empresa de la dictadura franquista, con lo que los contrastes pueden que sean más evidentes. Sin embargo, la intención del texto precedente no pretende ir más allá de lo que ha dado de sí y por ello la idea se deja para un trabajo posterior.

37.21.0. Conclusión

Por lo visto anteriormente, en conjunto, se puede apreciar que sobre el papel la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces trataba siempre de cumplir con los preceptos legales y que, si por un lado tenía una actitud ecuánime con respecto al trato dado a sus obreros, al menos en la etapa final, por otro, tampoco descuidaba sus propios intereses económicos. Lógicamente, el sueldo y las condiciones laborales fueron las reivindicaciones de los distintos agrupaciones obreras a los que se afiliaron los trabajadores de la corporación, lo que llevó a que el Sindicato de Ferrocarriles Andaluces, la Federación Nacional de Ferroviarios, la Unión Ferroviaria y otras luchasen por las mejoras laborales y también por la homogenización de los distintos gremios.

37.22.0. ORGANIGRAMA DE TRABAJO DE ANDALUCES

37.22.1. Comentario

Los datos aportados en esta tabla se refieren a la situación de la empresa en el año 1930.

La particularidad de que unos empleados estaban contratados a sueldo anual y otros a jornal diario ha hecho que para obtener unos datos comparativos más claros, se haya convertido el sueldo anual en jornal diario, por lo que se ha dividido la cantidad expresada entre 365 días. Así mismo, los datos referidos a los trabajadores que estaban contratados a jornal diario se han multiplicado por 365 días, con lo que se ha cuantificado el total anual cobrado por estos.

A efectos de obtener una comparación entre el nivel adquisitivo de los sueldos de los trabajadores de la Compañía de Andaluces y el resto, se han insertado los siguientes datos:

La columna denominada SMA alude al sueldo mínimo percibido en pesetas por los trabajadores.

La columna denominada SLA alude al sueldo límite percibido en pesetas por los trabajadores.

La columna denominada MDSM alude a la media diaria del sueldo mínimo percibido en pesetas por los trabajadores.

La columna denominada MDL alude a la media diaria del sueldo límite percibido en pesetas por los trabajadores.

La columna denominada MDTC alude a la media diaria percibida en pesetas por los trabajadores cualificados.

La columna denominada MDTNC alude a la media diaria percibida en pesetas por los trabajadores no cualificados.

La columna denominada MDP alude a la media diaria general de los trabajadores de la época.

BIBLIOGRAFÍA

38.0.0. BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

38.1.0. Libros y revistas

AA. VV. (1851): *Junta para el ferrocarril andaluz: Gestiones para su creación. Cádiz, 6 de abril de 1851.* Cádiz.

AA. VV. (1864): *Anteproyecto del Plan General de Ferrocarriles.* Cortes Generales. Madrid.

AA. VV. (1924): *Mutualidad Ferroviaria A.S.E. Reglamento; Tipografía y Litografía de R. Alcalá; Málaga-Córdoba.*

AA. VV. (1924): *Colección de órdenes de servicio, circulares, instrucciones y cartas-circulares.* Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Málaga.

AA. VV. (1924): *Asociación general de empleados y obreros de los ferrocarriles de España: Reglamento de régimen interior.* Autoedición. Madrid.

AA. VV. (1925): *Asociación general de empleados y obreros de los ferrocarriles de España: Reglamento de la asociación.* Autoedición. Madrid.

AA. VV. (1928): *Estado General del Material Móvil en Enero de 1928.* Sección de Material y Tracción de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Málaga.

AA. VV. (1929): *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías 1929.* E de la Torre. Madrid.

AA. VV. (1930): *Proyecto de Contrato Colectivo y Régimen de Trabajo del Personal de las Compañías de Andaluces y del Sur de España a Base de Normas Profesionales y Económicas.* Imprenta S. Domínguez. Málaga.

AA. VV. (1933): *Reglamento. Sociedad de Pensionistas de los Ferrocarriles Andaluces.* Sociedad de Pensionistas la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Málaga.

AA. VV. (1942): *Agrupación de Constructores Españoles de Vagones.* Agrupación de Constructores Españoles de Vagones-Seix y Barral. Barcelona.

AA. VV. (1942): *Inventario general del material motor y móvil de las líneas de Andaluces y anexionadas en 1º de Enero de 1942.* RENFE. Madrid

AA. VV. (1945): *Reglamentación nacional del trabajo en la RENFE.* RENFE. Madrid.

AA. VV. (1947): *Álbum del material motor de la RENFE.* RENFE. Madrid.

AA. VV. (1951): *“Reconstrucción de la vía”, Desarrollo de su Plan General de Reconstrucción.* RENFE. Madrid.

AA. VV. (1962): *Reglamento de régimen interior de la RENFE.* RENFE. Madrid.

AA. VV. (1977): *Álbum de Vagones.* RENFE. Madrid.

AA. VV. (1979): *Gran Enciclopedia de Andalucía.* Anel. Granada.

AA. VV. (1987): *El camino de hierro de la Habana a Güines. Primer ferrocarril de Iberoamérica.* Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.

AA. VV. (1993): *“Caracteres geográficos de Andalucía”, Atlas de España tomo 2.* El País-Aguilar. Madrid.

AA. VV. (1995): *Diccionario de Términos Ferroviarios.* Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.

AA. VV. (1995): *Del vapor al AVE. Parque de tracción eléctrica y diesel.* Tomos I y II. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.

- AA. VV. (1996): *Guía de la Naturaleza de Córdoba*. Diario Córdoba-Cajasur. Córdoba.
- AA. VV. (2001): "Los ferroviarios en la historia del ferrocarril: el caso de RENFE" Unidad de Negocio de Regionales Coord. Carlos Lapastora Hernández <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Aranjuez2001/pdf/55.pdf>
- A. VV. (2004): "La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces", Revista *Colección de Historia Ferroviaria* nº 1. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.
- AA. VV. (2011): "Estudio arqueométrico comparativo de muestras de pintura con azul egipcio, procedentes de la tumba de Nefertari siglo XIII a. C. y del Balneum, termas romanas, siglos I a. C., I d. C." *Boletín de la Sociedad Española de Cerámica y Vidrio* nº 50. Sociedad Española de Cerámica y Vidrio. Madrid.
- PAREJO, A., SÁNCHEZ, A. (2013): "Introducción. Cuestiones para una nueva mirada sobre la industrialización andaluza" *Industrialización y desarrollo económico en Andalucía*. Centro de Estudios Andaluces. Sevilla.
- ABAD E., CASAS M. (1998): *El Ferrocarril de Sierra Alhambilla*.
- ACON, J (1984): "Las 1300 de RENFE", *Carril* nº 7. Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona. Barcelona.
- ADAM, J-P. (2002): *La construcción romana*, 2ª edición. Editorial de los Oficios. Barcelona.
- AFÁN ALCARAZ, J. (1979): *Cartas y documentación relativa a su etapa de maquinista de las compañías de Andaluces y RENFE*. Inédito. Córdoba.
- ALLEN, P., WHEELER, R. (1997): *Vapor en la sierra*. Aldaba. Madrid.
- ANÓNIMO (1863): *Indicaciones de los terrenos carboníferos andaluces, descripción de la cuenca hullera de Espiel y Belmez, y observaciones importantes sobre las cuestiones suscitadas para la concesión de pertenencias*. Fausto García Tena.
- ANÓNIMO (1881): "Las minas de La Luz y de La Llama", Revista *La Ilustración Española y Americana* nº XLVI. Abelardo de Carlos. Madrid.
- ANÓNIMO (1888): Anuncio de venta, *Revista Minera* Tomo 39. Instituto Geológico y Minero. Madrid.
- ANÓNIMO (1888): *Diario de Sesiones del Congreso*: Legislatura 1887-1888, t. X, 25 de junio de 1888, apéndice tercero al número 150. Madrid.
- ANÓNIMO (1911): "Revista de las principales publicaciones técnicas: El establecimiento de vías enarenadas para detener los trenes" *Revista de Obras Públicas* nº 59, Tomo I (1868). Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid.
- ANÓNIMO (1919): "Una opinión acerca del proyecto de ferrocarril directo entre la frontera francesa y el puerto de Algeciras". *Revista General de Legislación y Jurisprudencia* Vol. 67, nº 134. Rivadeneyra. Madrid.
- ANÓNIMO (1923): *Ingeniería y Construcción* nº 7, Vol. I. Ingeniería y Construcción. Madrid.
- ANÓNIMO (1923a): *Ingeniería y Construcción* nº 10, Vol. I. Ingeniería y Construcción. Madrid.
- ANÓNIMO (1924): *Ingeniería y Construcción* nº 14, Vol. I. Ingeniería y Construcción. Madrid.
- ANÓNIMO (1927): *Hojas de Cargas de Andaluces*. Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Málaga.

ANÓNIMO (1951): "Reconstrucción de la vía", *Desarrollo de su Plan General de Reconstrucción*. RENFE. Madrid.

ANÓNIMO (1967): "Parque motor", *Vía Libre* nº 37. Gabinete de Prensa y Difusión de RENFE. Madrid.

ANÓNIMO (1970): "Parque motor", *Vía Libre* nº 80. Gabinete de Prensa y Difusión de RENFE. Madrid.

ANÓNIMO (1972): *Por toda la red, Suplemento de Vía Libre* nº 145. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.

ANÓNIMO (1981): *RENFE Parque Motor* Tomo 3. José María Casademont. Barcelona.

ANTÓN RODRÍGUEZ, E. 1864: *Guía del Viagero por el Ferrocarril de Sevilla a Cádiz*. Litografía de las Novedades. Sevilla.

ARANA, J. (1969): "Los ferrobuses: una solución para los servicios de cercanías y media distancia", *Vía Libre* nº 67. Gabinete de Prensa y Difusión de RENFE. Madrid.

ARANGO, L. (1923): "Caracteres que deben reunir los nuevos ferrocarriles españoles", *Ingeniería y Construcción* nº 7, Vol. I. Ingeniería y Construcción. Madrid.

ARANGUREN, J. (1992): *Automotores españoles 1906-1991*. Autoedición. Madrid.

ARENILLAS MELENDO, J. (2002): "Las locomotoras belgas de Andaluces", *Líneas del Tren* nº 276. ADIF. Madrid.

ARTOLA, M. (1978): *Los ferrocarriles en España 1844-1943*, tomos I y II. Servicio de Estudios del Banco de España. Madrid.

AVILÉS VALLE, G. (2008): *Córdoba y el tren: La historia del ferrocarril en Córdoba y provincia*. Autoedición. Córdoba.

BAHAMONDE, A., TORO, J. (1982): "El Sexenio Democrático 1868-1874", *Historia 16 Extra XXII, Historia de España* Tomo 10. Información y Revistas. Madrid.

BALDÓ LACOMBA, M. (1993): *La Revolución Industrial*. Síntesis. Madrid.

BLANQUI, A. (1837): *Histoire de l'économie politique en Europe*. BiblioBazaar. París.

BRIOSO, T. (1925): "Establecimiento de vías enarenadas para seguridad de la circulación de los ferrocarriles de grandes rampas", *Revista de Obras Públicas* 73, tomo I. Ministerio de Obras Públicas. Madrid.

CALVERA, J. (1992): *Automotores Diesel Serie 9000*. Resistor. Madrid.

CANO SANCHIZ, J. (2012): *La minería y la metalurgia del cobre como elementos de industrialización: Análisis arqueológico del complejo británico de Cerro Muriano*. Universidad de Córdoba. Córdoba.

CANO SANCHIZ, J. (2012): "Babel en la mina. El campamento minero como modelo de asentamiento en el mundo industrializado: Cerro Muriano (Córdoba)". *Revista Munibe. Antropología-Arkeología*. Aranzadi. San Sebastián.

CANO SANCHIZ, J. (2013): "Railways and mining: The role of the train in the exploitation of the Cerro Muriano mine (Córdoba, Spain)". *Industrial Archaeology Review* nº 35, Págs. 128-148. The Association for Industrial Archaeology. Coalbrookdale (Telford).

CANO SANCHIZ, J. (2014): "Cobre, colonialismo económico y globalización: la inversión británica en las minas de Cerro Muriano (Córdoba, 1897-1919)". *Revista de Historia Industrial* nº 56. Universitat de Barcelona. Barcelona.

- CARBONELL, A. (1876): *Dictamen de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la provincia de Córdoba sobre el servicio y tarifas de los ferro-carriles. Informe pedido por la Dirección General de Obras Públicas*. Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la provincia de Córdoba. Córdoba,
- CARDONA, E. (1985): "Los "costa" de MZA", *Carril*. Núm. 13, Págs. 19-30. Asociación de Amigos del Ferrocarril de Barcelona. Barcelona.
- CARRASCO GARCÍA, A. (1998): *En guerra con Estados Unidos: Cuba 1898*. Almena. Madrid.
- CERDÁ PÉREZ, M. (2008): *Arqueología Industrial. Teoría y práctica*. Universitat de València. Valencia.
- CHAVES PALACIOS, J. (2004): "Desarrollo tecnológico en la Primera Revolución Industrial", *Norba, Revista de Historia* Vol. 17, Págs. 93-109. Universidad de Extremadura. Badajoz.
- COMÍN COMÍN, F. (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, 2 tomos. Anaya-Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid,
- CRISTOFANI ALCALDE, M. (2011): *Estación Linares-Baeza. Un paseo por el recuerdo*. Caja Rural de Jaén. Jaén.
- CRUCES BLANCO, E. (2006): *La documentación para la historia del ferrocarril conservada en el Archivo Histórico Provincial de Málaga (1861-1998)*. Ponencia IV Congreso de Historia Ferroviaria. Málaga.
- CUÉLLAR VILLAR, D. (2008): "Empresas y líneas de ferrocarril en Andalucía. El primer impulso ferroviario en Andalucía (1851-1880)", *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Junta de Andalucía, Consejería de Obras públicas y Transportes. Sevilla
- DANAE, P. (1989): *La primera Revolución Industrial*. Península. Madrid.
- DAY, J. (1970): *Trenes*. Bruguera. Barcelona.
- DAZA SÁNCHEZ, A. (2005): "Causalidad en minas y masonería en Belmez a Málaga en el siglo XIX. Reconocimiento a Leopoldo Alcántara y Jorge Loring", *Revista De Re Metallica* nº 5 Págs. 101-108. Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. Madrid.
- DÍAZ FERNÁNDEZ, J. (2004): *Crónica de la guerra de Marruecos (1921-1922)*. Ateneo Obrero de Gijón. Gijón.
- DOBESON, K. (1984): *Estudio del balance social del tramo ferroviario Córdoba-Almorchón*. Inédito. Madrid.
- DONEZAR GARCÍA-NIETO, M. (1974): *La Segunda República, II. Política Burguesa y Movimiento Obrero*. Guadiana de Publicaciones. Madrid.
- DOREL-FERRÉ, G., PERARNAU, J., MUÑOZ. JOAN (2008): *Vivienda obrera y colonias industriales en la Península Ibérica*. Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya. Terrassa (Barcelona).
- ESCUADERO, A., PAREJO, A. (2015): "La siderurgia malagueña (1899-1924)", *Revista de Historia Industrial* nº 58. Universidad de Barcelona. Barcelona.
- ESTRADA SEGALERVA, J. (1970): *Efemérides malagueñas, Vol. II, Abril-Mayo-Junio*. San Andrés. Málaga.
- FABRA, M. (2000): *El País Valencià (1939-1959): autarquía i industrialització*. Universidad de València. Valencia.

FERNÁNDEZ, E. (1858): *Fusión Carbonífera y Metalífera de Belmez y Espiel. Documentos relativos a su Riqueza, Organización y Administración*. J. M. Ducazcal. Madrid.

FERNÁNDEZ BARRIOS, C., BARRIOS ESCALANTE, C. (2010): "Los testamentos de Carlos Larios. Empresario. Primer Marqués de Guadiaro", *Revista Isla de Arriarán* nº 35, Págs. 151-175. Asociación Cultural Isla de Arriarán. Málaga.

FERNÁNDEZ LÓPEZ, J., ZAITA, C. (1987): *El ferrocarril de La Robla*. Aldaba. Madrid.

FERNÁNDEZ SANZ, F. (1965): "Las nuevas locomotoras diesel", *Vía Libre* nº 28. RENFE. Madrid.

FERNÁNDEZ SANZ, F. (1971): "Creación de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles", *Vía Libre* nº 91. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.

FERNÁNDEZ SANZ, F. (1971): "Estado de los Ferrocarriles en 1939. Estragos de la guerra", *Vía Libre* nº 91. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.

FERNÁNDEZ SANZ, F. (1978): "Los grandes puentes de hierro del ferrocarril", *Vía Libre*, nº 171. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.

FERNÁNDEZ SANZ, F. (1978): "Los ferrocarriles en España 1844-1943. Una importante aportación para la investigación histórico-económica", *Vía Libre* nº 177. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.

FERNÁNDEZ SANZ, F. (1980): "Los ferrocarriles españoles. Apuntes para la comprensión de su historia", *Vía Libre* nº 200. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.

FERNÁNDEZ SANZ, F. (1986): *La construcción de locomotoras de vapor en España*, Segunda edición. Ediciones de Estudios Ferroviarios. Madrid.

FERNÁNDEZ SANZ, F. (2010): *Historia de la tracción vapor en España. Locomotoras de Andaluces*. Tomo III. Revistas Profesionales. Madrid.

FERNÁNDEZ SANZ, F. (2011): *Historia de la tracción vapor en España. Locomotoras de la Compañía del Oeste*. Tomo IV. Revistas Profesionales. Madrid.

FERNÁNDEZ, F., REDER, G. (1995): *Historia de la tracción vapor en España. Locomotoras de M.Z.A.* Tomo I. Fernando Fernández Sanz. Madrid.

FERNÁNDEZ, F., REDER, G. (2011): *Historia de la tracción vapor en España. Locomotoras de la Compañía Norte*. Tomo II. Revistas Profesionales. Madrid.

FERNÁNDEZ, F., REDER, G. (2013): *Historia de la tracción vapor en España. Locomotoras de otras compañías de vía ancha*. Tomo V. Revistas Profesionales. Madrid.

FERRER I HERMENEGILDO, V. (1983): *Señales ferroviarias: Historia y evolución de la señalización mecánica en España*. Técnica y Documentación. Barcelona.

FERRER I HERMENEGILDO, V. (1994): *Doble Tracción* nº 5. Doble Tracción. Barcelona.

FONTÁN ANTÚNEZ, M. (2008): *Señalización mecánica en la vía ancha española, Especial Monográfico Maquetrén*. Revistas Profesionales. Madrid.

GALÁN ERUSTE, M. (1995): "Atila, pionero en RENFE", *Maquetrén* nº 38-39. A. G. B. Madrid.

GARCÍA-CANO SÁNCHEZ, M. (1998): *Nuestro ferrocarril 1895-1970*. Ayuntamiento de Pozoblanco. Pozoblanco (Córdoba)

- GARCÍA MONTORO, C. (2015): "La inauguración del ferrocarril de Córdoba a Málaga", *La Albolafia: Revista de Humanidades y Cultura* nº 3, Págs. 117-129. Instituto de Humanidades. Málaga.
- GARCÍA MONTORO, C. (2007): "La crisis de la siderurgia malagueña", *Revista de Estudios Regionales* nº 79, Págs. 291-313. Universidad de Málaga. Málaga.
- GARCÍA ROMERO, J. (2002): *Minería y Metalurgia en la Córdoba Romana*. Universidad de Córdoba. Córdoba.
- GARCÍA VERDUGO, F. (1986): "Las propuestas de ensanche en la ciudad de Córdoba", *Estudios Geográficos* Vol. 47, nº 182-183. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid.
- GARCÍA VERDUGO, F., MARTÍN LÓPEZ, C. (1994): *Cartografía y fotografía de un siglo de urbanismo en Córdoba, 1851-1858*. Ayuntamiento de Córdoba. Córdoba.
- GÓMEZ MARTÍNEZ, J., COVES NAVARRO, J. (1994): *Trenes, cables y minas de Almería*. Instituto de Estudios Almerienses. Almería.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1982): *Ferrocarriles y cambio económico en España 1855-1913*. Alianza. Madrid.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1985): *Ferrocarril y mercado interior en España 1874-1913*. Servicio de estudios del Banco de España. Madrid.
- GONZÁLEZ ITURRITXA, E. (1985): "Los característicos cartoncillos de Edmondson, billetes por antonomasia", *Vía Libre* nº 259. Ed. RENFE. Madrid.
- GONZÁLEZ MÁRQUEZ, M. (1985): "Antología de los coches de viajeros del ferrocarril español: Los carruajes de departamentos independientes (I)", *Vía Libre* nº 260. RENFE. Madrid.
- GONZÁLEZ MÁRQUEZ, M. (1996): *Maquetrén Monográfico Especial Los coches de viajeros de vía ancha (I) Los coches de dos ejes*. España Desconocida. Madrid.
- GONZÁLEZ MÁRQUEZ, M. (2002): "Los coches de viajeros del Algeciras & Gibraltar Railway Co. Ltd." *Revista Paso a Nivel* nº 12. Campomás. Godella (Valencia)
- GRANJA, J., PABLO, S., RUBIO, C (2010): *Breve Historia de Euskadi*. Debate. Barcelona.
- HABERMAS, J. (1986): *Ciencia y técnica como ideología*. Tecnos. Madrid.
- HAMILTON ELLIS, C. (1981): *Historia de los trenes*. R. Torres. Barcelona.
- HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M., PRIETO PÉREZ, J. (2007): *Historia de la Ciencia* Volumen I y II. Fundación Canaria Orotava de Historia de la Ciencia. Tenerife.
- HOLLINGSWORTH, B., COOK, A. (1997): *El gran libro de los trenes*. Anaya-Vía Libre. Madrid.
- HOBSBAWM, ERIC. (1962): *La era de la revolución 1789/1848*. Crítica. Barcelona.
- JIMÉNEZ MANTECÓN, J. (1980): *Platero y yo*. Bruguera. Barcelona.
- JIMÉNEZ QUINTERO, J. (1977): "El triángulo financiero Heredia-Larios-Loring", *Jábega* nº 19, Págs. 35-46. Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga. Málaga.
- JIMÉNEZ QUINTERO, J. (1979): "Mentalidad empresarial y acumulación de capital de la Casa Larios de Málaga", *Cuadernos de Ciencias Económicas y Empresariales* nº 4, Págs. 215-246. Universidad de Málaga. Málaga.

JIMÉNEZ VEGA, M. (2008): "Los poblados ferroviarios andaluces. Análisis territorial de su proceso de creación y formas urbanas", *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*, Tomo 2, Págs. 769-819. Junta de Andalucía-Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla.

LAGARDE, D. (1867): "Notice sur les mines de la province de Cordoue", *Revista Annales des Mines*, 6ª serie, volumen XI. Págs. 443-478. Dunod, Ed. París.

LAN, M. (1857): "Note sur la Sierra-Morena et sur le nord de l'Andalusie", *Annales des Mines*, 5ª série, Vol. 12. ESKA. Paris.

LE PLAY, M. F. (1834): "Observations sur l'Extremadure et le nord de l'Andalousie, et assai d'une carte géologique de cette contrée", *Revista Annales del Mines*, 3ª serie. Dunod. París.

LESSING, E. (1977): *Laocoonte*. Nacional. Madrid.

LÓPEZ GARCÍA, M. (1986): *MZA: Historia de sus estaciones*. Turner. Madrid.

LÓPEZ MORELL, M. (2005): *La casa Rothschild en España*. Marcial Pons. Madrid.

LÓPEZ ONTIVEROS, A. (1974): *Emigración, propiedad y paisaje agrario en la Campiña de Córdoba*. Ariel. Barcelona.

LÓPEZ ONTIVEROS, A. (2002): *La Geografía de la provincia de Córdoba según Juan Carandell Pericay: "Articulación territorial de la provincia de Córdoba y Ferrocarril"*, Págs. 70-75. R. A. de Córdoba, de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes. Córdoba.

LÓPEZ ONTIVEROS, A. (2003): *Geografía de Andalucía* (Coord.). Ariel. Barcelona.

MARX, K. (1973): *El Capital* (I), segunda edición, octava reimpresión. F. C. E. México D. F.

MAESTRO ET ALII (2000): *El Gran Libro de las Locomotoras Españolas*. Vía Libre-Fundación de los Ferrocarriles Españoles-Risco. Madrid.

MAESTRO MARTÍNEZ, Á. (1984): "Otros tiempos", *Vía Libre* nº 241. RENFE. Madrid.

MANBY, E. (1856): *Informe presentado a la sociedad Romá y Compañía, concesionaria del ferrocarril desde Belmez á Córdoba, sobre la cuenca carbonífera de dicha provincia por Don Eduardo O. Manby*. Andrés Peña. Madrid.

MARSHALL, L. G. (1987): *Los tiempos del vapor en RENFE*. Aldaba. Madrid.

MARTÍNEZ ALCÍBAR, A. (1864): "Contestación para el interrogatorio para la información sobre el Plan General de Ferrocarriles", *Revista Minera* nº XV, Págs. 705-712. Instituto Geológico y Minero de España. Madrid.

MATEO DEL PERAL, D. (1978): "Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)", *Los Ferrocarriles en España 1844-1943*, Capítulo 3, Tomo II. Banco de España. Madrid.

MOLLEVÍ BORTOLÓ, G., SERRANO GINÉ, D. (2007): "El impacto de la filoxera en Andalucía según la diplomacia francesa", *Cuadernos Geográficos* nº 40, Págs. 133-148. Universidad de Granada. Granada.

MONREAL Y CABALLERO, (1959): *Disposiciones generales relacionadas con la circulación de trenes*. Preparaciones Ferroviarias Monreal y Caballero. Madrid.

MORALES MEDIERO, A. (2002): "Básculas y vagones contraste: Realidad y modelismo", *Trenmanía* nº 11. NG Press Publicaciones. Valencia.

MORENO, J. (1986): *Prehistoria del Ferrocarril*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid,

MORILLA CRITZ, J. (1978): *Gran capital y estancamiento económico en Andalucía: Banca y ferrocarriles en Málaga en el siglo XIX*. Universidad de Córdoba-Instituto de Historia de Andalucía. Córdoba.

MORILLA CRITZ, J. (1984): "El ferrocarril de Córdoba a la cuenca hullera de Espiel y Belmez (1852-1880)", *Revista de Historia Económica*, Año II, nº 1. Centro de Estudios Constitucionales. Madrid.

MOYA MILANÉS, P. (1981): "La incrustación del ferrocarril en el urbanismo de Córdoba: pasado y futuro de su ubicación desde una perspectiva geográfica", *Axarquía* nº 2, Págs. 105-128. Diputación de Córdoba. Córdoba.

MELCHOR GIL, E. (1995): *Vías romanas de la provincia de Córdoba*. Obra Social y Cultural Cajasur. Córdoba.

NADAL OLLER, J. (1989): *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*. Ariel, décima reimpresión. Barcelona.

NOGUES, J. (1948): *Unificación de las señales fijas de la vía*. RENFE. Madrid.

NOVOA, E. (1924): "Notas sobre reconocimiento y suministro de maderas (postes y traviesas)", *Revista Ingeniería y construcción* nº 18. Madrid.

OLÍAS RUIZ, E., BARBADO BAUTISTA, A. (2006): *Antecedentes anglosajones del ferrocarril Málaga-Córdoba (1860-1865)*. *Apuntes sobre la vida de Jorge (George) Loring James*. IV Congreso de Historia Ferroviaria. Archivo Histórico Ferroviario. Málaga.

ORDÓÑEZ, J. (1988): "Cómo ponerle un buen piso al tren", *Vía Libre* nº 295. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.

ORTEGA ANGUIANO, J. (2002): "El Tren de la Sierra: Geografía Humana y Arqueología Industrial en el ferrocarril de Córdoba a Belmez", *Rev. Paso a Nivel* nº 1. Cromapress. Godella (Valencia).

ORTIGOSA PEÑAS, M. (1991): "La caza en las tierras de titularidad pública de la provincia de Córdoba", *Revista Agricultura y Sociedad* nº 58 Págs. 298-309. Ministerio de Agricultura Alimentación y Medio Ambiente. Madrid.

PEÑA MONNÉ, J. (1995): *El relieve*. Síntesis. Madrid.

PLAZA PLAZA, A. (2006): *Los orígenes del sindicalismo ferroviario en España*. IV Congreso de Historia Ferroviaria. Archivo Histórico Ferroviario. Málaga.

POLO MURIEL, F. (2008): "El Factor humano en el servicio de Vía y Obras de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877-1936)", *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*, Tomo 2, Págs. 643-721. Junta de Andalucía-Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla.

PRADOS ROSALES, L. (2011): *Patrimonio Industrial en el Valle del Alto Guadiato (Córdoba): arquitecturas, infraestructuras y paisajes*. Universidad de Sevilla.

RAMIREZ DE LAS CASAS-DEZA, L. (1899): *Manual descriptivo de los ferrocarriles de Andalucía que comprende las líneas de La Concepción de Almuradiel hasta Cádiz, de Córdoba a Málaga, de Campillos, o sea de Bobadilla a Granada, de Utrera a Morón y de Belmez a Almorchón*. Manuscrito. Córdoba.

RAMOS FREND, E. (2005): "Últimas voluntades de Amalia Heredia Livermore, Marquesa de Casa-Loring", *Revista Isla de Arriarán* nº XXIV, Págs. 145-168. Asociación Cultural Isla de Arriarán. Málaga.

RAMOS FREND, E. (2006): "Aproximación a las Villas de recreo de la Familia Heredia en Málaga", *Revista Baetica. Estudio de Arte, Geografía e Historia* nº 28, Págs. 91-108. Universidad de Málaga. Málaga.

RAMOS VICENTE, J. (2016): *Almorchón-Belmez-Córdoba. El ferrocarril del Guadiato*. Autoedición. Cáceres.

RAMOS ROVI, M. J. (2000): *Andalucía en el Parlamento Español (1876-1902)*. UCO-Cajasur. Córdoba.

RAVEUX, O., SÁNCHEZ, A. (2010): "La adaptación tecnológica como factor de localización industrial. Una revisión de las investigaciones sobre la industria de hilados de algodón de Cataluña (1772-1885)", *Revista Investigaciones de Historia Económica* nº 17, Págs. 65-94. Asociación Española de Historia Económica. Madrid.

REYES LÓPEZ, J. (1996): *Relatos y notas personales sobre su vida laboral como maquinista de RENFE*. Inédito. Córdoba.

RODRÍGUEZ OLIVA, P. (2001): "Noticias historiográficas sobre el descubrimiento y los primeros estudios en torno a las tablas de bronce con las leyes municipales de Malaca y Salpensa", *Revista Maniake* nº XXIII, Págs. 9-38. Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga. Málaga.

RUIZ LEÓN, J. (1875): *Exámen* y estudio de las causas que influyen en el excesivo precio del carbon* de piedra en este mercado, como también de los medios que deban emplearse en remediar tan grave mal*. Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la provincia de Córdoba. Córdoba

SÁNCHEZ ALBORNOZ, C. (1968): *España hace un siglo: una economía dual*. Península. Barcelona.

SANZ DE GALDEANO, C. (1992): "Algunos problemas geológicos de la Cordillera Bética y del Rif (Y discusión de varios modelos geológicos propuestos)", *Física de la Tierra* nº 4. Universidad Complutense. Madrid.

SANZ ROZALÉN, V., PIQUERAS ARENAS, J. (2005): "El oficio ferroviario: especialización, solidaridad y política", *En el nombre del oficio. El trabajador especializado: corporativismo, adaptación y protesta*. Biblioteca Nueva. Madrid.

SOBRINO SIMAL, J. (2008): "Arquitectura ferroviaria en Andalucía: Patrimonio ferroviario y líneas de investigación", *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*, Págs. 825-887. Junta de Andalucía, Consejería de Obras públicas y Transportes. Sevilla

SOLER DE MENA, J. (1854): "Ferro-carril de Andalucía (1)", *Revista de Obras Públicas* núms. 18, 19 y 20, año II. Ministerio de Obras Públicas. Madrid.

STEVENSON, D. (2013): *1914-1918. La historia de la Primera Guerra Mundial*. Debate. Barcelona.

TEDDE DE LORCA, P. (1978): "El proceso de formación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1874-1880)", *Revista Hacienda Pública Española*. Instituto de Estudios Fiscales. Ministerio de Hacienda. Madrid.

TERREROS, G. (2014): *Las guerras de Marruecos. La política de Maura*. Erasmus. Barcelona.

TORQUEMADA DAZA, J. (2000): *El problema del agua*. Inédito. Belmez (Córdoba).

TORQUEMADA DAZA, J. (2009): *El Ferrocarril y el comercio de productos agroganaderos en una comarca interior. El entorno de Belmez*". Comunicación del V Congreso de Historia Ferroviaria de Palma de Mallorca. Belmez (Córdoba).

TORQUEMADA DAZA, J. (2011): "El periodo 1788-1830 en la cuenca Belmez-Espiel. Independencia política y dependencia económica de Francia", *Belmez en la Guerra de la Independencia*. Diputación Provincial de Córdoba. Belmez (Córdoba).

TORQUEMADA DAZA, J. (2013): "Problemática obrera de las compañías ferroviarias en Belmez. La huelga revolucionaria de 1917", *Actas de las I Jornadas sobre Belmez de la Real Academia de Córdoba, de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes*. Papeles de Le Rumeur. Córdoba.

TORQUEMADA DAZA, J. (2016): "*La Maquinilla - Ferrocarriles mineros de Belmez y Peñarroya*". Autoedición. Belmez (Córdoba).

TORREJÓN CHAVES, J. (2006): *Cádiz y los orígenes del ferrocarril en España*, IV Congreso de Historia Ferroviaria. Málaga.

TORTELLA, G., NÚÑEZ, C. (2011): *El desarrollo de la España contemporánea: Historia económica de los siglos XIX y XX*. Alianza. Madrid.

TUÑÓN DE LARA, M. (2000): *La España del siglo XIX*, Vol. 1 y 2. Akal. Barcelona.

URDANGARÍN, C., ALDABALDETRECU, F. (1982): *Historia técnica y económica de la máquina herramienta*. Caja de Ahorros de Guipúzcoa. San Sebastián.

VILLAGARCÍA, V. (1967): "Último destino: Parla", *Vía Libre* nº 37. Gabinete de Prensa y Difusión de RENFE. Madrid.

WAIS, F. (1969): "Nuestros ferrocarriles de hace un siglo", *Vía Libre* nº 70. RENFE. Madrid.

WAIS, F. (1974): *Historia de los ferrocarriles españoles*. Nacional. Madrid.

38.2.0. Páginas Web

<http://www.elstortugues.com/rutacid/xtras/OJOSNEGROS.pdf>
http://www.asfal.es/digistorico/digistorico_3.htm

38.3.0. Emails

Calvo, Antonio y Francisco, (2009): Abril.

Cano Sanchíz, Juan Manuel, (2012): 3 de diciembre.

38.4.0. Documentación oral

Afán Alcaraz, Juan (años noventa del siglo XX).

Avilés Valle, Gaspar (2006) y (2016).

Baldomero (1997).

Bonilla Díaz, José (años noventa del siglo XX).

Carmona Nieto, Rafael (años noventa del siglo XX).

Chaparro, Salvador (1998).

"Cuadros", Alfonso (años sesenta del siglo XX).

“Cuadros”, Alfonso (años sesenta del siglo XX).
Lora González, Ángel (2001).
Navas, Luis (2009).
Ortega Anguiano, Ascensión (años noventa del siglo XX).
Pedraza Pascual, Serafín (años noventa del siglo XX).
Reyes López, José (años noventa del siglo XX).
Toledo de los Ríos, Miguel (2006).
Ramos Vicente, Juan José (2016).

38.5.0. Legajos

38.5.1. Archivo General de la Administración

24-09789-00001 Desde: 21/11/1944 Hasta: 21/11/1944 Proyecto de nuevos edificios de servicio en el apartadero de Los Pradillos.

24-11535-00002 Desde: 31/03/1948 Hasta: 31/03/1948 Proyecto de ampliación de la vivienda del bombero en la aguada de la estación de La Alhondiguilla.

24-13402-00001 Desde: 03/04/1948 Hasta: 03/04/1948 Proyecto de ampliación de la vivienda de un guarda-agujas en la estación de El Vacar-Villaharta.

38.5.2. Archivo Histórico Ferroviario Línea de Córdoba a Belmez

Signatura: A - 0018 - 010 Desde: 11/7/1855 Hasta: 11/7/1855 Planos sobre el trazado primitivo de la línea de Espiel a Belmez aprobado por R. O. de 11 de julio de 1855

Signatura: A - 0075 - 026 Desde: --/--/1855? Hasta: --/--/1855? Perfiles transversales de la 1ª y 2ª parte de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0012 - 018 Desde: 08/06/1864 Hasta: 08/06/1864 Plano de la estación de Córdoba.

Signatura: A - 0083 - 017 Desde: 01/10/1864 Hasta: 25/09/1877 Proyecto de estación común en Córdoba para las tres empresas concesionarias de los ferrocarriles de Córdoba a Málaga, Córdoba a Sevilla y Córdoba a Manzanares.

Signatura: D - 0032 - 001 Desde: 15/3/1865 Hasta: 27/8/1933 Título: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras.

Expedientes relativos al servicio combinado establecido entre la Compañía MZA y la Compañía de los FFCC. Andaluces.

Signatura: L - 0501 - 000 Desde: 31/7/1866 Hasta: 31/7/1866 Proyecto de la variación del trazado del Ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez realizado por Juan Bautista del Prado.

Signatura: A - 0142 - 016 Desde: 19/3/1868 Hasta: 30/4/1868 Proyecto de variación del trazado de los Kms. 75,810 al 77,940 de la línea de Córdoba a Belmez, con el fin de enlazarla con la de Belmez al Castillo de Almorchón.

Signatura: A - 0020 - 011 Desde: 25/3/1868 Hasta: 25/3/1868 Proyecto de los tipos de obras de arte que se han de construir en los 32 últimos kilómetros de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0120 - 004 Desde: 30/9/1868 Hasta: 30/9/1868 Variante entre Córdoba Km. 0,000 y La Alhondiguilla, Km. 41,695. Empalme con la parte en construcción.

Signatura: A - 0019 - 015 Desde: 23/5/1870 Hasta: 09/8/1870 Proyecto de modificación al sistema de la vía de la línea de Córdoba a Belmez dentro del proyecto de modificación de trazado aprobado por decreto el 15 de febrero de 1870.

Signatura: A - 0019 - 016 Desde: 14/6/1870 Hasta: 14/6/1874 Proyecto de casas de guarda, en la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0020 - 010 Desde: 15/9/1870 Hasta: 24/11/1870 Proyecto de variación de las estaciones de Espiel y de La Alhondiguilla, de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0019 - 017 Desde: 15/9/1870 Hasta: 02/12/1870 Proyecto de colocación de una aguja de empalme en el piquete de 76,300 de la antigua kilometración, de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0020 - 009 Desde: 21/9/1870 Hasta: 15/12/1870 Proyecto de puentes metálicos de 4 m. de luz que hay que colocar en el tramo de La Alhondiguilla a Belmez, de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0019 - 014 Desde: 10/10/1870 Hasta: 26/1/1871 Proyecto de la variante de Cerro Muriano entre el Km. 13,420 y 18,281, de la línea de Córdoba a Belmez, del proyecto aprobado por el Decreto de 15 de febrero de 1870.

Signatura: A - 0206 - 019 Desde: 19/10/1870 Hasta: 02/1/1870 Autorización de la compañía concesionaria para explotar provisionalmente el trozo de Belmez a la Alhondiguilla, de la línea, con el material de los F. C. de Ciudad Real a Badajoz.

Signatura: A - 0206 - 020 Desde: 03/11/1870 Hasta: 18/11/1870 Apertura al servicio del trozo comprendido desde la Alhondiguilla a Belmez, de la línea de Córdoba a Espiel y Belmez.

Signatura: A - 0020 - 012 Desde: 18/2/1871 Hasta: 22/4/1872 Proyecto de puente sobre el arroyo Pedroches, en la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0019 - 012 Desde: 15/7/1872 Hasta: 22/4/1873 Proyecto de realización de un cruce a nivel para llevar a cabo el nuevo emplazamiento de la estación de Córdoba.

Signatura: A - 0019 - 010 Desde: 09/10/1872 Hasta: 11/12/1872 Proyecto de modificación de emplazamiento de la estación de Cerro Muriano al Km. 21,590.

Signatura: A - 0019 - 011 Desde: 17/10/1872 Hasta: 22/1/1873 Proyecto de sistemas de vía para las partes de línea de Córdoba a Belmez donde las rasantes no exceden de 0.016 Mm. y los radios de las curvas no sean inferiores a 300 m.

Signatura: A - 0019 - 007 Desde: 09/11/1872 Hasta: 11/8/1872 Proyecto de material de tracción a utilizar en la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0206 - 021 Desde: 16/1/1873 Hasta: 09/9/1873 Apertura a la explotación del trozo comprendido entre La Alhondiguilla, Cerro del Vacar, Obejo o Cerro Muriano y Córdoba.

Signatura: A - 0019 - 003 Desde: 15/7/1873 Hasta: 15/7/1878 Proyecto de la estación provisional de Córdoba de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 00019 - 013 Desde: 25/8/1873 Hasta: 25/8/1873 Proyecto reformado de edificios y dependencias de la estación, en el nuevo emplazamiento de la estación de Córdoba de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0019 - 004 Desde: 17/10/1873 Hasta: 17/10/1873 Proyecto de coches mixtos de primera, segunda y tercera clase, de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0100 - 031 Desde: 25/9/1877 Hasta: 25/9/1877 Comunicación del Gobernador Militar de Córdoba a la Dirección General de Obras Públicas, del descarrilamiento de un tren con motivo de un desprendimiento ocurrido el 23 de septiembre de 1877 en el Km. 34 de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0223 - 011 Desde: 07/10/1882 Hasta: 10/07/1889 Proyecto de enlace de las vías que concurren en la estación de Córdoba.

Signatura: A - 0104 - 018 Desde: 01/2/1884 Hasta: 07/7/1884 Informe de la Compañía de los FF. CC. Andaluces a la División de FF. CC., sobre el estado general y obras de conservación de la línea de Belmez.

Signatura: A - 0104 - 017 Desde: 11/11/1884 Hasta: 20/11/1884 Proyecto de construcción de un muelle cubierto de mercancías en la estación de Espiel.

Signatura: A - 0104 - 020 Desde: 09/1/1885 Hasta: 16/1/1885 Certificado solicitado por el Juzgado de la 1ª Instancia del distrito Centro de Madrid, de la fecha en que quedó abierta en su totalidad la línea de Córdoba a Belmez, que fue el 5 de septiembre de 1873.

Signatura: A - 0104 - 019 Desde: 29/6/1885 Hasta: 18/7/1885 Informe de la División de FF. CC. sobre el estado general y obras de conservación de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0104 - 014 Desde: 24/8/1885 Hasta: 29/8/1885 Proyecto de una alcantarilla de un m. de luz en el Km. 0,552 de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0104 - 015 Desde: 01/9/1885 Hasta: 28/10/1885 Reparación de la placa de máquinas de la estación de Obejo y la colocación de postes kilométricos, en la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0104 - 016 Desde: 16/11/1885 Hasta: 16/11/1885 Oficio de la División de FF. CC. Solicitando de la Compañía de Andaluces que informe de unas obras que se han iniciado sin autorización en el Km. 52,912 de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0104 - 024 Desde: 19/12/1885 Hasta: 22/12/1885 Solicitud de cambio de vía y un apartadero en el Km. 3 de la línea de Córdoba a Belmez, para poder acceder a sacar balasto de la cantera de dicho Km., necesario para la vía de Écija a la Carlota.

Signatura: C - 0852 - 001 Desde: 02/8/1886 Hasta: 17/3/1914 Título: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras.

Córdoba - Cercadilla.

Signatura: D - 0033 - 001 Desde: 02/11/1886 Hasta: 15/5/1930 Título: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras.

Expedientes relativos al servicio combinado establecido entre la Compañía MZA y la Compañía de los FFCC. Andaluces.

Signatura: A - 0212 - 010 Desde: 17/6/1890 Hasta: 02/9/1890 Proyectos de dos apartaderos denominados La Balanzona, Km. 12,525 y Villanueva del Rey Km. 60,707 de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0215 - 008 Desde: 05/7/1890 Hasta: 10/7/1890 Proyecto de ampliación de las vías en la estación de Cabeza de Vaca.

Signatura: A - 0104 - 013 Desde: 09/3/1895 Hasta: 09/3/1895 Proyecto de construcción del ramal minero de Cabeza de Vaca a Santa Elisa, en la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0104 - 021 Desde: 21/3/1898 Hasta: 18/11/1901 Diversas obras de ampliación y mejora llevadas a cabo en la estación de Espiel.

Signatura: A - 0215 - 006 Desde: 09/3/1899 Hasta: 10/6/1899 Proyecto de ampliación de vías en las estaciones de Obejo y Cercadilla.

Signatura: A - 0215 - 007 Desde: 16/6/1899 Hasta: 17/6/1899 Proyecto de emplazamiento de una casilla para el servicio de la estación de Cabeza de Vaca y alojamiento del jefe de la misma.

Signatura: A - 0020 - 007 Desde: 18/5/1900 Hasta: 20/7/1900 Proyecto de construcción de un taller para reparaciones de material móvil debido al aumento de tráfico, en la estación de Cercadilla.

Signatura: A - 0020 - 006 Desde: 04/7/1900 Hasta: 20/7/1900 Proyecto de una nueva vía en la estación de Cercadilla, de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0020 - 008 Desde: 13/12/1900 Hasta: 26/4/1901 Proyecto de construcción de una rotonda para trece máquinas en la estación de Cercadilla.

Signatura: A - 0020 - 003 Desde: 21/3/1901 Hasta: 21/3/1901 Proyecto para la autorización y construcción de un depósito y aserradero de maderas en la estación de Cercadilla.

Signatura: A - 0020 - 005 Desde: 29/4/1901 Hasta: 28/6/1901 Proyectos de instalación de cuatro puestos de seguridad, en la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0020 - 002 Desde: 25/4/1901 Hasta: 15/7/1901 Proyecto de sustitución del carril actual de la vía, de la línea de Córdoba a Belmez, por otro de acero de 39 Kg., por metro lineal, con motivo del paso de las nuevas máquinas de 60 toneladas.

Signatura: A - 0020 - 004 Desde: 01/5/1901 Hasta: 14/5/1902 Proyecto de refuerzo del puente sobre el Pedroche, en el Km. 4,950 de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0021 - 007 Desde: 07/8/1901 Hasta: 31/8/1901 Proyecto de refuerzo del paso inferior situado en el Km. 8,044 de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0020 - 001 Desde: 04/9/1901 Hasta: 13/9/1902 Proyecto de prolongación de las obras de fábrica del apartadero del kilómetro 36,006, de la línea de Córdoba a Belmez, y de la construcción de casa para alojamiento de los guarda-agujas.

Signatura: A - 0018 - 004 Desde: 19/9/1901 Hasta: 29/9/1905 Proyecto de refuerzo de los puentes de Alhondiguilla y Albardados, ambos de 25,10 m. de luz situados respectivamente en los Kms. 42,433 y 66,484 de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0021 - 001 Desde: 13/1/1902 Hasta: 27/4/1902 Proyecto de modificación de la estación de Cabeza de Vaca, consistente en un edificio para oficina y alojamiento del jefe de estación y la ampliación de vías.

Signatura: A - 0021 - 005 Desde: 31/1/1902 Hasta: 11/2/1902 Proyecto de caseta para abrigo de la caldera de la calefacción de la estación de Cercadilla.

Signatura: A - 0021 - 008 Desde: 12/3/1902 Hasta: 12/3/1902 Proyecto de empalme de la línea de Belmez con la estación de Córdoba.

Signatura: A - 0021 - 003 Desde: 14/3/1902 Hasta: 21/3/1902 Proyecto de instalación de un puente giratorio para volver máquinas en la estación de Belmez.

Signatura: A - 0167 - 003 Desde: 06/5/1902 Hasta: 06/5/1902 Proyecto de instalación de dos vías muertas en la estación de Cercadilla.

Signatura: A - 0089 - 027 Desde: 26/6/1902 Hasta: 26/6/1902 Proyecto de supresión de cruce de la vía de Córdoba a Sevilla en la estación de Cercadilla.

Signatura: A - 0169 - 005 Desde: 26/6/1902 Hasta: 15/11/1906 Proyecto de modificaciones por la supresión del cruce de vías de la línea de la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante, con la de Córdoba a Belmez (Compañía de los FF. CC. Andaluces) en la estación de Córdoba, sustituyéndolo por otro en la estación de Cercadilla.

Signatura: A - 0171 - 002 Desde: 26/6/1902 Hasta: 12/7/1902 Proyectos de ampliación de los dormitorios para maquinistas en las estaciones de Obejo y Belmez.

Signatura: A - 0020 - 001 Desde: 04/9/1902 Hasta: 13/9/1902 Proyecto de complemento por los cuatro puestos de seguridad aprobados en 28 de junio de 1901.

Signatura: A - 0171 - 001 Desde: 23/10/1902 Hasta: 31/10/1903 Proyecto de enlace de la línea de Córdoba a Sevilla con la de Córdoba a Belmez, en la estación de Córdoba.

Signatura: A - 0018 - 002 Desde: 03/2/1903 Hasta: 23/2/1903 Proyecto de retrete y modificación de vías de acceso a puente de volver máquinas para establecer los depósitos de combustible de la estación de Cercadilla.

Signatura: A - 0011 - 028 Desde: 09/5/1903 Hasta: 27/5/1903 Proyecto de colocación de señales en la estación de Cercadilla para la protección del cruce de la línea de Córdoba a Sevilla y asegurar el servicio del cruce a nivel de la línea Córdoba a Belmez, estudiado en colaboración con la compañía MZA.

Signatura: A - 0018 - 005 Desde: 01/8/1903 Hasta: 13/8/1903 Proyecto de taller para las pequeñas reparaciones de los vagones que comprenderá un almacén, una carpintería y una fragua, en la estación de Cercadilla.

Signatura: A - 0217 - 008 Desde: 23/10/1903 Hasta: 26/11/1903 Autorización para que circulen las máquinas Compound nº 301 a 310 desde Córdoba al puente de La Alhondiguilla, Km. 44,248 de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0217 - 006 Desde: 12/12/1903 Hasta: 11/1/1904 Solicitud presentada por la Compañía de los FF. CC. Andaluces a la Compañía MZA pidiéndole que aumente el alumbrado de la estación de Belmez.

Signatura: A - 0018 - 007 Desde: 22/4/1904 Hasta: 30/4/1904 Proyecto de retretes de la estación de Cabeza de Vaca.

Signatura: A - 0018 - 009 Desde: 07/05/1904 Hasta: 03/6/1905 Proyecto de reemplazo del apartadero del Cerro-Muriano, situado en el Km. 17,791, aprobado por R. O. de 28 de junio de 1901, por otro situado en el Km. 18,810 de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0169 - 006 Desde: 22/1/1905 Hasta: 06/2/1905 Pruebas de resistencia realizadas en el puente de Alhondiguilla a 25 m. de luz, del Km. 42,433 de la línea, y sobre la solicitud de autorización para la circulación de máquinas Compound desde dicho puente hasta el de Albardados.

Signatura: A - 0217 - 003 Desde: 31/1/1905 Hasta: 12/3/1905 Consigna para el servicio del cruce a nivel de las líneas de Córdoba a Belmez y de Córdoba a Sevilla y bifurcación de las líneas de Sevilla y Málaga establecida por la Compañía MZA.

Signatura: A - 0018 - 003 Desde: 11/3/1905 Hasta: 16/3/1905 Proyecto del cierre del muelle cubierto de la estación de Cercadilla con puertas de 1,80 m. de luz.

Signatura: A - 0122 - 005 Desde: 08/4/1905 Hasta: 08/4/1905 Pruebas sobre el puente de Albardado, con máquinas Compound, en el Km. 68,484 de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0018 - 001 Desde: 03/5/1905 Hasta: 21/6/1905 Proyecto de sustitución de la pasarela correspondiente al paso superior metálico de 10 m. de luz en el Km. 5,249,30 de la línea Córdoba a Belmez.

Signatura: B - 0011 - 004 Desde: 01/9/1905 Hasta: 01/5/1921 Cercadilla.

Signatura: A - 0018 - 006 Desde: 22/11/1905 Hasta: 09/3/1906 Proyecto de modificación de la distribución del edificio de viajeros de la estación de El Vacar y construcción de una casa para empleados y cierre y cubierta del muelle de mercancías.

Signatura: A - 0019 - 002 Desde: 19/4/1906 Hasta: 05/5/1906 Proyecto de construcción de dos casillas de guarda junto a los pasos a nivel de los Kms. 42,867 y 44,502 de la línea de Córdoba a Belmez

Signatura: A - 0019 - 001 Desde: 04/5/1906 Hasta: 21/6/1906 Proyecto de construcción de cuatro edificios para alojamiento de los empleados de la línea, emplazados en las estaciones de La Balanzona, Obejo y Espiel.

Signatura: A - 0018 - 008 Desde: 25/5/1906 Hasta: 08/10/1906 Proyecto de establecimiento de un apartadero en el Cerro Muriano para el servicio de la Sociedad Cerro Muriano Mines Ltd.

Signatura: A - 0019 - 005 Desde: 15/3/1907 Hasta: 15/5/1907 Proyecto de un muelle cubierto en la estación de Alhondiguilla.

Signatura: A - 0116 - 018 Desde: 10/7/1907 Hasta: 10/7/1907 Proyecto de construcción de vía para extender la carbonilla en la estación de Cercadilla.

Signatura: A - 0019 - 006 Desde: 16/8/1907 Hasta: 22/10/1907 Proyecto de ampliación de vías debido al incremento del servicio de la estación de El Vacar.

Signatura: A - 0019 - 008 Desde: 12/11/1907 Hasta: 05/12/1907 Proyecto de modificación de vías relacionado con la construcción de un muelle cubierto en la estación de Alhondiguilla.

Signatura: A - 0019 - 009 Desde: 16/2/1908 Hasta: 13/3/1908 Proyecto de ampliación del muelle cubierto por medio de la construcción de un muelle descubierto de 15 m. de longitud adosado al anterior, en la estación de El Vacar.

Signatura: A - 0217 - 007 Desde: 01/10/1908 Hasta: 17/10/1908 Solicitud presentada por el Juzgado Municipal de Espiel, requiriendo de la Compañía una certificación en la que conste quien fue el solicitante del paso a nivel particular que existe en el Km. 50,161 de la línea de Belmez.

Signatura: A - 0217 - 002 Desde: 27/1/1909 Hasta: 22/3/1909 Solicitud de certificación sobre la expropiación de los terrenos de la Dehesa de Campo Alto, propiedad del Sr. Marqués de Santa Marta, realizada en 1871 para la construcción de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0217 - 001 Desde: 04/11/1909 Hasta: 09/8/1910 Cambio de nombre de la estación de la Alhondiguilla, por el de Alhondiguilla-Villaviciosa, a petición del Ayuntamiento de Villaviciosa de Córdoba.

Signatura: A - 0073 - 019 Desde: 11/1/1912 Hasta: 09/8/1912 Proyecto de emplazamiento de casa para sobrestante y dos agentes en la estación de El Vacar.

Signatura: A - 0073 - 025 Desde: 25/4/1912 Hasta: 18/7/1912 Proyecto de consolidación de un terraplén, en el Km. 68,865 de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0098 - 013 Desde: 10/3/1913 Hasta: 29/5/1913 Proyecto de construcción de un retrete con cisterna y fosa sistema Mouras, en la estación de Cercadilla.

Signatura: A - 0115 - 016 Desde: 28/3/1913 Hasta: 20/6/1913 Proyecto de construcción de varias tajeas, en los puntos kilométricos: 55,162, 57,059, 64,600, 65,200, 67,882, 68,295 y 68,586 de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0073 - 022 Desde: 09/4/1913 Hasta: 21/5/1913 Proyecto de construcción de un edificio para oficina y viviendas en el apartadero de La Estrella, situado en el Km. 49,400 de la línea de Cercadilla a Belmez.

Signatura: A - 0115 - 014 Desde: 30/4/1913 Hasta: 20/6/1913 Proyecto de prolongación del lado izquierdo de la trinchera entre los Kms. 12,000 y 12,120 de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0073 - 0026 Desde: 30/4/1913 Hasta: 10/6/1913 Proyecto de saneamiento y consolidación del terraplén entre los Kms. 57,900 y 58,200 de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0151 - 006 Desde: 20/12/1913 Hasta: 03/7/1914 Cesión de la compañía de los FF. CC. Andaluces al Ayuntamiento de Córdoba de los terrenos correspondientes al camino de acceso a la estación de Cercadilla.

Signatura: A - 0073 - 016 Desde: 31/1/1914 Hasta: 19/2/1914 Proyecto de construcción de casas para dos agentes en el apartadero del Cerro-Muriano y estación de Villanueva del Rey.

Signatura: A - 0073 - 021 Desde: 21/2/1914 Hasta: 05/3/1914 Proyecto de construcción de una cantina en la estación de Cabeza de Vaca.

Signatura: A - 0073 - 017 Desde: 17/6/1915 Hasta: 01/7/1915 Proyecto de construcción de una cantina en la estación de Cercadilla

Signatura: A - 0151 - 003 Desde: 31/3/1916 Hasta: 11/4/1936 Proyecto de construcción de muros de cierre en el apartadero de Cerro Muriano, en el Km. 18,810 de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0151 - 005 Desde: 19/6/1916 Hasta: 04/8/1916 Proyecto de instalación de un teléfono y orden de servicio para el puesto de seguridad de "La Mocha", en el Km. 17,200 de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0073 - 015 Desde: 07/10/1916 Hasta: 18/10/1916 Proyecto de instalación de una nueva vía en el apartadero de Cerro Muriano, en el Km. 18,810 de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0116 - 001 Desde: 09/2/1917 Hasta: 17/2/1917 Proyecto de construcción de un muelle para carbón en la estación de Alhondiguilla.

Signatura: A - 0098 - 004 Desde: 06/3/1917 Hasta: 26/3/1917 Proyecto de ampliación de dos de las vías pertenecientes al depósito de la estación de Cercadilla y modificación y ampliación de los muelles de combustible del indicado depósito.

Signatura: A - 0116 - 002 Desde: 28/3/1917 Hasta: 07/5/1917 Proyecto de emplazamiento de la báscula de la estación de Espiel.

Signatura: A - 0118 - 001 Desde: 31/5/1917 Hasta: 31/5/1917 Proyecto de saneamiento de la estación de Cercadilla.

Signatura: A - 0151 - 004 Desde: 01/8/1917 Hasta: 11/10/1917 Servicio de los apartaderos de Mirabueno, Los Pradillos, La Mocha y La Solana; e instrucciones para la

circulación entre El Vacar-Villaharta y Alhondiguilla-Villaviciosa; entre Cercadilla y la Balanzona y entre La Balanzona y Cerro Muriano.

Signatura: A - 0073 - 018 Desde: 01/8/1917 Hasta: 13/9/1917 Proyecto de construcción de casillas de Guarda en los Kms. 4,937,50 y 35,491 de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0115 - 010 Desde: 01/3/1918 Hasta: 11/3/1918 Proyecto de terraplén entre los Km. 57,900 y 58,200 de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0073 - 023 Desde: 16/3/1920 Hasta: 23/9/1921 Establecimientos de vías especiales enarenadas, en el puesto de seguridad del apartadero de Mirabueno, en el Km. 4,2168 de la línea de Córdoba a Belmez; y pruebas de reconocimiento para su puesta en servicio.

Signatura: A - 0073 - 024 Desde: 27/5/1920 Hasta: 23/2/1922 Proyecto de construcción de vías enarenadas en Los Pradillos y La Balanzona.

Signatura: a: A - 0073 - 020 Desde: 13/5/1922 Hasta: 30/5/1922 Proyecto de ampliación del edificio de viajeros en la estación de Obejo de la línea de Córdoba a Belmez.

Signatura: A - 0116 - 003 Desde: 17/5/1922 Hasta: 24/6/1922 Proyecto de construcción de fosas para picar el fuego en la estación de Cercadilla.

Signatura: A - 0111 - 005 Desde: 22/10/1925 Hasta: 26/7/1926 Construcción de casillas en el apartadero de Collado de las Arcas, según contrato que incluye las casillas de las estaciones de Valchillón, Torres Cabrera, Fernán Núñez, Villanueva del Rey, Alhondiguilla, Parchite, Almoraima, Cañete y Castellar.

Signatura: A - 0191 - 001 Desde: 17/6/1926 Hasta: 19/1/1929 Proyecto de instalación de una caseta sanitaria y modificación de retretes en las estaciones de Balanzona, Obejo, Espiel, Alhondiguilla y Cabeza de Vaca.

Signatura: A - 0192 - 001 Desde: 09/6/1927 Hasta: 21/12/1931 Proyecto de construcción de retretes de andén en la estación de Cercadilla.

Signatura: A - 0086 - 003 Desde: 21/6/1929 Hasta: 31/12/1929 Proyecto de nuevo apartadero "Orive" situado en el Km. 6,503 de la línea de Cercadilla a Belmez.

Signatura: A - 0164 - 003 Desde: 08/7/1929 Hasta: 27/1/1933 Proyecto de construcción de un muelle cubierto y cerrado en la estación de Villanueva del Rey.

Signatura: A - 0107 - 001 Desde: 08/10/1929 Hasta: 18/12/1929 Proyecto de ampliación del alumbrado eléctrico en la estación de Cercadilla.

Signatura: A - 0163 - 001 Desde: 09/2/1931 Hasta: 12/8/1931 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Cercadilla.

Signatura: [IIIF 1189 El ferrocarril de Córdoba a la cuenca hullera de Espiel y Belmez (1852-1880) Autor: Morilla Critz, José

Signatura: [IIIE 0313 Itinerario de los trenes: Líneas de Marchena a Écija y Córdoba y Córdoba a Belmez.

Signatura: IIIF 0235 Escritura de cesión por localización del derecho de explotación del Ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez y promesa de venta de la misma línea a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

Signatura: IIIF 0235 Escritura de adjudicación de la línea de ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez otorgada al Exmo. Sr. Don Jorge Loring y Oyarzábal por la comisión liquidadora de la compañía de dicho ferrocarril.

Signatura: Libros [III F 1768 Línea de Córdoba a Belmez. Perfil longitudinal.

Signatura: [IIIF 1418 Estudio de balance social del tramo ferroviario de Córdoba a Almorchón.

Signatura: FOL 01 - 0069 Horario de trenes: Córdoba, 1961.

Signatura: [IIID 0377 Línea de Alcázar a Sevilla y Huelva, Cinco Casas a Tomelloso, Manzanares a Ciudad Real, Córdoba a Belmez y ramales.

Signatura: AO 1 Compañía de los Ferrocarriles Andaluces: Memoria y rapports.

Signatura: AO 2 Compañía de los Ferrocarriles Andaluces: Memoria y rapports.

Cuenca carbonífera de Espiel a Belmez. Revista: Gaceta de los Caminos de Hierro nº 8, Pág. 117, año 1863.

Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, Almadén, Alcuía, Belmez y Espiel. Revista: Gaceta de los Caminos de Hierro nº 34, Págs. 526-527, año 1862.

Ferrocarril de Córdoba a Belmez y Espiel. Revista: Gaceta de los Caminos de Hierro nº 31, Págs. 481, año 1862.

Ferrocarril de Córdoba a Belmez y Espiel. Revista: Gaceta de los Caminos de Hierro nº 9, Págs. 133, año 1863.

Ferrocarril de Córdoba a Belmez y Espiel. Revista: Gaceta de los Caminos de Hierro nº 7, Págs. 99, año 1863.

Minas de carbón de piedra de Belmez y Espiel. Revista: Gaceta de los Caminos de Hierro nº 41, Págs. 644-645, año 1862.

Signatura: W / 0003 - 001 Concesión de la línea de Córdoba a Belmez y Almorchón a Belmez de la Compañía de Andaluces y Madrid a Zaragoza y a Alicante.

38.5.3. Archivo Histórico Municipal de Córdoba

C - 805/1 Desde: 24/11/1857 Hasta: 28/11/1857. Informe del Excmo. Ayuntamiento de Córdoba pedido por el gobernador civil de la provincia acerca de la utilidad pública del Ferro-carril de Belmez.

C - 805/2. Desde: 21/04/1857 Hasta: 10/08/1857. Copia del acta de inauguración de la vía férrea de Belmez autorizada por José Sánchez Guerra á 21 de abril de 1857.

C - 805/3. Desde: 25/09/1865 Hasta: 27/08/1866. El representante de la empresa constructora del Ferro-carril de Belmez, pide se le conceda terreno en el Marrubial para establecer la estación.

C - 805/4. Desde: 07/11/1871 Hasta: 05/01/1872. Expediente relativo á la extracción de 200 metros cúbicos de grava de los terrenos del camino inmediato al Cementerio de la Salud, con destino á las obras del Ferro-carril del Belmez.

C - 805/5. Desde: 11/06/1870 Hasta: 25/08/1870. Caminos públicos y servidumbres de particulares afectadas por el trazado de la vía de Belmez.

C - 805/5. Desde: 25/06/1872 Hasta: 09/07/1872. Expediente relativo á las expropiaciones que afectan á varios propietarios en este término con motivo de la variación del trazado de la vía férrea de Córdoba á Belmez aprobada en 1870.

C - 805/6. Desde: 13/02/1873 Hasta: 15/05/1873. La empresa del Córdoba á Belmez remite dos planos proponiendo cierta desviación de la línea para evitar el que los transeúntes crucen tres veces la vía por el Camino de la Ronda.

C - 805/7. Desde: 19/09/1865 Hasta: 12/05/1870. Comunicado del gobernador civil al Excmo. Ayuntamiento de Córdoba para que se le facilite a la empresa del ferro-

carril de Belmez el proceso de expropiación de los terrenos de la nueva variación del trazado.

C - 805/8. Desde: 13/05/1895 Hasta: 13/05/1895. Petición del permiso al Excmo. Ayuntamiento para construir un ferrocarril de vía estrecha que parta del de Córdoba á Belmez para el servicio de la fábrica de plomo propiedad de "The Linares Lead Mining Cº. Limited".

C - 805/8. Desde: 03/04/1908 Hasta: 04/05/1908. Petición de permiso al Excmo. Ayuntamiento para proceder al cerramiento del establecimiento denominado Ventorro de la Parra lindante con la línea de Córdoba á Belmez.

38.5.4. Archivo Histórico Provincial de Córdoba

9181 P. Desde: 01/03/1870 Hasta: 28/04/1873. escritura de venta de varios terrenos expropiados para la construcción de la vía férrea de Córdoba a Belmez.

38.5.5. Archivo particular de Antonio Montilla Lucena

Sin signatura. Desde: 15/07/1950 Hasta: 26/12/1972. Concesión y explotación de la cantina de Alhondiguilla-Villaviciosa.

38.5.6. Dirección General de Transportes Terrestres

Legajo 108 Dirección General de Transportes Terrestres: Ferrocarril Córdoba-Belmez

38.5.7. Real Instituto de Estudios Asturianos

Sin signatura. Desde: 14/06/1856 Hasta: 14/06/1956. Ley otorgando la concesión de un ferrocarril desde Espiel y Belmez hasta las Ventas de Alcolea.

38.6.0. Archivo Histórico Ferroviario Compañía de Andaluces

A - 0001 - 001 Desde: 12/07/1889 Hasta: 12/07/1889 Proyecto de variante entre Espeluy y Linares en la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0001 - 002 Desde: 30/06/1889 Hasta: 30/06/1889 Proyecto de construcción de la estación de Campo Real destinada al trasbordo de viajeros entre las líneas de Córdoba a Málaga y Puente Genil a Linares.

A - 0001 - 003 Desde: 29/10/1889 Hasta: 29/10/1889 Proyecto de las obras de fábrica a construir desde el origen a Doña Mencía y desde la carretera de Jaén a Martos hasta la estación de Jaén en la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0001 - 004 Desde: 22/05/1890 Hasta: 23/05/1890 Proyecto de cruces de carreteras en la provincia de Córdoba con la línea de Puente Genil a Linares en la parte comprendida entre Doña Mencía y Torredonjimeno.

A - 0001 - 005 Desde: 12/09/1892 Hasta: 12/09/1892 Proyecto de viaducto provisional de madera de ciento trece metros y sesenta centímetros de longitud en el kilómetro 104,831,73 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0001 - 006 Desde: 20/05/1890 Hasta: 20/05/1890 Planos del viaducto metálico de ciento cuatro metros y diez centímetros de luz sobre el río Bailón en el kilómetro 48,467 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0001 - 007 Desde: 20/05/1891 Hasta: 20/05/1891 Planos del viaducto metálico, de doscientos seis metros de luz, sobre el río Guadajoz en el kilómetro 65,433 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0002 - 001 Desde: 20/07/1891 Hasta: 20/07/1891 Proyecto de puentes metálicos comprendidos en los trayectos de Cabra a Doña Mencía y entre Torredonjimeno y Jaén.

A - 0002 - 002 Desde: 15/08/1899 Hasta: 15/08/1899 Proyecto de paso superior oblicuo para la carretera de Cabra a Baena en el kilómetro 34,456,70 de la sección primera de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0002 - 003 Desde: 15/08/1889 Hasta: 15/08/1889 Planos del proyecto de paso inferior oblicuo en la carretera de Cabra a Baena en el kilómetro 35,719,20 de la sección primera de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0002 - 004 Desde: 15/08/1889 Hasta: 15/08/1889 Planos del proyecto de paso inferior recto de seis metros y veinte centímetros de luz en la carretera de Cabra a Baena en el kilómetro 39,253,20 de la sección primera de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0002 - 005 Desde: 15/08/1889 Hasta: 30/06/1890 Planos del proyecto de puente metálico de veinticinco metros de luz sobre la carretera de Cabra a Baena y el arroyo de los Dientes de la Vieja en el kilómetro 35,082,70 de la sección primera de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0002 - 006 Desde: 15/08/1889 Hasta: 15/08/1889 Planos del proyecto de viaducto de ciento treinta metros de luz sobre el arroyo de La Sima, kilómetro 38,648,20 de la sección primera de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0002 - 007 Desde: 15/08/1889 Hasta: 15/08/1889 Planos del proyecto de viaducto de ciento dos metros de luz sobre el arroyo y barranco de los Arroyuelos, kilómetro 107,974,19 de la sección segunda de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0002 - 008 Desde: 30/04/1875 Hasta: 12/08/1891 Proyecto de túnel de El Plantío, de ciento cuarenta metros de longitud, en el kilómetro 39,169 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0002 - 009 Desde: 14/12/1891 Hasta: 14/12/1891 Proyecto de paso a nivel de seis metros para el kilómetro 302,948,50 de la carretera de Bailén a Málaga, en el kilómetro 160,286 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0002 - 010 Desde: 11/09/1892 Hasta: 11/09/1892 Proyecto de la variante de trazado entre los kilómetros 105,284,73 y 106,163,58 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0002 - 011 Desde: 29/09/1892 Hasta: 28/10/1892 Proyecto de desviaciones y cambios de rasantes provisionales en diferentes puntos de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0003 - 001 Desde: 15/05/1885 Hasta: 16/07/1885 Proyecto de construcción de una fonda en la estación de Albaterra en la línea de Alicante a Murcia, ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0003 - 002 Desde: 04/06/1885 Hasta: 11/08/1885 Proyecto de marquesina para el edificio de viajeros y restaurante en la estación de Albaterra en la línea de Alicante a Murcia, ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0003 - 003 Desde: 01/12/1885 Hasta: 03/12/1885 Proyecto de establecimiento de una cañería para abastecer el depósito de agua de la estación de Elche en la línea de Alicante a Murcia y ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0003 - 004 Desde: 11/06/1886 Hasta: 15/06/1886 Proyecto de construcción de una casa-cuartel para carabineros en Alicante en la línea de Alicante a Murcia y ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0003 - 005 Desde: 13/05/1887 Hasta: 24/05/1887 Proyecto de instalación de una plataforma para vagones y prolongación de la vía transversal en la estación de Empalme-Murcia-Alquerías en la línea de Alicante a Murcia y ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0003 - 006 Desde: 23/07/1887 Hasta: 30/07/1887 Proyecto de instalación de una plataforma y de una travesía de vía en la estación de Los Dolores-Almoradí en la línea de Alicante a Murcia y ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0003 - 007 Desde: 06/09/1887 Hasta: 10/10/1887 Proyecto de instalación de una báscula, sistema Nicaise et Delcuve, en el kilómetro 0,650,86 de la vía cortada a las salinas y construcción de una caseta para fielato en la línea de Alicante a Murcia y ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0003 - 008 Desde: 11/09/1888 Hasta: 11/09/1888 Proyecto de instalación de una plataforma y de una travesía en las estaciones de Callosa y Benijófar en la línea de Alicante a Murcia y ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0003 - 009 Desde: 11/08/1891 Hasta: 02/08/1892 Proyecto de un ramal de vía para unir la refinería de petróleo de los Sres. Fourcade y Gurtubay con el puerto de Alicante en la línea de Alicante a Murcia, ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0003 - 010 Desde: 25/05/1885 Hasta: 16/08/1886 Proyecto de instalación de una vía en el contramuelle del puerto de Alicante en la línea de Alicante a Murcia, ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0003 - 011 Desde: 02/04/1886 Hasta: 02/04/1886 Proyecto de elevación de rasantes y ampliación de luces de obras de fábrica de la línea de Alicante a Murcia y ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0004 - 001 Desde: 18/07/1886 Hasta: 30/07/1886 Proyecto de puentes provisionales de madera para el paso de los arroyos de Las Ovejas en el kilómetro 1,703 y el Reguerón en el kilómetro 62,630,75 y de la acequia de Zeneta en el kilómetro 62,795 de la línea de Alicante a Murcia y ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0004 - 002 Desde: 12/08/1884 Hasta: 27/02/1885 Proyecto y contraproyecto de empalme de la línea de Alicante a Murcia de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces con la línea de Madrid a Alicante de la Compañía MZA, en el ramal de bajada al puerto de Alicante en la línea de Alicante a Murcia, ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0004 - 003 Desde: 28/03/1884 Hasta: 25/06/1884 Proyecto de empalme definitivo del Ferrocarril de Alicante a Murcia con la línea de Albacete a Cartagena en la estación de Orihuela.

A - 0004 - 004 Desde: 20/04/1884 Hasta: 25/06/1884 Proyecto de estación de Zeneta en la línea de Alicante a Murcia, ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0004 - 005 Desde: 28/09/1883 Hasta: 27/11/1883 Proyecto de puente de tramo metálico sobre el barranco de Barbacena de dieciséis metros de luz en el kilómetro 28,200 de la línea de Alicante a Murcia, ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0004 - 006 Desde: 28/09/1883 Hasta: 27/11/1883 Proyecto de puente con tramo metálico sobre el barranco de Los Arcos, de veinticuatro metros de luz en el kilómetro 24,306 de la línea de Alicante a Murcia, ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0004 - 007 Desde: 15/09/1883 Hasta: 27/11/1883 Proyecto de puente con tramos metálicos sobre el río Vinalopó de setenta y cinco metros de luz, en el kilómetro 21,318 de la línea de Alicante a Murcia, ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0004 - 008 Desde: 15/09/1883 Hasta: 27/11/1883 Proyecto de puente con tramo metálico sobre el arroyo de Aguas Amargas, de veinte metros de luz, en el kilómetro 3,772 de la línea de Alicante a Murcia, ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0004 - 009 Desde: 26/11/1884 Hasta: 24/01/1885 Proyecto de puente provisional de madera en el arroyo de Aguas Amargas en el kilómetro 3,410 y proyecto de desviación de vía por el badén del arroyo como reparación de los daños causados por las crecidas en septiembre y noviembre de 1884 en la línea de Alicante a Murcia, ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0004 - 010 Desde: 20/04/1884 Hasta: 25/06/1884 Proyecto de estación provisional de Alicante en la línea de Alicante a Murcia, ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0004 - 011 Desde: 05/06/1884 Hasta: 30/06/1884 Proyecto de modificación de rasante en el puente sobre el río Segura en Orihuela en el kilómetro 51,825,60 de la línea de Alicante a Murcia, ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0004 - 012 Desde: 06/09/1886 Hasta: 09/09/1886 Proyecto de obras nuevas que hay que construir en el ramal de Torrevieja de la línea de Alicante a Murcia y ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0005 - 001 Desde: 20/05/1890 Hasta: 20/05/1890 Proyecto de viaducto metálico de ochenta metros de luz sobre el arroyo y barranco del Desagarradero, en el kilómetro 67,490 de la línea de Puente Genil a Linares. Aprobado con prescripciones por R. O. de 23 de marzo de 1892.

A - 0005 - 002 Desde: 20/05/1890 Hasta: 20/05/1890 Proyecto de viaducto metálico de setenta metros de luz, sobre el arroyo y barranco de Esponela, en el kilómetro 70 de la línea de Puente Genil a Linares. Aprobado con prescripciones por R. O. de 23 de marzo de 1892.

A - 0005 - 003 Desde: 20/05/1890 Hasta: 20/05/1890 Proyecto de viaducto metálico de la línea de setenta metros de luz sobre el arroyo y barranco de Vado-Judío, en el kilómetro 74,870 de la línea de Puente Genil a Linares. Aprobado con prescripciones por R. O. de 23 de marzo de 1892.

A - 0005 - 004 Desde: 20/05/1890 Hasta: 20/05/1890 Proyecto de viaducto metálico, de doscientos diecinueve metros de luz, sobre el río Víbora en el kilómetro 76,800 de la línea de Puente Genil a Linares. Aprobado con prescripciones por R. O. de 23 de marzo de 1892.

A - 0005 - 005 Desde: 23/05/1890 Hasta: 23/05/1890 Proyecto de viaducto metálico, de ciento treinta metros y treinta centímetros de luz, sobre el barranco y arroyo de Sierrezuela, en el kilómetro 85,112 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0005 - 006 Desde: 20/05/1890 Hasta: 20/05/1890 Proyecto de viaducto metálico de la línea, de doscientos seis metros de luz, sobre el arroyo Salado, en el kilómetro 86,304.00 de la línea de Puente Genil a Linares. Aprobado con prescripciones por R. O. de 23 de marzo de 1892.

A - 0005 - 007 Desde: 20/05/1890 Hasta: 20/05/1890 Proyecto de paso inferior metálico, de seis metros y veinte centímetros de luz, sobre la carretera de Jaén a Córdoba, en el kilómetro 89,888.

A - 0005 - 008 Desde: 20/05/1890 Hasta: 20/05/1890 Proyecto de cruce de carreteras de la parte comprendida entre Doña Mencía y Torredonjimeno en la provincia de Jaén.

A - 0005 - 009 Desde: 18/08/1888 Hasta: 18/08/1888 Proyecto de variante general entre Puente Genil y Jaén.

A - 0006 - 001 Desde: 23/08/1885 Hasta: 25/02/1886 Proyecto de variación de rasantes de la línea de Alicante a Murcia y ramal de Torrevieja a Novelda.

A - 0006 - 002 Desde: 02/04/1886 Hasta: 01/07/1886 Proyecto de vía provisional para el servicio del camino durante la construcción de las nuevas obras de las variantes de Alicante, Elche y Zeneta en la línea de Alicante a Murcia y ramal de Torrevieja y Novelda.

A - 0006 - 003 Desde: 31/07/1863 Hasta: 31/07/1863 Planos del proyecto definitivo de construcción de la estación de Málaga en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0007 - 001 Desde: 06/11/1882 Hasta: 30/11/1882 Proyecto de replanteo del trazo comprendido entre Alicante y Elche de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0007 - 002 Desde: 01/07/1883 Hasta: 11/07/1883 Proyecto de replanteo del trozo comprendido entre Elche y Crevillente de la línea de Alicante a Murcia, examinada y autorizada a fecha de 2 de agosto de 1883.

A - 0007 - 003 Desde: 01/07/1883 Hasta: 11/07/1883 Proyecto de replanteo del trozo comprendido entre Beniel y Zeneta de la línea de Alicante a Murcia, examinada y autorizada a fecha de 2 de agosto de 1883.

A - 0007 - 004 Desde: 01/07/1883 Hasta: 30/10/1883 Proyecto de variación entre el río Segura y Torrevieja de la línea de Alicante a Murcia, aprobado con prescripción por R. O. de 31 de Octubre de 1883.

A - 0007 - 005 Desde: 19/02/1885 Hasta: 17/08/1885 Proyecto de la estación definitiva de Alicante aprobado con prescripción por R. O. de 22 de agosto de 1885.

A - 0007 - 006 Desde: 18/08/1886 Hasta: 20/01/1887 Proyecto de distribución del edificio de viajeros de la estación de Alicante aprobado por R. O. de 20 de enero de 1887 con prescripciones a 10 de febrero de 1887 para la línea de Alicante a Murcia.

A - 0007 - 007 Desde: 09/04/1887 Hasta: 12/04/1887 Plano de vías de escape de la estación de Alicante de la línea Alicante a Murcia.

A - 0007 - 008 Desde: 03/12/1885 Hasta: 11/12/1885 Proyecto de modificación del edificio de viajeros de la estación de Alicante de la línea Alicante a Murcia.

A - 0007 - 009 Desde: 06/02/1887 Hasta: 25/02/1887 Plano de almacén y talleres de la estación de Alicante de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0008 - 001 Desde: 01/12/1904 Hasta: 24/01/1905 Proyecto de nuevo tablero del puente oblicuo, de dos metros y veinte centímetros de luz, situado en el kilómetro 135,483 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0008 - 002 Desde: 16/03/1905 Hasta: 18/03/1905 Proyecto de reemplazo del puente de un metro y cincuenta centímetros de luz, situado en el kilómetro 136,273 de la línea de Córdoba a Málaga, por otro que cumpla las condiciones establecidas en la R. O. de 25 de mayo de 1902.

A - 0008 - 003 Desde: 11/04/1905 Hasta: 19/05/1905 Proyecto de reemplazo del puente metálico de cuatro metros y noventa centímetros de luz, situado en el kilómetro 139,301 de la línea de Córdoba a Málaga, por otro que cumpla las condiciones establecidas.

A - 0008 - 004 Desde: 01/08/1904 Hasta: 14/12/1904 Proyecto de refuerzo del puente tubular, de sesenta y siete metros y catorce centímetros de luz, en el kilómetro 139,731 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0008 - 005 Desde: 17/09/1904 Hasta: 16/12/1904 Proyecto de refuerzo del puente metálico denominado de la Gran Falla, de cuarenta metros de luz, situado en el kilómetro 140,731 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0008 - 006 Desde: 21/12/1904 Hasta: 25/02/1905 Proyecto de sustitución del puente metálico de ocho metros de luz sobre la Falla Chica por otro de fábrica en el kilómetro 140,817 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0008 - 007 Desde: 17/11/1904 Hasta: 04/01/1905 Proyecto de refuerzo del puente metálico denominado del Tajo, de cuarenta metros de luz, en el kilómetro 140,944 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0008 - 008 Desde: 17/10/1904 Hasta: 07/12/1904 Proyecto de refuerzo del puente metálico de la Fuente, de cuarenta y seis metros y noventa y tres centímetros, situado en el kilómetro 141,535 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0009 - 001 Desde: 09/03/1900 Hasta: 22/08/1900 Proyecto de ampliación y modificación de la sala de equipajes de salida en la estación de Málaga en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0009 - 002 Desde: 24/11/1900 Hasta: 28/03/1901 Proyecto de ampliación de los talleres de la estación de Málaga en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0009 - 003 Desde: 06/03/1901 Hasta: 14/05/1901 Proyecto de ampliación del almacén general de la estación de Málaga en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0009 - 005 Desde: 10/03/1902 Hasta: 26/03/1902 Proyecto de ampliación y reforma de los muelles de mercancías de la estación de Málaga en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0009 - 006 Desde: 07/05/1902 Hasta: 15/05/1902 Proyecto de instalación de dos vías paralelas a la vía general de la estación de Málaga en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0009 - 007 Desde: 15/05/1902 Hasta: 30/05/1902 Proyecto de construcción de un herramental en el taller de reparación de vagones de la estación de Málaga en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0009 - 008 Desde: 13/02/1903 Hasta: 27/02/1903 Proyecto de construcción de una nueva vía muerta, empalmada con una de las de pequeña velocidad, de la estación de Málaga en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0009 - 009 Desde: 27/08/1903 Hasta: 02/09/1903 Proyecto de sustitución de un puente giratorio de doce metros de la cochera de máquinas por otro de quince metros en la estación de Málaga en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0009 - 010 Desde: 07/09/1903 Hasta: 15/09/1903 Proyecto de ampliación de una vía destinada a pequeñas reparaciones de la estación de Málaga en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0009 - 011 Desde: 11/09/1906 Hasta: 11/10/1906 Proyecto de instalación de un depósito para la Sociedad de Transportes de vagones cubas en la estación de Málaga de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0009 - 012 Desde: 18/09/1906 Hasta: 05/12/1906 Proyecto de prolongación de la cubierta del muelle de Granada, lado de Málaga, de la estación de Málaga en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0009 - 013 Desde: 26/03/1909 Hasta: 13/04/1909 Proyecto de introducción de mejoras en el edificio de viajeros de la estación de Málaga en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0009 - 014 Desde: 30/07/1902 Hasta: 31/07/1902 Proyecto de ampliación y modificación de vías en la estación de Puente Genil.

A - 0009 - 015 Desde: 07/03/1903 Hasta: 26/03/1903 Proyecto de obras de ampliación para conseguir mejoras en las instalaciones del servicio de mercancías en la estación de Puente Genil.

A - 0009 - 016 Desde: 08/04/1905 Hasta: 21/06/1905 Proyecto de construcción de una cochera para cuatro máquinas y posterior ampliación de la misma en el servicio de Material y Tracción de la estación de Puente Genil.

A - 0009 - 017 Desde: 16/01/1906 Hasta: 09/03/1907 Proyecto de ampliación en cuatro tramos y posterior ampliación en cuatro tramos más de la cochera de máquinas en el Servicio de Material y Tracción en la estación de Puente Genil.

A - 0009 - 018 Desde: 22/01/1906 Hasta: 04/07/1906 Proyecto de toma de agua de los márgenes del río Genil en la estación de Puente Genil.

A - 0009 - 019 Desde: 05/06/1906 Hasta: 10/06/1906 Proyecto de instalación de una línea de baja tensión para utilizar energía eléctrica en el taller de reparación de locomotoras suministrada por la fábrica Nuestra Señora del Carmen de Antonio Baena Delgado en la estación de Puente Genil.

A - 0009 - 020 Desde: 17/09/1906 Hasta: 24/09/1906 Proyecto de supresión del cambio triple del depósito para poder seguir utilizando las mismas vías en la estación de Puente Genil

A - 0009 - 021 Desde: 14/02/1908 Hasta: 21/02/1908 Modificaciones y mejoras en el edificio de viajeros de la estación de Puente Genil en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0009 - 022 Desde: 10/06/1908 Hasta: 23/06/1908 Ampliación y modificación del edificio de oficinas y almacenes en el depósito de la estación de Puente Genil en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0009 - 023 Desde: 01/03/1909 Hasta: 15/03/1909 Proyecto de construcción de un nuevo taller de fragua en su antiguo emplazamiento en la estación de Puente Genil.

A - 0009 - 024 Desde: 17/05/1909 Hasta: 25/05/1909 Proyecto de construcción de una casa para alojamiento de agentes del servicio de tracción en la estación de Puente Genil.

A - 0010 - 001 Desde: 29/11/1864 Hasta: 02/12/1864 Proyecto de construcción de un apartadero para la fábrica de harinas de Nuestra Señora de Los Remedios en el kilómetro 14,750 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0010 - 002 Desde: 11/04/1865 Hasta: 30/04/1865 Proyecto de construcción de un apartadero para la fábrica de harinas de Nuestra Señora de Los Remedios en el kilómetro 14,730 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0010 - 003 Desde: 11/08/1904 Hasta: 10/11/1904 Proyecto de ampliación y modificación de vías del apartadero de Los Remedios para la fábrica de harinas de Nuestra Señora de los Remedios, propiedad de los señores López y Madroñero, situada en el kilómetro 177,500 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0010 - 004 Desde: 11/06/1905 Hasta: 23/08/1905 Expediente relativo a la permuta de terrenos entre los Sres. López y Madroñero, propietarios de la fábrica de Harinas de Los Remedios y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para construcción del apartadero de Los Remedios en el kilómetro 177,500 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0010 - 005 Desde: 11/05/1908 Hasta: 29/05/1908 Expediente relativo a la construcción de un andén en el apartadero de Los Remedios en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0010 - 006 Desde: 21/11/1913 Hasta: 21/11/1913 Expediente relativo al establecimiento del apartadero de Los Remedios entre las estaciones de Cártama y Campanillas.

A - 0010 - 007 Desde: 14/10/1884 Hasta: 27/12/1884 Proyecto de construcción de una vía desde la batería de San Rafael al muelle de embarque de Málaga en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0010 - 008 Desde: 20/04/1914 Hasta: 02/05/1914 Proyecto de construcción de una marquesina adosada al edificio de viajeros en la estación de Bobadilla de la línea Córdoba a Málaga.

A - 0010 - 009 Desde: 12/06/1867 Hasta: 12/06/1867 Planos del proyecto de apartadero desde la estación de Málaga a la fábrica de hierro de Tomás Heredia aprobado con prescripciones el 25 de octubre de 1867.

A - 0010 - 010 Desde: 10/03/1862 Hasta: 10/03/1862 Planos de la construcción de casas para guardas en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0010 - 011 Desde: 07/10/1864 Hasta: 07/10/1864 Plano de barrera para pasos a nivel de tres metros y cincuenta centímetros en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0010 - 012 Desde: 05/06/1862 Hasta: 05/06/1862 Proyecto del sistema de vía definitiva para la línea de Córdoba a Málaga, realizado por el ingeniero Antonio Arriete.

A - 0010 - 013 Desde: 30/06/1865 Hasta: 30/06/1865 Proyecto de un puente con tramo metálico para paso superior del camino de Montilla a la Sierra y a la Fuente de Santa María en

el kilómetro 144,274 de la línea de Córdoba a Málaga, aprobado por R. O. de 9 de marzo de 1866.

A - 0010 - 014 Desde: 28/07/1866 Hasta: 28/07/1866 Planos del proyecto de construcción de una alcantarilla descubierta de tres metros de luz en lugar de una de un metro en el kilómetro 26 de la línea de Córdoba a Málaga, aprobado por R. O. de 6 de diciembre de 1866.

A - 0010 - 015 Desde: 05/03/1862 Hasta: 05/03/1862 Plano del proyecto de construcción de una alcantarilla de dos metros de luz en el kilómetro 114,900 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0010 - 016 Desde: 05/03/1862 Hasta: 05/03/1862 Plano del proyecto de construcción de un puente de cinco metros de luz, en el kilómetro 57,226,14 de la línea de Córdoba a Málaga, sobre el río Guadalhorce.

A - 0010 - 017 Desde: 05/03/1862 Hasta: 05/03/1862 Pliego de condiciones facultativas para la fabricación de los tableros de los tramos de dos, tres, cinco, seis, diez y quince metros en la línea de Córdoba a Málaga, aprobado por R. O. de 1 de mayo de 1862.

A - 0010 - 018 Desde: 12/02/1863 Hasta: 12/02/1863 Proyecto de construcción de la bóveda de revestimiento en el túnel número 1 de Bombichar en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0010 - 019 Desde: 18/07/1863 Hasta: 18/07/1863 Planos para la construcción de un arco de cuatro metros de luz para consolidación de la obra levantada en el puente del Salto de la Liebre en el kilómetro 172,987 de la línea de Córdoba a Málaga, aprobados con prescripciones por R. O. de 26 de mayo de 1865.

A - 0010 - 020 Desde: 07/08/1860 Hasta: 07/08/1860 Planos de modelos de tajeas, alcantarillas y un puente de diez metros de luz en la línea de Córdoba a Málaga. Aprobado con prescripciones por R. O. de 8 de septiembre de 1860.

A - 0010 - 021 Desde: 12/02/1863 Hasta: 30/08/1864 Proyectos de fosos de saneamiento cercanos a la casa de Francisco Triviño entre los kilómetros 38,860 al 39,140 y cercanos al Molino Tomatero entre los kilómetros 42,770 al 42,930 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0010 - 022 Desde: 04/08/1864 Hasta: 04/08/1864 Plano de reconstrucción de dos muros de sostenimiento en El Hoyo en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0010 - 023 Desde: 09/06/1865 Hasta: 09/06/1865 Plano del talud izquierdo en la trinchera del Molino de la Pizarra en el kilómetro 29 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0011 - 001 Desde: 19/01/1901 Hasta: 21/01/1901 Expediente relativo al proyecto de construcción de placas giratorias de cuatro metros y sesenta centímetros de diámetro en las estaciones de Bobadilla, La Roda de Andalucía y Utrera.

A - 0011 - 002 Desde: 22/11/1901 Hasta: 02/12/1901 Proyecto de ampliación del muelle de mercancías en la estación de La Roda de Andalucía.

A - 0011 - 003 Desde: 20/07/1902 Hasta: 20/07/1902 Proyecto de ampliación y modificación de vías en la estación de La Roda de Andalucía.

A - 0011 - 004 Desde: 03/06/1903 Hasta: 12/06/1903 Proyecto de ampliación y modificación de vías en la estación de La Roda de Andalucía.

A - 0011 - 005 Desde: 01/09/1904 Hasta: 10/09/1904 Proyecto de instalación de un depósito de agua en la estación de La Roda de Andalucía.

A - 0011 - 006 Desde: 07/08/1904 Hasta: 10/08/1904 Proyecto de colocación de una vía muerta en la estación de La Roda de Andalucía.

A - 0011 - 007 Desde: 04/08/1905 Hasta: 08/09/1905 Proyecto de colocación de una placa giratoria de vagones en la estación de La Roda de Andalucía.

A - 0011 - 008 Desde: 22/06/1908 Hasta: 22/07/1908 Proyecto de construcción de una grúa hidráulica y casa para la bomba de alimentación, en la estación de La Roda de Andalucía.

A - 0011 - 009 Desde: 01/04/1908 Hasta: 07/04/1908 Proyecto de modificación en la cantina restaurante de la estación de La Roda de Andalucía.

A - 0011 - 010 Desde: 02/04/1909 Hasta: 14/04/1909 Proyecto de construcción de un almacén en la estación de La Roda de Andalucía.

A - 0011 - 011 Desde: 07/06/1907 Hasta: 02/07/1907 Proyecto de instalación de los cubatos para la alimentación de máquinas en la estación de La Roda de Andalucía.

A - 0011 - 012 Desde: 06/02/1900 Hasta: 21/09/1903 Proyecto de construcción del apartadero de minas de Casariche, en el kilómetro 91,223 de la línea de Córdoba a Málaga, para

carga de mineral de hierro que solicita la Sociedad Anónima de Altos Hornos, antigua Ferrería de Heredia.

A - 0011 - 013 Desde: 20/11/1900 Hasta: 12/01/1901 Proyecto de colocación de la báscula junto a la factoría y construcción de una garita para despacho de la misma en la estación de Pizarra.

A - 0011 - 014 Desde: 07/09/1900 Hasta: 14/09/1900 Proyecto de construcción de un retrete para el servicio del público en la estación de El Chorro.

A - 0011 - 015 Desde: 02/01/1900 Hasta: 26/01/1900 Proyecto de traslado y establecimiento en la estación de Pizarra del cobertizo para carruajes y máquinas de la estación de Morón.

A - 0011 - 016 Desde: 01/03/1900 Hasta: 29/09/1900 Proyecto de ampliación del revestimiento parcial del túnel número 5, llamado de Los Canutos, situado entre los kilómetros 138,470 y 138,643 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0011 - 017 Desde: 26/07/1900 Hasta: 31/08/1900 Proyecto de revestimiento parcial del túnel número 4, denominado del Turón, situado en el kilómetro 138,143 en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0011 - 018 Desde: 01/08/1900 Hasta: 18/08/1900 Devolución por la Cuarta División Técnica y Administrativa a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces de varios proyectos incompletos para cumplir las prescripciones del artículo 51 de la Ley de Presupuestos del año económico 1893/1894.

A - 0011 - 019 Desde: 10/04/1901 Hasta: 30/04/1901 Proyecto de construcción de una vía muerta y grúa de carga en la estación de Gobantes.

A - 0011 - 020 Desde: 09/09/1901 Hasta: 20/09/1901 Proyecto de ampliación de las segundas vías en las estaciones de Cártama y Campanillas.

A - 0011 - 021 Desde: 02/11/1901 Hasta: 02/12/1901 Proyecto de cerramiento del muelle cubierto con citaras y puertas rodantes en la estación de Aguilar de la Frontera.

A - 0011 - 022 Desde: 30/11/1901 Hasta: 07/12/1901 Proyecto de ampliación y modificación de las vías en la estación de Aguilar de la Frontera.

A - 0011 - 023 Desde: 11/12/1901 Hasta: 16/12/1901 Proyecto de construcción de un muro de contención para encauzar las aguas del arroyo Salinero en el kilómetro 93,553 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0011 - 024 Desde: 20/07/1902 Hasta: 20/07/1902 Proyecto de ampliación y modificación de vías en la estación de Gobantes.

A - 0011 - 025 Desde: 28/04/1902 Hasta: 09/05/1902 Proyecto de modificación y ampliación de vías en la estación de Torres Cabrera.

A - 0011 - 026 Desde: 30/11/1901 Hasta: 03/04/1902 Proyecto de ampliación y modificación de las vías en la estación de Montilla.

A - 0011 - 027 Desde: 22/04/1902 Hasta: 29/04/1902 Proyecto de modificación y ampliación de vías en la estación de Fernán Núñez.

A - 0011 - 028 Desde: 09/5/1903 Hasta: 27/5/1903 Proyecto de colocación de señales en la estación de Cercadilla para la protección del cruce de la línea de Córdoba a Sevilla y asegurar el servicio del cruce a nivel de la línea Córdoba a Belmez, estudiado en colaboración con la compañía MZA.

A - 0011 - 029 Desde: 20/07/1903 Hasta: 16 /09/1903 Proyecto de construcción de un apartadero particular para la empresa en el lugar denominado playa de San Andrés, en Málaga.

A - 0011 - 030 Desde: 12/07/1904 Hasta: 22/07/1904 Proyecto de instalación de un tercer depósito para la alimentación de las máquinas en la estación del El Chorro.

A - 0012 - 001 Desde: 15/12/1860 Hasta: 23/02/1861 Proyecto primitivo del trazado de la línea de Córdoba a Málaga, elaborado por el ingeniero Máximo Perea.

A - 0012 - 002 Desde: 07/08/1860 Hasta: 01/05/1861 Proyecto definitivo de la línea en el trozo comprendido entre Málaga y la Venta de Romero, kilómetro 0 a 17,8 antiguos, 192 a 175 actuales.

A - 0012 - 003 Desde: 07/08/1860 Hasta: 25/04/1861 Proyecto de construcción de un puente sobre el río Campanilla, en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0012 - 004 Desde: 22/04/1862 Hasta: 28/11/1862 Proyecto definitivo de obras especiales en la Sección del Gaitán, en el trozo comprendido entre el kilómetro 16,674 y el kilómetro 62,850 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0012 - 005 Desde: 18/07/1863 Hasta: 25/08/1865 Proyecto de consolidación de las pilas en el viaducto de El Chorro.

A - 0012 - 006 Desde: 12/05/1863 Hasta: 20/04/1865 Proyecto definitivo de construcción de la estación de Málaga.

A - 0012 - 007 Desde: 01/12/1862 Hasta: 09/12/1862 Proyecto definitivo de las estaciones de tercera clase de Cártama, Pizarra; de segunda clase de Álora y Gobantes, Bobadilla, Fuente de Piedra y Casariche.

A - 0012 - 008 Desde: 30/08/1862 Hasta: 10/10/1862 Proyecto definitivo de las estaciones de segunda y tercera clase en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0012 - 009 Desde: 29/05/1866 Hasta: 29/05/1866 Proyecto de construcción de las estaciones de Fernán Núñez y Montemayor.

A - 0012 - 011 Desde: 06/03/1863 Hasta: 06/12/1866 Proyecto de construcción de un puente con tramo metálico de treinta y cinco metros de luz para el paso del arroyo de Las Tenajas en el kilómetro 65,776 desde Málaga, por la empresa constructora Vitali, Picard y Compañía.

A - 0012 - 012 Desde: 23/08/1865 Hasta: 06/12/1866 Proyecto definitivo de construcción de un tramo metálico de sesenta y ocho metros de luz en el kilómetro 52,425 de la línea de Córdoba a Málaga, en el puente del terraplén 58.

A - 0012 - 013 Desde: 04/12/1865 Hasta: 04/12/1865 Proyecto de construcción de un puente oblicuo a setenta y un grados con tramo metálico de cuarenta metros de luz sobre la falla del túnel 6 en el kilómetro 51,430 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0012 - 014 Desde: 27/01/1866 Hasta: 06/12/1866 Proyecto de construcción de un tramo metálico de cincuenta y dos metros de luz sobre estribos de fábrica para sustituir al terraplén propuesto en el proyecto oficial en la boca sur del túnel 6, kilómetro 51,200 de la línea de Córdoba a Málaga, en el puente del Tajo.

A - 0012 - 015 Desde: 04/12/1865 Hasta: 06/12/1866 Proyecto de construcción del puente de la Fuente entre los túneles número 4 y 5 con vigas de hierro de cuarenta y ocho metros y quince centímetros de luz, en el kilómetro 50,630 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0012 - 016 Desde: 18/07/1863 Hasta: 10/06/1865 Proyecto definitivo de construcción de puentes de tramos metálicos para tres pasos del río Guadajocillo en los kilómetros 165,176,60 y 181 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0012 - 017 Desde: 18/07/1863 Hasta: 30/04/1865 Proyecto definitivo del puente con tramos metálicos sobre apoyos de fábrica para el paso del río Cabra en el kilómetro 137,414 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0012 - 018 Desde: 08/06/1864 Hasta: 08/06/1864 Plano de la estación de Córdoba.

A - 0013 - 001 Desde: 12/10/1905 Hasta: 09/12/1905 Proyecto de refuerzo del puente de Campanillas, de cuarenta y un metros y cincuenta centímetros de luz, en el kilómetro 182,130 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0013 - 002 Desde: 05/02/1906 Hasta: 22/03/1906 Proyecto de establecimiento de un aparato de dilatación en el puente de Campanillas, de cuarenta y un metros y cincuenta centímetros de luz, en el kilómetro 182,130 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0013 - 003 Desde: 18/12/1906 Hasta: 03/05/1907 Proyecto de prolongación del puente de Campanillas con un tramo de quince metros y quince centímetros de luz.

A - 0013 - 004 Desde: 21/12/1907 Hasta: 16/09/1908 Proyecto de construcción de un nuevo puente de setenta y tres metros de luz sobre el río Campanillas en el kilómetro 182,130 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0013 - 005 Desde: 15/06/1895 Hasta: 07/08/1895 Proyecto de instalación de vías en el muelle de Heredia en el ramal al Puerto de Málaga.

A - 0013 - 006 Desde: 28/06/1900 Hasta: 22/05/1907 Expediente sobre el cruce del tranvía del barrio de Huelin con la vía férrea del ramal de Málaga al Puerto en el kilómetro 0,320 tomando energía eléctrica del mismo.

A - 0013 - 007 Desde: 31/01/1902 Hasta: 14/12/1909 Proyecto de construcción del apartadero de La Pescadería para la sociedad Jiménez Lomthe en el Ramal al Puerto de Málaga.

A - 0013 - 008 Desde: 07/07/1903 Hasta: 30/08/1903 Proyecto de ampliación y modificación de vías en la estación de Málaga Puerto.

A - 0013 - 009 Desde: 05/01/1903 Hasta: 23/04/1903 Proyecto de instalación de una placa giratoria y una vía transversal en el apartadero de La Pescadería, de los Sres. Jiménez Lamothe, para servicio de la Compañía Agrícola y Salinera de Fuente Piedra.

A - 0013 - 010 Desde: 12/02/1903 Hasta: 06/03/1903 Proyecto de instalación de una placa giratoria y una vía en el apartadero de La Pescadería, de Jiménez Lamothe, para el servicio de bodegas.

A - 0013 - 011 Desde: 21/10/1905 Hasta: 22/01/1906 Proyecto de construcción de una tajea por parte de los Sres. Gross y Compañía en el kilómetro 1,016 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0013 - 012 Desde: 02/09/1906 Hasta: 28/12/1906 Proyecto de construcción de un apartadero para el servicio de la fábrica de harinas de la Sociedad Mercantil Simón Castel.

A - 0013 - 013 Desde: 07/06/1911 Hasta: 01/08/1911 Proyecto de defensa del estribo del puente del Alcaide, situado en el kilómetro 5,346 en la margen derecha del río Guadalquivir de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0013 - 014 Desde: 06/09/1911 Hasta: 06/10/1911 Proyecto de construcción de un muelle descubierto de cuatro metros de ancho y ocho metros de longitud paralelo a la vía del muelle para facilitar la carga de carbón vegetal en la estación de Fernán Núñez.

A - 0013 - 015 Desde: 07/06/1911 Hasta: 01/08/1911 Proyecto de construcción de un muro de defensa contra el río Guadajocillo en el kilómetro 19,400 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0013 - 016 Desde: 07/06/1911 Hasta: 25/08/1911 Proyecto de construcción de tres espigones de piedra en seco para defender de los socavones del río Guadalhorce el pie del terraplén del Ratón en el kilómetro 169,800 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0014 - 001 Desde: 10/01/1910 Hasta: 24/06/1910 Proyecto de construcción de un desvío provisional entre los kilómetros 155,450 y 155,970 y reparación del túnel número 16 por un desprendimiento situado entre los kilómetros 155,616,23 a 155,805 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0014 - 002 Desde: 25/04/1861 Hasta: 25/04/1861 Tipos de obra de fábrica de medio metro a diez metros de luz, túneles y muros del proyecto definitivo en el trozo comprendido entre la Venta de Torres en el kilómetro 16,674 y la salida de túnel de Val de Yeso en el kilómetro 62,776, por el ingeniero Pedro A. de Mesa.

A - 0014 - 003 Desde: 08/06/1864 Hasta: 08/06/1864 Proyecto definitivo de la estación de Torres-Cabrera.

A - 0014 - 004 Desde: 08/06/1864 Hasta: 08/06/1864 Proyecto de la estación de Fernán Núñez.

A - 0014 - 005 Desde: 18/07/1905 Hasta: 07/08/1905 Proyecto de refuerzo del puente de Las Mellizas, de ciento veinte metros de luz y una altura de dieciocho metros, en el kilómetro 148,030 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0014 - 006 Desde: 25/03/1905 Hasta: 09/04/1905 Proyecto de reemplazo del puente metálico de dos metros de luz situado en el kilómetro 154,731 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0014 - 007 Desde: 12/03/1905 Hasta: 22/05/1905 Proyecto de refuerzo del puente metálico en el kilómetro 161,550 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0014 - 008 Desde: 20/12/1905 Hasta: 26/12/1905 Oficios de la Dirección de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces comunicando el comienzo de trabajos para la construcción de la pila del puente de quince metros de luz en kilómetro 175,500 de la línea al Ingeniero Jefe de la Cuarta División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles de Sevilla.

A - 0014 - 009 Desde: 11/08/1905 Hasta: 08/11/1905 Proyecto de refuerzo del puente metálico de Torres en el kilómetro 175,531 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0015 - 001 Desde: 08/11/1926 Hasta: 20/10/1932 Proyecto y posterior realización de reforma y modificación de la estación de La Roda de Andalucía.

A - 0015 - 002 Desde: 22/11/1926 Hasta: 30/09/1931 Proyecto y posterior construcción de almacén para gran velocidad en la estación de Aguilar de la Frontera.

A - 0016 - 001 Desde: 28/03/1927 Hasta: 11/11/1932 Proyecto de construcción de un nuevo tramo metálico para recorrido en la estación de Málaga-Principal.

A - 0016 - 002 Desde: 04/05/1927 Hasta: 25/07/1934 Proyecto de cerramiento e instalación de una barrera oscilante en el paso a nivel del kilómetro 53,633 de la carretera de la Cuesta del Espino a Málaga en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0017 - 001 Desde: 05/11/1926 Hasta: 05/11/1926 Proyecto de instalación de un transformador de 15 K.V.A., 5.000/220 voltios en la estación de Bobadilla.

A - 0017 - 002 Desde: 11/05/1927 Hasta: 31/05/1933 Proyecto y construcción de un depósito de locomotoras y dependencias anejas en la estación de Bobadilla.

A - 0018 - 001 Desde: 03/5/1905 Hasta: 21/6/1905 Proyecto de sustitución de la pasarela correspondiente al paso superior metálico de 10 m. de luz en el Km. 5,249,30 de la línea Córdoba a Belmez.

A - 0018 - 002 Desde: 03/2/1903 Hasta: 23/2/1903 Proyecto de retrete y modificación de vías de acceso a puente de volver máquinas para establecer los depósitos de combustible de la estación de Cercadilla.

A - 0018 - 003 Desde: 11/3/1905 Hasta: 16/3/1905 Proyecto del cierre del muelle cubierto de la estación de Cercadilla con puertas de 1,80 m. de luz.

A - 0018 - 004 Desde: 19/9/1901 Hasta: 29/9/1905 Proyecto de refuerzo de los puentes de Alhondiguilla y Albardados, ambos de 25,10 m. de luz situados respectivamente en los Kms. 42,433 y 66,484 de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0018 - 005 Desde: 01/8/1903 Hasta: 13/8/1903 Proyecto de taller para las pequeñas reparaciones de los vagones que comprenderá un almacén, una carpintería y una fragua, en la estación de Cercadilla.

A - 0018 - 006 Desde: 22/11/1905 Hasta: 09/3/1906 Proyecto de modificación de la distribución del edificio de viajeros de la estación de El Vacar y construcción de una casa para empleados y cierre y cubierta del muelle de mercancías.

A - 0018 - 007 Desde: 22/4/1904 Hasta: 30/4/1904 Proyecto de retretes de la estación de Cabeza de Vaca.

A - 0018 - 008 Desde: 25/5/1906 Hasta: 08/10/1906 Proyecto de establecimiento de un apartadero en el Cerro Muriano para el servicio de la Sociedad Cerro Muriano Mines Ltd.

A - 0018 - 009 Desde: 07/05/1904 Hasta: 03/6/1905 Proyecto de reemplazo del apartadero del Cerro-Muriano, situado en el Km. 17,791, aprobado por R. O. de 28 de junio de 1901, por otro situado en el Km. 18,810 de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0018 - 010 Desde: 11/7/1855 Hasta: 11/7/1855 Planos sobre el trazado primitivo de la línea de Espiel a Belmez aprobado por R. O. de 11 de julio de 1855

A - 0019 - 001 Desde: 04/5/1906 Hasta: 21/6/1906 Proyecto de construcción de cuatro edificios para alojamiento de los empleados de la línea, emplazados en las estaciones de La Balanzona, Obejo y Espiel.

A - 0019 - 002 Desde: 19/4/1906 Hasta: 05/5/1906 Proyecto de construcción de dos casillas de guarda junto a los pasos a nivel de los Kms. 42,867 y 44,502 de la línea de Córdoba a Belmez

A - 0019 - 003 Desde: 15/7/1873 Hasta: 15/7/1878 Proyecto de la estación provisional de Córdoba de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0019 - 004 Desde: 17/10/1873 Hasta: 17/10/1873 Proyecto de coches mixtos de primera, segunda y tercera clase, de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0019 - 005 Desde: 15/3/1907 Hasta: 15/5/1907 Proyecto de un muelle cubierto en la estación de Alhondiguilla.

A - 0019 - 006 Desde: 16/8/1907 Hasta: 22/10/1907 Proyecto de ampliación de vías debido al incremento del servicio de la estación de El Vacar.

A - 0019 - 007 Desde: 09/11/1872 Hasta: 11/8/1872 Proyecto de material de tracción a utilizar en la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0019 - 008 Desde: 12/11/1907 Hasta: 05/12/1907 Proyecto de modificación de vías relacionado con la construcción de un muelle cubierto en la estación de Alhondiguilla.

A - 0019 - 009 Desde: 16/2/1908 Hasta: 13/3/1908 Proyecto de ampliación del muelle cubierto por medio de la construcción de un muelle descubierto de 15 m. de longitud adosado al anterior, en la estación de El Vacar.

A - 0019 - 010 Desde: 09/10/1872 Hasta: 11/12/1872 Proyecto de modificación de emplazamiento de la estación de Cerro Muriano al Km. 21,590.

A - 0019 - 011 Desde: 17/10/1872 Hasta: 22/1/1873 Proyecto de sistemas de vía para las partes de línea de Córdoba a Belmez donde las rasantes no exceden de 0.016 Mm. y los radios de las curvas no sean inferiores a 300 m.

A - 0019 - 012 Desde: 15/7/1872 Hasta: 22/4/1873 Proyecto de realización de un cruce a nivel para llevar a cabo el nuevo emplazamiento de la estación de Córdoba.

A - 0019 - 013 Desde: 25/8/1873 Hasta: 25/8/1873 Proyecto reformado de edificios y dependencias de la estación, en el nuevo emplazamiento de la estación de Córdoba de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0019 - 014 Desde: 10/10/1870 Hasta: 26/1/1871 Proyecto de la variante de Cerro Muriano entre el Km. 13,420 y 18,281, de la línea de Córdoba a Belmez, del proyecto aprobado por el Decreto de 15 de febrero de 1870.

A - 0019 - 015 Desde: 23/5/1870 Hasta: 09/8/1870 Proyecto de modificación al sistema de la vía de la línea de Córdoba a Belmez dentro del proyecto de modificación de trazado aprobado por decreto el 15 de febrero de 1870.

A - 0019 - 016 Desde: 14/6/1870 Hasta: 14/6/1874 Proyecto de casas de guarda, en la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0019 - 017 Desde: 15/9/1870 Hasta: 02/12/1870 Proyecto de colocación de una aguja de empalme en el piquete de 76,300 de la antigua kilometración, de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0020 - 001 Desde: 04/9/1901 Hasta: 13/9/1902 Proyecto de prolongación de las obras de fábrica del apartadero del kilómetro 36,006, de la línea de Córdoba a Belmez, y de la construcción de casa para alojamiento de los guarda-agujas.

A - 0020 - 001 Desde: 04/9/1902 Hasta: 13/9/1902 Proyecto de complemento por los cuatro puestos de seguridad aprobados en 28 de junio de 1901.

A - 0020 - 002 Desde: 25/4/1901 Hasta: 15/7/1901 Proyecto de sustitución del carril actual de la vía, de la línea de Córdoba a Belmez, por otro de acero de 39 Kg., por metro lineal, con motivo del paso de las nuevas máquinas de 60 toneladas.

A - 0020 - 003 Desde: 21/3/1901 Hasta: 21/3/1901 Proyecto para la autorización y construcción de un depósito y aserradero de maderas en la estación de Cercadilla.

A - 0020 - 004 Desde: 01/5/1901 Hasta: 14/5/1902 Proyecto de refuerzo del puente sobre el Pedroche, en el Km. 4,950 de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0020 - 005 Desde: 29/4/1901 Hasta: 28/6/1901 Proyectos de instalación de cuatro puestos de seguridad, en la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0020 - 006 Desde: 04/7/1900 Hasta: 20/7/1900 Proyecto de una nueva vía en la estación de Cercadilla, de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0020 - 007 Desde: 18/5/1900 Hasta: 20/7/1900 Proyecto de construcción de un taller para reparaciones de material móvil debido al aumento de tráfico, en la estación de Cercadilla.

A - 0020 - 008 Desde: 13/12/1900 Hasta: 26/4/1901 Proyecto de construcción de una rotonda para trece máquinas en la estación de Cercadilla.

A - 0020 - 009 Desde: 21/9/1870 Hasta: 15/12/1870 Proyecto de puentes metálicos de 4 m. de luz que hay que colocar en el tramo de La Alhondiguilla a Belmez, de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0020 - 010 Desde: 15/9/1870 Hasta: 24/11/1870 Proyecto de variación de las estaciones de Espiel y de La Alhondiguilla, de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0020 - 011 Desde: 25/3/1868 Hasta: 25/3/1868 Proyecto de los tipos de obras de arte que se han de construir en los 32 últimos kilómetros de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0020 - 012 Desde: 18/2/1871 Hasta: 22/4/1872 Proyecto de puente sobre el arroyo Pedroches, en la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0021 - 001 Desde: 13/1/1902 Hasta: 27/4/1902 Proyecto de modificación de la estación de Cabeza de Vaca, consistente en un edificio para oficina y alojamiento del jefe de estación y la ampliación de vías.

A - 0021 - 002 Desde: 11/03/1915 Hasta: 17/09/1915 Proyecto de un paso inferior metálico situado en el kilómetro 0,264 del ramal a Baena y otro de desviación de la carretera de Doña Mencía a la estación de Luque-Baena.

A - 0021 - 003 Desde: 14/3/1902 Hasta: 21/3/1902 Proyecto de instalación de un puente giratorio para volver máquinas en la estación de Belmez.

A - 0021 - 004 Desde: 01/01/1903 Hasta: 25/11/1910 Pruebas realizadas en el puente de Hoyos, de setenta metros de luz, en el kilómetro 140,264 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0021 - 005 Desde: 31/1/1902 Hasta: 11/2/1902 Proyecto de caseta para abrigo de la caldera de la calefacción de la estación de Cercadilla.

A - 0021 - 006 Desde: 30/07/1892 Hasta: 23/04/1893 Proyecto de viaducto metálico en cinco tramos sobre la rambla Huéchar, en la línea de Linares a Almería.

A - 0021 - 007 Desde: 07/8/1901 Hasta: 31/8/1901 Proyecto de refuerzo del paso inferior situado en el Km. 8,044 de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0021 - 008 Desde: 12/3/1902 Hasta: 12/3/1902 Proyecto de empalme de la línea de Belmez con la estación de Córdoba.

A - 0021 - 009 Desde: 09/03/1905 Hasta: 09/03/1905 Proyecto de muelle cubierto para la estación definitiva de Sevilla.

A - 0021 - 010 Desde: 03/05/1904 Hasta: 01/09/1905 Proyecto de un paso inferior en la estación definitiva de Sevilla-San Bernardo.

A - 0021 - 011 Desde: 19/08/1904 Hasta: 19/09/1904 Proyecto de retretes para empleados en la estación de Sevilla-San Bernardo.

A - 0021 - 012 Desde: 07/03/1904 Hasta: 31/03/1904 Expediente relativo al proyecto de ampliación del comedor de la fonda de Utrera utilizando una de las salas de espera del edificio de viajeros.

A - 0021 - 013 Desde: 26/07/1904 Hasta: 16/08/1904 Proyecto de retretes separados del edificio de viajeros en la estación del Puerto de Santa María.

A - 0021 - 014 Desde: 08/07/1904 Hasta: 19/09/1904 Proyecto de instalación de una báscula puente de veinte toneladas en la vía transversal del muelle de la estación de Las Alcantarillas.

A - 0021 - 015 Desde: 30/06/1905 Hasta: 15/07/1905 Proyecto de retretes para empleados en la cochera de locomotoras en la estación de Cádiz.

A - 0021 - 016 Desde: 23/06/1904 Hasta: 19/06/1905 Proyecto de una marquesina de sesenta metros de largo para cubrir los andenes de la estación de Jerez.

A - 0022 - 001 Desde: 22/04/1905 Hasta: 17/10/1905 Proyecto de construir una marquesina en la estación definitiva de Sevilla.

A - 0022 - 002 Desde: 02/01/1905 Hasta: 24/01/1905 Proyecto de nueva distribución del edificio de viajeros de la estación de Sevilla.

A - 0022 - 003 Desde: 21/12/1852 Hasta: 21/12/1852 Proyecto de la línea de Sevilla a Cádiz por el ingeniero Gonzalo Hermans.

A - 0022 - 004 Desde: 15/10/1852 Hasta: 28/08/1855 Proyecto de la línea de Sevilla a Cádiz por el ingeniero Rafael Sánchez Mendoza.

A - 0022 - 005 Desde: 05/02/1914 Hasta: 31/05/1914 Proyecto para instalar la calefacción por medio de vapor a baja presión en las oficinas de la estación de Granada.

A - 0022 - 006 Desde: 10/01/1914 Hasta: 31/03/1914 Proyecto de cerramiento parcial de la estación de Granada realizado por el ingeniero José Iribarren y Giménez.

A - 0022 - 007 Desde: 04/04/1911 Hasta: 19/06/1911 Proyecto realizado por el ingeniero José María de Acosta y Tovar de consolidación del puente de Cajil, sobre el río Cubillas, situado en el kilómetro 41,300 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0022 - 008 Desde: 03/02/1908 Hasta: 08/04/1908 Proyecto de saneamiento en el kilómetro 39,910 de la línea de Moreda a Granada realizado por el ingeniero Enrique Paniagua Porras.

A - 0022 - 009 Desde: 27/09/1900 Hasta: 27/09/1900 Proyecto para la ampliación del muelle cubierto de la estación de Jódar.

A - 0022 - 010 Desde: 19/04/1900 Hasta: 19/04/1900 Proyecto de reparación del estribo Linares del viaducto sobre el río Salado en la línea de Linares a Almería.

A - 0023 - 001 Desde: 05/03/1894 Hasta: 10/10/1900 Proyecto de estación definitiva de Cádiz en la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0023 - 002 Desde: 26/10/1901 Hasta: 02/11/1901 Proyecto de casa para el sobrestante en la estación de Lebrija en la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0023 - 003 Desde: 17/08/1901 Hasta: 21/09/1901 Ampliación y modificación al proyecto de estación definitiva de Sevilla-San Bernardo aprobado por R. O. de 9 de julio de 1889.

A - 0023 - 004 Desde: 21/03/1901 Hasta: 17/06/1901 Proyecto de abastecimiento de agua para la estación de Guadix en la línea de Linares a Almería.

A - 0023 - 005 Desde: 06/11/1901 Hasta: 26/12/1901 Proyecto de estación definitiva de Sevilla-San Bernardo. Parte metálica.

A - 0024 - 001 Desde: 31/03/1900 Hasta: 31/03/1900 Proyecto de variante entre los kilómetros 0 al 24 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0024 - 002 Desde: 11/10/1902 Hasta: 09/11/1903 Proyecto de vía de enlace de las líneas de Moreda a Granada y Andaluces realizado por el ingeniero José Moreno Ossorio.

A - 0024 - 003 Desde: 20/10/1904 Hasta: 11/01/1905 Proyecto de apartadero en el kilómetro 42,620 de la línea de Moreda a Granada, por el ingeniero José Moreno Ossorio.

A - 0024 - 004 Desde: 01/02/1901 Hasta: 23/03/1901 Proyecto de apartadero para Bogarre en la línea de Moreda a Granada.

A - 0024 - 005 Desde: 06/12/1904 Hasta: 03/04/1907 Proyecto de variante del empalme de la línea de Moreda a Granada situado en el Atascadero, realizados por el ingeniero Federico Molero Levenfeld.

A - 0024 - 006 Desde: 06/08/1904 Hasta: 06/08/1904 Proyecto de variante del trazado entre los kilómetros 19,875 y 20,930 de la línea de Moreda a Granada por el ingeniero José Moreno Ossorio.

A - 0024 - 007 Desde: 30/01/1905 Hasta: 12/07/1905 Proyecto de variante del trazado entre los kilómetros 19,875 y 20,930 de la línea de Moreda a Granada, por el ingeniero Federico Molero Levenfeld.

A - 0024 - 008 Desde: 17/05/1892 Hasta: 27/05/1896 Alteraciones que el ferrocarril se propone introducir en las servidumbres del término de Zújar (Granada).

A - 0024 - 009 Desde: 17/05/1892 Hasta: 27/05/1896 Alteraciones que el ferrocarril se propone introducir en las servidumbres del término de Freila (Granada).

A - 0024 - 010 Desde: 17/05/1892 Hasta: 27/05/1895 Alteraciones que el ferrocarril se propone introducir en las servidumbres del término de Gor (Granada).

A - 0024 - 011 Desde: 17/05/1892 Hasta: 27/05/1896 Alteraciones que el ferrocarril se propone introducir en las servidumbres del término de Guadix (Granada).

A - 0024 - 012 Desde: 17/05/1892 Hasta: 27/05/1896 Alteraciones que el ferrocarril se propone introducir en las servidumbres del término de Fonelas (Granada).

A - 0024 - 013 Desde: 17/05/1892 Hasta: 27/05/1896 Alteraciones que el ferrocarril se propone introducir en las servidumbres del término de Piñar (Granada).

A - 0024 - 014 Desde: 03/11/1892 Hasta: 27/05/1896 Alteraciones que el ferrocarril se propone introducir en las servidumbres del término de Deifontes (Granada).

A - 0024 - 015 Desde: 17/05/1892 Hasta: 27/05/1896 Alteraciones que el ferrocarril se propone introducir en las servidumbres del término de Peligros (Granada).

A - 0024 - 016 Desde: 17/05/1892 Hasta: 27/05/1896 Alteraciones que el ferrocarril se propone introducir en las servidumbres del término de Maracena (Granada).

A - 0025 - 002 Desde: 30/04/1886 Hasta: 30/05/1890 Proyecto de estación definitiva de Sevilla-San Bernardo.

A - 0025 - 003 Desde: 04/10/1905 Hasta: 08/11/1905 Proyecto de modificación de la planta baja del edificio de viajeros de la estación de Jerez.

A - 0025 - 004 Desde: 24/07/1905 Hasta: 27/07/1905 Proyecto de modificación del emplazamiento de la báscula de la estación del empalme de Córdoba.

A - 0025 - 005 Desde: 14/11/1899 Hasta: 20/03/1900 Proyecto de reforma del paso a nivel de la línea de la Calzada, perteneciente a la empresa Sevilla Tramsways Co. Ltd., con los Ferrocarriles Andaluces presentado por Otto Engelhardt.

A - 0025 - 006 Desde: 23/12/1899 Hasta: 23/12/1899 Proyecto de ampliación del muelle cubierto y descubierto llamado del Vino de la estación de Jerez.

A - 0025 - 007 Desde: 07/03/1900 Hasta: 07/03/1900 Proyecto de un ramal de vía en prolongación de la muerta de la grúa de carga solicitada por Manuel Juan Alperiz en la estación de Dos Hermanas.

A - 0025 - 008 Desde: 04/10/1900 Hasta: 16/10/1900 Proyecto de marquesina para la estación del empalme en Sevilla con la línea de Córdoba.

A - 0025 - 009 Desde: 19/11/1899 Hasta: 20/06/1901 Proyecto de nuevo muelle de mercancías de ciento cuarenta y tres metros de largo en la estación de Jerez para sustituir al incendiado.

A - 0025 - 010 Desde: 14/12/1900 Hasta: 09/01/1901 Proyecto de instalación de una locomóvil con carácter provisional en la estación de Puerto Real.

A - 0025 - 011 Desde: 28/05/1900 Hasta: 01/08/1900 Proyecto de modificación de la oficina de la Inspección del Estado en la estación de Jerez.

A - 0025 - 012 Desde: 15/11/1900 Hasta: 09/04/1901 Proyecto de la estación definitiva de Cádiz, según la R. O. de 26 de marzo de 1896.

A - 0025 - 013 Desde: 30/08/1901 Hasta: 05/09/1901 Proyecto de construcción de una caseta de mampostería para cubrir la locomóvil en la estación de Las Cabezas.

A - 0025 - 014 Desde: 23/03/1901 Hasta: 28/10/1902 Proyecto de ensanche y refuerzo de los puentes del Guadaira y Salado de Morón.

A - 0025 - 015 Desde: 20/07/1901 Hasta: 04/01/1902 Proyecto de ampliación y modificación de la estación de Cádiz aprobado por R. O. de 11 de julio de 1894.

A - 0026 - 001 Desde: 29/07/1901 Hasta: 25/04/1902 Proyecto de puente metálico sobre las vías de la Compañía MZA en la estación de Baeza de la línea de Linares a Almería.

A - 0026 - 002 Desde: 25/02/1909 Hasta: 27/07/1910 Proyecto realizado por el ingeniero Silvestre Fernández de la Somera de instalación de un taller de reparaciones en la estación de Guadix en la línea de Almería a Linares.

A - 0026 - 003 Desde: 25/04/1902 Hasta: 12/07/1902 Proyecto de edificios para el jefe y subjefe de la estación de Almería, oficinas para material y tracción y ampliación del taller en la línea de Linares a Almería por el ingeniero José Moreno Ossorio.

A - 0026 - 004 Desde: 14/02/1904 Hasta: 13/09/1904 Proyecto del ingeniero Federico Molero Levenfeld para la instalación de depuradores en varias estaciones de la línea de Linares a Almería.

A - 0026 - 005 Desde: 01/02/1909 Hasta: 23/04/1909 Proyecto de ampliación de los depósitos de minerales y almacenes en la estación de Almería realizado por el ingeniero Enrique Paniagua Porras.

A - 0026 - 006 Desde: 01/04/1903 Hasta: 17/04/1903 Proyecto del ingeniero Federico Molero para la instalación de la aguada en la estación de Gérgal en la línea de Linares a Almería.

A - 0026 - 007 Desde: 05/11/1907 Hasta: 07/01/1908 Proyecto de construcción de una vía muerta, instalación de un puente giratorio y establecimiento de una aguada en la estación de Santa Fe realizado por el ingeniero Enrique Paniagua Porras.

A - 0026 - 008 Desde: 14/02/1904 Hasta: 28/02/1904 Expediente relativo al proyecto para habilitar una de las cocheras de máquinas en la estación de Baeza en la línea de Linares a Almería por el ingeniero José Moreno Ossorio.

A - 0026 - 009 Desde: 28/12/1895 Hasta: 20/11/1896 Proyecto del ingeniero Rogelio Inchaurreandieta para el cruce de la rambla del Obispo o de las Ramblas en el ramal del puerto de Almería, en la línea de Linares a Almería.

A - 0027 - 001 Desde: 18/10/1902 Hasta: 25/11/1902 Expediente relativo a la modificación del roblonado en los puentes de la vía de enlace del puerto con la estación de Almería realizado por el ingeniero Manuel Sacristán.

A - 0027 - 002 Desde: 22/11/1924 Hasta: 11/12/1924 Expediente relativo a la ampliación del edificio de viajeros y marquesina del apeadero de La Peña de Águila en la línea del Puerto de Santa María a Sanlúcar-Playa.

A - 0027 - 003 Desde: 28/02/1907 Hasta: 24/04/1907 Expediente relativo a la modificación de vías en la estación de Almería en la línea de Linares a Almería realizado por el ingeniero Juan María Sandoval.

A - 0027 - 004 Desde: 27/05/1892 Hasta: 19/06/1892 Plano del edificio de viajeros del apartadero de Huércal en la sección tercera de la línea de Linares a Almería.

A - 0027 - 005 Desde: 19/06/1892 Hasta: 19/06/1892 Plano del edificio de viajeros en las estaciones de Gádor y Banahadux en la línea de Linares a Almería.

A - 0027 - 006 Desde: 31/10/1899 Hasta: 31/10/1899 Relación del material que la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España necesita introducir a través de la Aduana de Almería.

A - 0027 - 007 Desde: 10/10/1892 Hasta: 18/10/1892 Plano de la estación de cuarta clase de La Calahorra en la sección segunda de la línea de Linares a Almería.

A - 0027 - 008 Desde: 30/01/1892 Hasta: 27/02/1892 Plano de la estación de tercera clase de Alcubillas-Gérgal en la sección tercera de la línea de Linares a Almería.

A - 0027 - 009 Desde: 08/01/1892 Hasta: 24/11/1893 Plano de la estación de cuarta clase de Santa Fe en la sección tercera de la línea de Linares a Almería.

A - 0027 - 010 Desde: 02/02/1892 Hasta: 09/04/1892 Plano de la estación de segunda clase de Guadix en la línea de Linares a Almería.

A - 0027 - 011 Desde: 15/12/1892 Hasta: 11/01/1893 Plano de la estación de cuarta clase de Huéneja en la sección tercera de la línea de Linares a Almería.

A - 0027 - 012 Desde: 20/07/1892 Hasta: 20/07/1892 Plano de los talleres de Almería redactado por el ingeniero E. Duval de la Compañía Fives-Lille.

A - 0027 - 013 Desde: 20/07/1902 Hasta: 26/07/1902 Expediente relativo al proyecto de una vía apartadero de la vía marítima en el muelle de Poniente en la línea de Linares a Almería realizado por el ingeniero Luis Olanda y Benito.

A - 0027 - 014 Desde: 17/07/1891 Hasta: 17/07/1891 Plano de material de la vía corriente en la línea de Linares a Almería.

A - 0027 - 015 Desde: 25/11/1891 Hasta: 09/06/1892 Plano del pontón elíptico de cinco metros de luz en la línea de Linares a Almería.

A - 0027 - 016 Desde: 25/11/1891 Hasta: 09/06/1892 Proyecto de alcantarilla metálica de un metro y cincuenta centímetros de luz en la línea de Linares a Almería.

A - 0027 - 017 Desde: 25/11/1891 Hasta: 09/06/1892 Proyecto de alcantarilla de un metro y cincuenta centímetros de luz en la línea de Linares a Almería.

A - 0027 - 018 Desde: 17/11/1920 Hasta: 17/11/1920 Proyecto de línea telegráfica entre las estaciones de Linares pertenecientes a la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España y a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en la línea de Linares a Almería.

A - 0027 - 019 Desde: 22/11/1924 Hasta: 16/12/1924 Proyecto de marquesina en el apeadero de La Ballena en la línea del Puerto de Santa María a Sanlúcar-Playa.

A - 0028 - 001 Desde: 20/05/1896 Hasta: 05/04/1897 Proyecto de viaducto metálico de tres tramos y ciento cinco metros de luz sobre el río Salado entre los kilómetros 61,630 y 61,660 de la línea de Linares a Almería levantado por la Compañía Fives-Lille y aprobado con prescripciones por R. O. de 15 de febrero de 1897.

A - 0028 - 002 Desde: 28/08/1893 Hasta: 28/08/1893 Proyecto especial de formas y dimensiones de las traviesas para vía general, en la línea de Linares a Almería, aprobado por R. O. de 13 de enero de 1894.

A - 0028 - 003 Desde: 26/07/1893 Hasta: 03/08/1893 Proyecto de desvío del cauce Boquera de los Caballos en la estación de Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille y aprobado con prescripciones por R. O. de 2 de enero de 1894.

A - 0028 - 004 Desde: 03/08/1893 Hasta: 13/07/1894 Proyecto de viaducto metálico sobre el río Anchurón, de doscientos cincuenta y cinco metros en cinco tramos, entre los kilómetros 1,293,37 y 1,296,51 de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0028 - 005 Desde: 03/06/1893 Hasta: 26/07/1893 Plano del puente metálico de diez metros sobre la rambla de Charches, en el kilómetro 1,545,55 de la línea de Linares a Almería, levantado por la Compañía Fives-Lille, aprobado por Orden Ministerial de 9 de abril de 1873.

A - 0028 - 006 Desde: 13/04/1893 Hasta: 17/04/1893 Plano del pontón de siete metros de luz oblicuo de setenta y cuatro grados sobre la Rambla Seca en el kilómetro 121,034 de la línea de Linares a Almería, levantado por la Compañía Fives-Lille y aprobado por Orden Ministerial de 9 de abril de 1873.

A - 0028 - 007 Desde: 15/04/1893 Hasta: 23/11/1893 Plano de la estación de cuarta clase de Huelma, en el kilómetro 0,899,50 de la línea de Linares a Almería, levantado por la Compañía Fives-Lille y aprobado por Orden Ministerial de 9 de abril de 1873.

A - 0028 - 008 Desde: 11/04/1893 Hasta: 03/08/1893 Plano de la estación de cuarta clase de Huélago-Darro-Diezma en el kilómetro 121,710 de la línea Linares a Almería, levantado por la Compañía Fives-Lille y aprobado por Orden Ministerial de 9 de abril de 1873.

A - 0028 - 009 Desde: 19/12/1893 Hasta: 19/12/1893 Plano de la estación de cuarta clase de Alamedilla y Guadahortuna en el kilómetro 953,81 de la sección segunda de la línea de Linares a Almería levantado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0028 - 010 Desde: 25/02/1893 Hasta: 25/02/1893 Plano de estación de Baeza levantado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 001 Desde: 16/02/1892 Hasta: 25/11/1892 Proyecto del viaducto metálico de tres tramos, de ochenta y cinco metros, sobre el río Jandulilla en el kilómetro 45,076 de la línea de Linares a Almería redactado por la Compañía Fives-Lille y aprobado por la R. O. de 25 de noviembre de 1892.

A - 0029 - 002 Desde: 02/03/1891 Hasta: 11/04/1891 Proyecto de puente metálico de cinco metros de luz en el kilómetro 231,550 de la sección tercera de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 003 Desde: 08/03/1891 Hasta: 28/02/1892 Planos del puente metálico de seis metros de luz en el kilómetro 225,853 de la sección tercera de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 004 Desde: 21/12/1891 Hasta: 07/01/1892 Plano del paso a nivel de cuatro metros de la carretera antigua de Granada que cruza el ferrocarril en el kilómetro 196,179 de la sección tercera de la línea de Linares a Almería redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 005 Desde: 11/12/1891 Hasta: 07/01/1892 Plano del paso a nivel de cuatro metros de la carretera antigua de Granada que cruza el ferrocarril en el kilómetro 194,769 de la sección tercera de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 006 Desde: 02/09/1891 Hasta: 09/12/1891 Plano de la estación de Baeza y Begíjar en el kilómetro 23,977 de la sección primera de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 007 Desde: 11/06/1891 Hasta: 09/12/1891 Plano de la estación de cuarta clase de Torreblascopedro en la sección primera de la línea de Linares a Almería, redactada por la Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 008 Desde: 23/05/1891 Hasta: 08/08/1891 Proyecto de viaducto metálico sobre el Guadalimar, de ciento sesenta y cinco metros de luz, en tres tramos, realizado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 009 Desde: 31/08/1891 Hasta: 14/09/1891 Proyecto de replanteo de la línea de Linares a Almería en el tramo comprendido entre los kilómetros 38 y 58, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 010 Desde: 27/12/1894 Hasta: 27/12/1894 Proyecto de paso inferior para el Ferrocarril de Murcia a Granada en el kilómetro 132,250 de la sección segunda de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 011 Desde: 03/01/1894 Hasta: 05/01/1895 Plano de la estación de cuarta clase de Pedro Martínez y La Cardela en el kilómetro 104,500 de la sección segunda de la línea de Linares a Almería redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 012 Desde: 09/06/1893 Hasta: 19/04/1894 Proyecto de paso inferior metálico de seis metros sobre el desvío de la carretera del puente de Calencha a Belerda en el kilómetro 50,861, caño de sesenta centímetros bajo desviación y alcantarilla de tres metros sobre la desviación de rambla Lengua en el kilómetro 50,982 de la sección primera de la línea de Linares a Almería, redactado por Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 013 Desde: 02/07/1894 Hasta: 28/10/1894 Plano de muelle descubierto para estaciones de tercera y cuarta clase en la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 014 Desde: 27/12/1894 Hasta: 03/01/1895 Planos de tipos de casas de guarda para los pasos a nivel de fuera de las estaciones en la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 015 Desde: 04/12/1894 Hasta: 05/12/1894 Situación de los discos en las estaciones entre Guadix y Almería levantado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 016 Desde: 29/11/1894 Hasta: 07/10/1896 Plantillas de carga de la línea de Linares a Almería redactadas por la Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 017 Desde: 04/08/1894 Hasta: 31/10/1894 Proyecto de cochera para en la estación de Gádor en la sección tercera de la línea de Linares a Almería redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 018 Desde: 03/12/1894 Hasta: 05/01/1895 Plano de disco con placa redonda en la línea de Linares a Almería redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 019 Desde: 27/06/1894 Hasta: 16/07/1894 Plano de vagones Serie H con bordes de ochenta centímetros, freno de galga y carga de doce toneladas para la línea de Linares a Almería redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 020 Desde: 18/07/1894 Hasta: 02/08/1894 Proyecto de ampliación de la estación cuarta clase de Huéneja, en el kilómetro 159,775 de la sección tercera de la línea de Linares a Almería.

A - 0029 - 021 Desde: 06/09/1894 Hasta: 27/10/1894 Plano del puente metálico de ocho metros de luz oblicuo, a setenta y dos grados, sobre la rambla de Baza en el kilómetro 140,892 de la sección segunda de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0029 - 022 Desde: 11/08/1894 Hasta: 21/10/1894 Proyecto del viaducto metálico de cuarenta metros y cuarenta centímetros de luz sobre la Rambla Seca en el kilómetro 121,027 de la línea de Linares a Almería redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0030 - 001 Desde: 28/02/1925 Hasta: 28/02/1925 Planos del proyecto de puente metálico sobre el río Cabra en el kilómetro 54,989 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0030 - 002 Desde: 01/01/1924 Hasta: 31/12/1924 Memoria del proyecto de sustitución del puente sobre el río Yeguas en el kilómetro 99,248 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0030 - 003 Desde: 16/04/1924 Hasta: 19/07/1924 Memoria y planos del proyecto de sustitución del puente de cuarenta metros y ochenta centímetros de luz sobre el río Genil en el kilómetro 78,615 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0030 - 005 Desde: 16/08/1894 Hasta: 16/08/1894 Planos del proyecto de viaducto de fábrica sobre el río Gante, compuesto con diez arcos de doce metros de luz, entre los kilómetros 92,100 y 92,350 de la línea de Linares a Almería.

A - 0030 - 006 Desde: 20/04/1894 Hasta: 30/05/1894 Proyecto de viaducto de Laborcillas con tablero metálico de ciento veinticuatro metros y ochenta centímetros de longitud sobre la cañada de Valenzuela en el kilómetro 111,861,90 de la línea de Linares a Almería redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0030 - 007 Desde: 28/07/1891 Hasta: 06/10/1891 Memoria y planos del proyecto de replanteo del tramo comprendido entre los kilómetros 139 y 150 de la línea de Linares a Almería.

A - 0030 - 008 Desde: 16/12/1891 Hasta: 16/12/1891 Perfil longitudinal del kilómetro 136,200 al 140,700 de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0030 - 009 Desde: 16/12/1891 Hasta: 16/12/1891 Perfil longitudinal del trazado de enlace de las dos estaciones de Guadix, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0030 - 010 Desde: 27/04/1892 Hasta: 09/05/1892 Memoria y planos del proyecto de puente metálico, de veintisiete metros de luz oblicua sobre la rambla Aulago, en el kilómetro 194,497 de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0030 - 011 Desde: 16/12/1891 Hasta: 16/12/1891 Perfiles longitudinales de la modificación del trazado de la línea de Murcia a Granada para cruzar a nivel y con paso inferior la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0030 - 012 Desde: 07/03/1892 Hasta: 06/08/1892 Memoria y plano del proyecto de desviación de la antigua carretera de Granada entre los kilómetros 193,115 y 193,565 de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0030 - 013 Desde: 16/12/1891 Hasta: 16/12/1891 Plano del proyecto de enlace de la línea de Linares a Almería con la de Murcia a Granada, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0030 - 014 Desde: 06/04/1892 Hasta: 06/04/1892 Expediente relativo al enlace proyectado por la Compañía del Ferrocarril de Murcia a Granada entre su línea de Murcia a Granada y la línea de Linares a Almería.

A - 0031 - 001 Desde: 29/11/1894 Hasta: 05/01/1895 Plano de placa giratoria de cuatro metros y cincuenta centímetros en la línea de Linares a Almería.

A - 0031 - 002 Desde: 03/08/1894 Hasta: 03/08/1894 Planos del proyecto de viaducto del Anchurón, compuesto de tres arcos de mampostería de doce metros de luz y de un tablero metálico de doscientos cincuenta y cinco metros de largo aprobado con prescripciones por R. O. de 5 de junio de 1895.

A - 0031 - 003 Desde: 09/10/1900 Hasta: 09/10/1900 Proyecto de una vía apartadero de la vía marítima en el muelle de Poniente en la línea de Linares a Almería.

A - 0031 - 004 Desde: 26/09/1899 Hasta: 31/01/1907 Proyecto de apartaderos para depósitos en la vía marítima del Puerto de Almería, en la línea de Linares a Almería, realizado por José Moreno Ossorio, ingeniero jefe de la división.

A - 0031 - 005 Desde: 01/06/1898 Hasta: 07/05/1901 Expediente relativo al proyecto de apartadero para el pueblo de Nacimiento en el kilómetro 201,983 de la línea de Linares a Almería.

A - 0031 - 006 Desde: 14/05/1899 Hasta: 14/05/1899 Proyecto de construcción de un pontón metálico de cinco metros para el paso del arroyo del Torito en el kilómetro 84,830,88 en la línea de Linares a Almería realizado por el ingeniero José Moreno Ossorio.

A - 0031 - 007 Desde: 16/07/1898 Hasta: 17/09/1898 Proyecto debido al ingeniero Enrique Latre para la ampliación de la estación de La Calahorra en la línea de Linares a Almería.

A - 0031 - 008 Desde: 28/01/1899 Hasta: 28/01/1899 Proyecto de una vía muerta en el apeadero de Nacimiento en la línea de Linares a Almería.

A - 0031 - 009 Desde: 08/12/1906 Hasta: 10/01/1907 Proyecto para la construcción de una casa oficina para los servicios de movimiento y vía y obras en la estación de Almería en la línea de Linares a Almería.

A - 0031 - 010 Desde: 12/04/1910 Hasta: 27/06/1910 Proyecto para la construcción de un cocherón para locomotoras eléctricas y emplazamiento del mismo en la estación de Santa Fe de la línea de Linares a Almería, realizado por el ingeniero Esteban Sandoval Vicente.

A - 0031 - 011 Desde: 17/05/1911 Hasta: 09/06/1911 Expediente relativo a la modificación de la planta del edificio de viajeros de la estación de Guadix en la línea de Linares a Almería.

A - 0031 - 012 Desde: 23/08/1902 Hasta: 22/01/1909 Expediente relativo a la estación de Linares-Sur en la línea de Linares a Almería.

A - 0031 - 013 Desde: 12/02/1909 Hasta: 02/07/1909 Solicitud de los Sres. Conde y Brandes para construir una fábrica de harinas, almacén y casa en las proximidades de la estación de Linares-Sur en la línea de Linares a Almería.

A - 0031 - 014 Desde: 11/07/1906 Hasta: 11/07/1906 Proyecto de apartadero en la vía marítima para depósito de minerales en la línea de Linares a Almería realizado por Federico Molero Levenfeld.

A - 0031 - 015 Desde: 18/01/1892 Hasta: 18/01/1892 Plano de tajea de un metro y veinte centímetros en el kilómetro 232,100 y 232,151 sobre la rambla del Potro, de la línea de Linares a Almería.

A - 0031 - 016 Desde: 15/12/1892 Hasta: 15/12/1892 Plano del puente metálico de diez metros de luz en el kilómetro 164,663 de la línea de Linares a Almería.

A - 0031 - 017 Desde: 29/07/1892 Hasta: 29/07/1892 Proyecto de puente metálico, de veintisiete metros de luz, sobre la rambla de Yirma en la línea de Linares a Almería.

A - 0032 - 001 Desde: 20/05/1901 Hasta: 20/05/1901 Proyecto de tranvía eléctrico de Almería a Berja realizado por el ingeniero José de Roda.

A - 0032 - 002 Desde: 04/12/1896 Hasta: 29/12/1896 Proyecto de puente giratorio de seis metros en la estación de Huéneja.

A - 0032 - 003 Desde: 30/04/1896 Hasta: 12/05/1896 Proyecto de puente sobre el río Fardes.

A - 0032 - 004 Desde: 16/01/1896 Hasta: 12/05/1896 Proyecto de caños de cuarenta y sesenta centímetros en el kilómetro 115,370 de la línea de Linares a Almería redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0032 - 005 Desde: 12/06/1896 Hasta: 29/07/1896 Proyecto de caño de ochenta centímetros en el kilómetro 60,760 como modificación al replanteo entre los kilómetros 60,124,40 y 63,300 de la línea de Linares a Almería redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0032 - 006 Desde: 07/09/1896 Hasta: 11/11/1896 Proyecto de caño de sesenta centímetros y caída de agua en el kilómetro 126,730 de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0032 - 007 Desde: 31/08/1896 Hasta: 09/11/1896 Proyecto de caño suplementario de sesenta centímetros en el kilómetro 77,426 de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0032 - 008 Desde: 09/07/1896 Hasta: 29/07/1896 Proyecto de caño de sesenta centímetros, oblicuo de setenta y ocho grados, en el kilómetro 61,615,39 de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0032 - 009 Desde: 18/07/1896 Hasta: 27/07/1896 Proyecto de caño de sesenta centímetros, oblicuo a sesenta y ocho grados, en kilómetro 61,690 de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0032 - 010 Desde: 29/09/1896 Hasta: 11/11/1896 Proyecto de caño de sesenta centímetros en el kilómetro 101,633 de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0032 - 011 Desde: 06/09/1894 Hasta: 27/10/1894 Proyecto de caño de ochenta centímetros, oblicuo a sesenta y nueve grados, en el kilómetro 147,948,50 y pontón de ocho metros de luz en kilómetro 147,993 en la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0032 - 012 Desde: 27/02/1897 Hasta: 04/03/1897 Proyecto de caño de sesenta centímetros, oblicuo a treinta grados, con caída de agua en el kilómetro 73,881,50 en la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0032 - 013 Desde: 14/06/1897 Hasta: 16/06/1897 Proyecto de caño de sesenta centímetros, oblicuo a sesenta y ocho grados, en el kilómetro 61,695 de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0032 - 014 Desde: 12/04/1897 Hasta: 17/04/1897 Proyecto de caño de sesenta centímetros, oblicuo a sesenta y cuatro grados, en el kilómetro 80,995, en la línea de Linares a Almería redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0032 - 015 Desde: 05/07/1897 Hasta: 29/10/1897 Proyecto de modificación del replanteo de la línea de Linares a Almería, aprobado para el trozo de Linares a la estación de Baeza, según R. O. de 5 de enero de 1893.

A - 0032 - 016 Desde: 19/01/1892 Hasta: 20/02/1892 Proyecto de puente metálico de seis metros de luz en el kilómetro 232,209,15 en el kilómetro 232,214,65 sobre la rambla del Potro, de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0032 - 017 Desde: 30/01/1892 Hasta: 28/02/1892 Proyecto de pontón metálico de siete metros en el kilómetro 231,550 sobre la rambla del Arco, de la línea de Linares a Almería.

A - 0032 - 018 Desde: 30/01/1892 Hasta: 28/02/1892 Proyecto de puente metálico de catorce metros de luz en el kilómetro 225,849 sobre la rambla Jalbo, de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0032 - 019 Desde: 03/02/1892 Hasta: 14/07/1892 Proyecto de puente metálico, de veinte metros de luz, sobre la rambla de las Herrerías en el kilómetro 224,310, en la línea de Linares a Almería.

A - 0032 - 020 Desde: 04/06/1897 Hasta: 04/06/1897 Perfil longitudinal del replanteo de la línea de Linares a Baeza entre los kilómetros 75,900 y 87,400 de la línea.

A - 0033 - 001 Desde: 01/10/1912 Hasta: 01/10/1912 Proyecto de tranvía eléctrico de Almería y de La Vega del río Andarax realizado por el ingeniero Agustín Marín.

A - 0033 - 002 Desde: 11/11/1897 Hasta: 03/03/1898 Anteproyecto de trazado desde el extremo de la calle de Pescadores hasta el dique de poniente del puerto de Almería. Redactado según lo dispuesto en la R. O. de 13 de septiembre de 1897.

A - 0034 - 001 Desde: 27/04/1892 Hasta: 05/06/1892 Proyecto de puente metálico, de veintisiete metros de luz, sobre la rambla de Yirma, en el kilómetro 189,393, levantado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0034 - 002 Desde: 22/04/1892 Hasta: 14/07/1892 Proyecto de puente metálico, de catorce metros y treinta y seis centímetros de luz oblicua, sobre la rambla de Zarzalejo, en el kilómetro 192,626 de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0034 - 003 Desde: 16/02/1892 Hasta: 14/07/1892 Proyecto de puente metálico de cuarenta metros y cuarenta centímetros de luz sobre el barranco de El Matadero en el kilómetro 25,878.

A - 0034 - 004 Desde: 07/06/1907 Hasta: 23/11/1908 Proyecto de nuevo enlace de la línea de Linares a Almería con el ramal de La Calahorra a Alquife realizado por el ingeniero Juan Sandoval.

A - 0034 - 005 Desde: 10/10/1908 Hasta: 15/12/1908 Proyecto de puente metálico, de veinticuatro metros de luz, en el kilómetro 108,116 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0034 - 006 Desde: 08/04/1910 Hasta: 10/01/1910 Proyecto de apartadero de Puente-Quebrada en el kilómetro 67,39,40 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0034 - 007 Desde: 28/06/1909 Hasta: 28/05/1910 Proyecto de refuerzo del puente de las Vacas situado en el kilómetro 121,186 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0034 - 008 Desde: 23/03/1910 Hasta: 08/07/1910 Proyecto de ampliación del muelle de carbón y construcción de aljibe en la estación de Loja.

A - 0034 - 009 Desde: 16/03/1910 Hasta: 08/07/1910 Proyecto de emplazamiento de una casa para dos agentes y prolongación del muelle para carbón en la estación de Archidona.

A - 0034 - 010 Desde: 17/09/1910 Hasta: 17/11/1910 Proyecto de desagüe de los préstamos contiguos a la estación de Atarfe.

A - 0034 - 011 Desde: 09/04/1910 Hasta: 08/07/1910 Proyecto de modificación de los retretes en la estación de Granada.

A - 0034 - 012 Desde: 12/04/1910 Hasta: 23/06/1910 Proyecto de emplazamiento de un cubato de sesenta metros cúbicos y de una grúa hidráulica en la estación de Pinos Puente.

A - 0034 - 013 Desde: 06/06/1908 Hasta: 29/01/1910 Proyecto de sustitución por otro de nueva construcción del puente del Milano, de tres luces, situado en el kilómetro 80,750 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0034 - 014 Desde: 21/02/1910 Hasta: 01/07/1910 Proyecto de sustitución del puente de Guantero por otro metálico de tres luces de tres metros cada una en el kilómetro 78,387 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0034 - 015 Desde: 08/03/1910 Hasta: 01/07/1910 Proyecto de sustitución del puente por otro metálico, de siete de luz, situado en el kilómetro 66,335 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0035 - 001 Desde: 30/03/1862 Hasta: 30/03/1862 Proyecto definitivo de la sección del ramal de Antequera, trozo comprendido entre la estación de Bobadilla y Antequera, kilómetro 17,008,06 de la línea principal y Antequera, sobre una longitud de catorce kilómetros.

A - 0035 - 002 Desde: 20/04/1862 Hasta: 19/07/1862 Proyecto de modificación del trazado de sección cuarta de la línea de Campillos a Granada que comprende desde Talanco a Granada.

A - 0035 - 003 Desde: 10/05/1862 Hasta: 19/07/1862 Proyecto de sistema de vía del sistema Vignole.

A - 0035 - 004 Desde: 10/06/1862 Hasta: 08/08/1862 Proyecto de las casillas de guarda que deben emplearse en la línea de Campillos a Granada.

A - 0035 - 005 Desde: 15/06/1862 Hasta: 10/10/1862 Proyecto de emplazamiento para la estación de Granada.

A - 0035 - 006 Desde: 20/07/1862 Hasta: 10/10/1862 Proyecto de modelos para caños, tajeas, alcantarillas y pontones de la línea de Campillos a Granada.

A - 0035 - 007 Desde: 14/09/1862 Hasta: 22/01/1863 Proyecto de estaciones de tercera y cuarta clase, de la línea de Campillos a Granada.

A - 0035 - 008 Desde: 14/09/1862 Hasta: 12/11/1866 Proyecto de las obras que deben aplicarse a los cauces de los arroyos Íllora, Modín y Pinos.

A - 0035 - 009 Desde: 25/01/1863 Hasta: 08/05/1863 Proyecto de las obras necesarias para el paso del río Beiro, en las inmediaciones de Granada.

A - 0036 - 001 Desde: 01/03/1910 Hasta: 14/12/1910 Solicitud presentada por la Sociedad Anónima Azucarera San Pascual para el establecimiento de una vía apartadero que

enlace con la general en los kilómetros 103,180 y 103,584, y construcción de una casa vivienda en el mismo.

A - 0036 - 002 Desde: 14/09/1905 Hasta: 15/03/1906 Proyecto de apartadero situado en el kilómetro 111,797 de la línea de Campillos a Granada y su concesión a la Sociedad La Vega Azucarera Granadina.

A - 0036 - 003 Desde: 21/03/1901 Hasta: 14/07/1902 Proyecto de apartadero situado en el kilómetro 120 de la línea de Campillos a Granada y su concesión a la fábrica azucarera de San Isidro.

A - 0036 - 004 Desde: 31/08/1905 Hasta: 13/09/1905 Proyecto de apartadero situado en el kilómetro 108,700 de la línea de Campillos a Granada y su concesión a la fábrica de azúcar Nuestra Señora del Rosario.

A - 0036 - 005 Desde: 24/04/1902 Hasta: 30/12/1902 Proyecto de establecimiento de una factoría para el servicio común de los concesionarios de los apartaderos de Las Angustias, San Juan y San Isidro, situado en ambos lados del kilómetro 120 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0036 - 006 Desde: 23/01/1901 Hasta: 14/05/1902 Proyecto de apartadero situado entre los kilómetros 45,576 y 48,876 de la línea de Campillos a Granada y su concesión a la Sociedad Malbay Piugcarbó y Compañía para la carga de mineral.

A - 0036 - 007 Desde: 30/07/1900 Hasta: 30/07/1900 Proyecto de modificación y ampliación del apartadero San José situado en el kilómetro 18,889 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0036 - 008 Desde: 15/07/1911 Hasta: 04/09/1911 Proyecto de construcción de retretes con fosas Mouras en las estaciones de Archidona, San Francisco, Loja y Pinos Puente.

A - 0036 - 009 Desde: 23/05/1905 Hasta: 16/06/1905 Proyecto de modificación de la planta baja del edificio de viajeros de la estación de Granada.

A - 0036 - 010 Desde: 09/12/1905 Hasta: 03/02/1906 Proyecto de ampliación del despacho de billetes de la estación de Granada.

A - 0036 - 011 Desde: 14/10/1903 Hasta: 13/09/1904 Proyecto de refuerzo del puente de Ríofrío en el kilómetro 59,312 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0036 - 012 Desde: 14/01/1901 Hasta: 28/01/1901 Proyecto de instalación de una placa giratoria de seis metros de diámetro para volver máquinas en la estación de Archidona.

A - 0036 - 013 Desde: 10/04/1901 Hasta: 10/04/1901 Proyecto de prolongación de la vía de la cantera en la estación de La Peña.

A - 0036 - 014 Desde: 20/10/1882 Hasta: 20/10/1882 Proyecto de construcción del edificio definitivo de viajeros en el apeadero de San Francisco de Loja.

A - 0036 - 015 Desde: 24/03/1900 Hasta: 24/03/1900 Proyecto de modificación de la sala de espera de la estación de Antequera.

A - 0036 - 016 Desde: 17/03/1900 Hasta: 17/03/1900 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Salinas.

A - 0036 - 017 Desde: 10/10/1891 Hasta: 18/05/1892 Proyecto de viaducto metálico sobre el río Andarax, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0037 - 001 Desde: 01/03/1910 Hasta: 01/07/1910 Proyecto de sustitución de puente por otro metálico, de seis metros de luz, situado en el kilómetro 18,944 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0037 - 002 Desde: 11/02/1910 Hasta: 01/07/1910 Proyecto de sustitución del puente situado en el kilómetro 13,201 por otro metálico, de cuatro metros de luz, de la línea de Campillos a Granada.

A - 0037 - 003 Desde: 12/02/1910 Hasta: 01/07/1910 Proyecto de sustitución del puente situado en el kilómetro 8,278 por otro metálico, de tres metros de luz, en la línea de Campillos a Granada.

A - 0037 - 004 Desde: 30/05/1910 Hasta: 17/06/1910 Proyecto de construcción de un anexo a cada uno de los pabellones del edificio de viajeros de la estación de Huétor-Tájar de la línea de Linares a Almería.

A - 0037 - 005 Desde: 18/11/1909 Hasta: 16/02/1910 Proyecto de refuerzo del puente metálico situado en el kilómetro 23,707 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0037 - 007 Desde: 15/12/1895 Hasta: 21/06/1899 Proyecto de variante entre Moreda e Iznalloz de la línea de Moreda a Granada.

A - 0037 - 008 Desde: 26/04/1899 Hasta: 15/07/1899 Proyecto de modelos de caños de cemento para la línea de Moreda a Granada.

A - 0037 - 009 Desde: 18/11/1899 Hasta: 18/11/1899 Proyecto de variante entre los kilómetros 3,500 al 6 de la línea de Moreda a Granada

A - 0037 - 010 Desde: 29/11/1899 Hasta: 29/11/1899 Proyecto de variante del trazado entre los kilómetros 0 al 5,500 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0037 - 011 Desde: 08/08/1891 Hasta: 06/06/1892 Proyecto de viaducto metálico sobre el Guadalimar en el kilómetro 7,846,70 de la línea de Linares a Almería.

A - 0037 - 012 Desde: 25/04/1861 Hasta: 25/04/1861 Proyecto definitivo del trozo comprendido entre la Punta de Torres, kilómetro 16,674,50 y la salida del túnel del Val de Yeso, kilómetro 62,850,54 sobre una longitud de 46,176,04 kilómetro de la sección de Gaitán.

A - 0037 - 013 Desde: 16/06/1862 Hasta: 16/06/1862 Proyecto de muro entre el kilómetro 27,800 y el 28,266 de la Sección del Gaitán.

A - 0037 - 014 Desde: 12/02/1863 Hasta: 12/02/1863 Proyecto de paso del río Guadalhorce a La Pizarra.

A - 0037 - 015 Desde: 13/03/1861 Hasta: 22/03/1861 Inundaciones extraordinarias del río Guadalhorce.

A - 0037 - 017 Desde: 30/03/1862 Hasta: 30/03/1862 Proyecto definitivo del trozo comprendido entre la salida del túnel de Val de Yeso, en el kilómetro 62,776,58 y Casariche, en el kilómetro 102,190, sobre una longitud de 39,413,42 kilómetro de la sección de la Divisoria de los Mares.

A - 0037 - 018 Desde: 21/07/1862 Hasta: 13/12/1862 Lista general de las alineaciones en el trozo comprendido entre La Roda de Andalucía kilómetro 90,073,46 y Córdoba kilómetro 191,505,90, sobre una longitud de 99,432,44 Kilómetro de la Sección de Córdoba.

A - 0037 - 020 Desde: 03/12/1861 Hasta: 03/12/1861 Plano de la cuarta sección entre Gobantes y el túnel de Vado-Yeso del Ferro-Carril de Córdoba a Málaga.

A - 0037 - 021 Desde: 11/06/1892 Hasta: 11/06/1892 Proyecto de la estación de Almería.

A - 0037 - 022 Desde: 13/01/1898 Hasta: 03/03/1898 Plano del trazado de la vía marítima del puerto de Almería que se aprueba por R. O.

A - 0038 - 001 Desde: 12/02/1901 Hasta: 04/12/1901 Proyecto de un ramal de vía desde la estación de La Calahorra a las minas de Alquife.

A - 0038 - 002 Desde: 22/07/1872 Hasta: 22/07/1872 Material importado del extranjero en el año 1872 aprobado por R. O. de 22 de julio de 1872.

A - 0039 - 016 Desde: 20/04/1864 Hasta: 20/04/1864 Proyecto de modificación del trazado oficial de la línea de Córdoba a Málaga en la sección de Loja a Antequera.

A - 0039 - 017 Desde: 23/12/1864 Hasta: 08/02/1865 Proyecto del trozo de la línea de Campillos a Granada, comprendido entre Antequera, kilómetro 14,350 y Loja, kilómetro 75,677,44 sobre una longitud de kilómetro 61,327,44.

A - 0040 - 001 Desde: 08/08/1891 Hasta: 06/06/1892 Proyecto de viaducto metálico sobre el río Guadalquivir en el kilómetro 27,172 de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0040 - 002 Desde: 08/08/1891 Hasta: 08/08/1891 Proyecto de puente metálico de catorce metros de luz sobre la rambla de las Herrerías, en el kilómetro 224,310 de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0040 - 003 Desde: 26/06/1890 Hasta: 26/06/1890 Proyecto de la línea Linares a Almería comprendida entre el Proyecto kilómetro 230 y la estación de Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0040 - 004 Desde: 01/04/1863 Hasta: 01/04/1863 Plano, perfil longitudinal y transversales para el desvío de la carretera del Salobral a Granada, entre la Viñuela y el cortijo de Cándido Vera.

A - 0040 - 005 Desde: 28/03/1864 Hasta: 28/03/1864 Proyecto de modificación del trazado de las tres primeras secciones de la línea de Campillos a Granada.

A - 0040 - 006 Desde: 20/04/1864 Hasta: 08/02/1865 Proyecto de modificación del trazado oficial de la línea de Córdoba a Málaga en la sección de Antequera a Bobadilla.

A - 0040 - 007 Desde: 20/02/1865 Hasta: 17/07/1865 Proyecto definitivo del puente del Batán Viejo sobre el río Guadalhorce.

A - 0040 - 008 Desde: 19/09/1865 Hasta: 05/09/1866 Proyecto definitivo del tramo Antequera a Loja, modificación entre los kilómetros 16 y 21,786 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0040 - 009 Desde: 13/08/1871 Hasta: 13/08/1871 Modificación del proyecto aprobado, entre el kilómetro 64,264,14, en el Molino de Poner a la estación de Loja, en el kilómetro 69,869 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0040 - 010 Desde: 01/08/1868 Hasta: 12/01/1869 Proyecto de modificación del tramo comprendido entre el Puerto Raya, kilómetro 30,100 y Loja, kilómetro 68,825 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0041 - 001 Desde: 20/03/1866 Hasta: 06/09/1866 Proyecto de modificación del trazado del ferrocarril de Bobadilla a Granada en el trayecto comprendido entre el cortijo de Guerrero, kilómetro 21,300 y La Sustancia, kilómetro 55,690.

A - 0041 - 002 Desde: 09/01/1866 Hasta: 09/01/1866 Proyecto de la estación de Granada.

A - 0041 - 003 Desde: 28/08/1868 Hasta: 28/08/1868 Proyecto de puente sobre el río Guadalhorce en la Peña de los Enamorados, kilómetro 23,400 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0041 - 004 Desde: 23/02/1872 Hasta: 23/02/1872 Proyecto de puente con pilas de mampostería sobre el río Riofrío.

A - 0041 - 005 Desde: 25/04/1873 Hasta: 25/04/1873 Proyecto de puente de treinta y cinco metros de luz sobre el río Plines en la sección de Antequera a Loja.

A - 0041 - 006 Desde: 23/02/1872 Hasta: 27/05/1873 Proyecto de puente sobre el río Genil de noventa metros de luz, oblicuo de sesenta grados, en la sección de Antequera a Loja.

A - 0041 - 007 Desde: 05/05/1873 Hasta: 05/05/1873 Proyecto de variante del Genil comprendido entre el Molino de Piner y la estación de Loja.

A - 0042 - 001 Desde: 28/03/1864 Hasta: 28/03/1864 Proyecto de propuesta de modificación de la línea de Campillos a Granada en diecisiete kilómetros comprendidos entre Talanco y Loja que abarcan los quince últimos de la sección tercera y los dos primeros de la cuarta en que se dividió el proyecto.

A - 0042 - 002 Desde: 28/09/1864 Hasta: 08/02/1865 Proyecto de propuesta de modificación del trazado del trozo único del Talanco a Loja, comprendido en la sección tercera de la línea de Campillos a Granada.

A - 0042 - 003 Desde: 07/07/1909 Hasta: 05/10/1910 Proyecto de refuerzo del puente metálico del apeadero de Bobadilla situado en el kilómetro 5,792 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0042 - 004 Desde: 12/02/1910 Hasta: 11/06/1910 Proyecto de construcción de un nuevo puente metálico, de un metro y noventa y cinco centímetros de luz, en el kilómetro 5,728 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0042 - 005 Desde: 15/02/1909 Hasta: 26/05/1909 Proyecto de refuerzo de puente, de siete metros de luz, situado en el kilómetro 122,275 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0042 - 006 Desde: 03/05/1909 Hasta: 10/07/1909 Proyecto de ampliación de vías en el apeadero de La Peña de la línea de Campillos a Granada.

A - 0042 - 007 Desde: 03/04/1909 Hasta: 11/06/1909 Proyecto de ampliación de vías en el apeadero de Riofrío.

A - 0042 - 008 Desde: 08/03/1909 Hasta: 27/06/1909 Proyecto de ampliación de vías consistente en el establecimiento de una vía muerta en la estación de Íllora.

A - 0042 - 009 Desde: 22/01/1909 Hasta: 24/02/1909 Proyecto de ampliación de las viviendas de los guardagujas consiste en la construcción de un anexo que desempeñe la función de cocina en la estación de Pinos Puente.

A - 0042 - 010 Desde: 29/01/1909 Hasta: 26/02/1909 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Huétor-Tájar.

A - 0042 - 011 Desde: 03/03/1909 Hasta: 06/04/1909 Proyecto de construcción de un taller de fragua adosado a la cochera de carruajes en la estación de Granada.

A - 0042 - 012 Desde: 15/03/1909 Hasta: 05/06/1909 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Antequera.

A - 0042 - 013 Desde: 01/03/1875 Hasta: 25/06/1878 Proyecto reformado de Ferrocarril de Málaga a Algeciras, entre Málaga y Campamento. Concesionario José Casado Sánchez.

A - 0043 - 002 Desde: 01/01/1864 Hasta: 01/01/1864 Reunión de los estudios de Pedro Carrere y José Próspero presentados al Gobierno de S. M. y devueltos para modificarlos y estudiar una nueva D. G. que haga pasar el trazado por Sanlúcar, conservando los ramales del Puerto de Santa María y el de Carrascal.

A - 0043 - 005 Desde: 06/02/1862 Hasta: 06/02/1862 Proyecto de ramales del ferrocarril servido por fuerza animal partiendo de la línea Jerez a Sanlúcar cerca de las alcantarillas del Calvario que concluyen en El Carrascal y Almocadén. Estudios de Pedro Carrere y Domueste y José Próspero Plagnol aprobados por R. O. de 28 de julio de 1861.

A - 0044 - 001 Desde: 20/02/1905 Hasta: 20/02/1905 Proyecto del ramal de la estación de Luque-Baena a la villa de Baena mediante el que se sustituye la vía estrecha por la vía normal.

A - 0044 - 002 Desde: 11/03/1915 Hasta: 06/04/1915 Proyecto de una tajea tubular de sesenta centímetros de diámetro y un metro de luz y una alcantarilla con losa de cemento de dos metros de luz en la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0044 - 003 Desde: 01/05/1915 Hasta: 15/09/1915 Proyecto de paso inferior metálico situado en el kilómetro 0,264 del ramal a Baena.

A - 0044 - 004 Desde: 15/04/1904 Hasta: 07/06/1904 Proyecto de refuerzo del puente metálico de ciento treinta y dos metros y noventa y tres centímetros de luz en tres tramos situado en el kilómetro 78,615,29 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0044 - 005 Desde: 23/11/1886 Hasta: 23/11/1886 Proyecto de ferrocarril de la estación de Málaga a la batería de San Rafael.

A - 0044 - 006 Desde: 10/01/1889 Hasta: 16/01/1889 Proyecto de un ramal de vía para enlazar la fábrica de los Sres. Gross y Compañía con la vía del puerto de Málaga.

A - 0044 - 007 Desde: 02/10/1886 Hasta: 20/01/1887 Proyecto de construcción de un puente sobre el río Guadalmedina de once tramos y ciento cinco metros y diez centímetros de longitud situado en el kilómetro 1,317 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0044 - 008 Desde: 25/09/1886 Hasta: 25/09/1886 Proyecto de dos pontones, uno de cuatro metros de luz sobre la acequia de Labradores, kilómetro 0,733, y el segundo de ocho metros de luz sobre el arroyo del Cuarto, kilómetro 0,968, del ramal de Málaga al Puerto.

A - 0044 - 009 Desde: 23/11/1886 Hasta: 23/11/1886 Proyecto de ferrocarril de la batería de San Rafael al muelle de Málaga.

A - 0045 - 001 Desde: 30/11/1908 Hasta: 17/12/1908 Proyecto de instalación de un depósito de agua en la estación de El Trocadero.

A - 0045 - 002 Desde: 24/10/1907 Hasta: 08/04/1908 Proyecto de apartadero en la estación de El Trocadero solicitado por Tomás Díez para el transporte de los productos de la salina de San Luis de Levante.

A - 0045 - 003 Desde: 30/11/1902 Hasta: 15/12/1903 Proyecto de apartadero situado en el kilómetro 2,700 del ramal a El Trocadero solicitado por la Sociedad Siderúrgica Andaluza.

A - 0045 - 004 Desde: 24/05/1851 Hasta: 09/07/1863 Proyecto de la línea de Jerez de la Frontera a El Trocadero realizado por los ingenieros Constantino de Ardanaz y Ángel Mayo siendo presidente de la Sociedad Rafael Rivero.

A - 0045 - 005 Desde: 24/10/1893 Hasta: 24/10/1893 Proyecto de modificación del trazado de la línea de Linares a Almería en el valle del Guadiana comprendida entre los kilómetros 65 y 98, según R. O. de 27 de enero de 1891.

A - 0045 - 006 Desde: 26/06/1895 Hasta: 26/06/1895 Proyecto de reparación de los cimientos del estribo del lado de Almería del puente sobre el río Fardes realizado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0045 - 007 Desde: 04/01/1896 Hasta: 14/01/1896 Proyecto de un ramal industrial en el Ingenio de Nuestra Señora de Montserrat en el kilómetro 237,877 del replanteo aprobado de la línea de Linares a Almería.

A - 0045 - 008 Desde: 23/02/1895 Hasta: 23/02/1895 Plano sobre el proyecto de una barrera de seis metros en dos hojas en la línea de Linares a Almería.

A - 0045 - 009 Desde: 26/02/1895 Hasta: 26/02/1895 Plano de proyecto de postes kilométricos a indicadores de las pendientes y de las ramblas en la línea de Linares a Almería.

A - 0045 - 010 Desde: 12/02/1895 Hasta: 12/02/1895 Cuadro sinóptico indicador de las situaciones de los discos en las estaciones de Baeza y el kilómetro 50.

A - 0045 - 011 Desde: 31/05/1893 Hasta: 09/04/1895 Proyecto de puente metálico de dos tramos de treinta y un metros y veinte centímetros sobre el río Fardes en la línea de Linares a Almería.

A - 0045 - 012 Desde: 08/07/1893 Hasta: 30/01/1894 Proyecto de puente metálico de veintisiete metros de luz sobre la rambla de El Cortal en el kilómetro 170,541 de la línea de Linares a Almería.

A - 0046 - 001 Desde: 08/11/1895 Hasta: 25/07/1896 Proyecto de viaducto metálico oblicuo a 48° 22' de ciento treinta y siete metros y sesenta centímetros de longitud, en ocho tramos, sobre la cañada de Atascadero.

A - 0046 - 002 Desde: 01/01/1895 Hasta: 01/01/1895 Proyecto de replanteo del tramo comprendido entre los kilómetros 150 al 159,500 de la línea de Linares a Almería.

A - 0046 - 003 Desde: 17/12/1895 Hasta: 17/12/1895 Perfil longitudinal de la modificación al replanteo de kilómetro 95,675 al kilómetro 114,100 entre los kilómetros 101,659 y 104,725 de la línea de Linares a Almería.

A - 0046 - 004 Desde: 22/03/1895 Hasta: 22/03/1895 Perfil longitudinal de la modificación al replanteo del kilómetro 159,500 al 170,500 de la línea de Linares a Almería.

A - 0046 - 005 Desde: 01/01/1895 Hasta: 31/12/1895 Proyecto de replanteo del tramo comprendido entre los kilómetros 75,900 al 87,400 de la sección primera, equivalente al kilómetro 85,200 de la sección segunda, de la línea de Linares a Almería.

A - 0046 - 006 Desde: 08/11/1895 Hasta: 08/11/1895 Perfil longitudinal de la modificación en el perfil de replanteo en el kilómetro 114,671 de la línea de Linares a Almería.

A - 0046 - 007 Desde: 02/03/1895 Hasta: 02/03/1895 Proyecto de modificación al replanteo del kilómetro 85,200 al 95,675 entre los kilómetros 94,575 de la línea de Linares a Almería.

A - 0046 - 008 Desde: 07/03/1895 Hasta: 07/03/1895 Proyecto de modificación al replanteo del kilómetro 63,900 al 75,900 entre los kilómetros 74,045 y 75,875 de la línea de Linares a Almería.

A - 0046 - 009 Desde: 28/02/1895 Hasta: 28/02/1895 Proyecto de modificación al replanteo del kilómetro 95,675 al 114,100 entre los kilómetros 98,900 y 101,659 de la línea de Linares a Almería.

A - 0046 - 011 Desde: 01/01/1895 Hasta: 01/01/1895 Perfil longitudinal del replanteo convenido sobre la plataforma de la línea MZA.

A - 0046 - 012 Desde: 28/03/1895 Hasta: 01/05/1897 Proyecto de replanteo de los trozos segundo y tercero de las vías del puerto de Almería.

A - 0046 - 013 Desde: 18/12/1915 Hasta: 18/12/1915 Proyecto de vías de empalme y señales de posición de las agujas en la estación de Huéneja realizado por el ingeniero Antonio Álvarez y Redondo.

A - 0046 - 010 Desde: 07/03/1895 Hasta: 07/03/1895 Proyecto de modificación a los replanteos del kilómetro 75,900 al 87,400, sección primera, y del kilómetro 85,200 al 95,600, sección segunda, entre los kilómetros 86,100, sección primera y 85,400, sección segunda, de la línea de Linares a Almería.

A - 0046 - 014 Desde: 24/03/1919 Hasta: 24/03/1919 Proyecto de enlace del pueblo de Nerva con el final de la parte construida del ramal realizado por el ingeniero Diego Álvarez de los Corrales.

A - 0046 - 016 Desde: 14/07/1891 Hasta: 14/07/1891 Proyecto de tajea escalonada aplicable a todas las luces en la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0047 - 001 Desde: 13/02/1892 Hasta: 13/02/1892 Proyectos de muros en la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0047 - 002 Desde: 26/01/1898 Hasta: 09/04/1899 Proyecto de un ferrocarril minero de Bédar a Garrucha (Almería).

A - 0049 - 001 Desde: 25/08/1910 Hasta: 25/08/1910 Proyecto de variante al ramal de Algeciras y al trazado entre Castellar a Málaga entre la estación de la Almoraima y la margen izquierda del río Hozgarganta.

A - 0049 - 004 Desde: 25/04/1901 Hasta: 25/04/1901 Proyecto de estación de Deifontes.

A - 0049 - 005 Desde: 16/02/1906 Hasta: 08/05/1906 Proyecto de modificación al aprobado por R. O. de 8 de abril de 1904 de la estación de Granada.

A - 0049 - 006 Desde: 24/12/1905 Hasta: 11/01/1906 Proyecto de piso y terraza de hormigón armado en la estación de Granada.

A - 0049 - 007 Desde: 01/12/1905 Hasta: 13/03/1906 Proyecto del edificio de viajeros de la estación de Granada.

A - 0050 - 001 Desde: 27/04/1906 Hasta: 03/05/1906 Proyecto de paso inferior con la cubierta de hormigón armado en la estación de Sevilla.

A - 0050 - 002 Desde: 21/06/1906 Hasta: 06/12/1906 Proyecto de apeadero en el kilómetro 28,680 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0050 - 003 Desde: 15/02/1906 Hasta: 29/03/1906 Proyecto de ampliación de vías y del muelle de la estación de empalme de Córdoba.

A - 0050 - 004 Desde: 19/07/1906 Hasta: 26/07/1906 Proyecto de construcción de dos casillas de guarda en los kilómetros 93,099 y 146,900 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0050 - 005 Desde: 04/05/1906 Hasta: 08/06/1906 Proyecto de sustitución de la mampostería del puente situado en el kilómetro 3,670 por otro metálico, de nueve metros de luz, en la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0050 - 006 Desde: 17/07/1907 Hasta: 26/07/1907 Proyecto de construcción de una casa para el sobrestante en la estación de Sevilla.

A - 0050 - 007 Desde: 16/10/1907 Hasta: 16/10/1907 Proyecto de ampliación del dormitorio de maquinistas de la estación de Sevilla.

A - 0050 - 008 Desde: 15/11/1907 Hasta: 21/06/1909 Proyecto de construcción de un apartadero en el kilómetro 5,476, por la sociedad mercantil Viuda e Hijos de Delgado.

A - 0050 - 009 Desde: 02/09/1907 Hasta: 13/09/1907 Proyecto de construcción de un pabellón para el servicio de Correos y Telégrafos en la estación de Utrera.

A - 0050 - 010 Desde: 04/09/1907 Hasta: 13/09/1907 Proyecto de alumbrado por gas en el muelle de embarque de la estación de Jerez.

A - 0050 - 011 Desde: 20/07/1907 Hasta: 26/07/1907 Proyecto de ampliación de los muelles cubiertos y descubiertos en la estación de Dos Hermanas.

A - 0050 - 012 Desde: 20/05/1907 Hasta: 01/06/1907 Proyecto de cierre del muelle de mercancías en la estación de Puerto de Santa María.

A - 0050 - 013 Desde: 07/03/1907 Hasta: 08/04/1908 Proyecto de construcción de un nuevo puente metálico, de nueve metros de luz, en el kilómetro 3,670 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0050 - 014 Desde: 19/09/1911 Hasta: 20/12/1911 Proyecto realizado por el ingeniero Juan Campos Estrems de traslado del paso a nivel kilómetro 0,581 al kilómetro 0,521 de la vía marítima, en la línea de Linares a Almería.

A - 0050 - 015 Desde: 22/11/1904 Hasta: 29/01/1907 Proyecto en el que la Compañía de Electricidad de Granada propone el establecimiento de una línea de alta tensión de Granada a Maracena.

A - 0050 - 016 Desde: 28/01/1909 Hasta: 18/05/1909 Proyecto de ampliación de la cantina de la estación de Granada.

A - 0050 - 017 Desde: 21/01/1909 Hasta: 10/03/1909 Proyecto de saneamiento entre los puntos kilométricos 39,436 y 39,523 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0050 - 018 Desde: 16/01/1908 Hasta: 08/04/1908 Proyecto de ampliación de la alimentación de aguas para las locomotoras en la estación de Granada.

A - 0050 - 019 Desde: 16/05/1906 Hasta: 19/09/1906 Proyecto de puente metálico de diecisiete metros de luz sobre el río Beiro y del muro de sostenimiento entre los kilómetros 7,890 y 8,680 en el ramal de empalme con la de Bobadilla a Granada.

A - 0050 - 020 Desde: 14/02/1904 Hasta: 22/11/1904 Proyecto de replanteo de empalme de la línea de Moreda a Granada con el Ferrocarril de Bobadilla a Granada, por el ingeniero José Moreno Ossorio.

A - 0050 - 021 Desde: 11/03/1902 Hasta: 11/03/1902 Proyecto de taludes a dar a las trincheras en la línea de Moreda a Granada.

A - 0050 - 022 Desde: 06/08/1904 Hasta: 06/08/1904 Proyecto de reparación del puente del kilómetro 26,700 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0050 - 023 Desde: 21/01/1907 Hasta: 12/07/1907 Proyecto para la construcción de un enchachado y rastrillo en el pontón sobre el río Bermejo en el kilómetro 44,800 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0050 - 024 Desde: 19/12/1898 Hasta: 19/12/1898 Máquinas y herramientas propiedad de la compañía concesionaria que existen en el taller de Almería.

A - 0051 - 001 Desde: 27/11/1905 Hasta: 17/01/1906 Proyecto del apeadero de Hernán Valle realizado por el ingeniero Rafael de la Escosura.

A - 0051 - 002 Desde: 14/11/1905 Hasta: 02/05/1906 Proyecto de estación de Gor.

A - 0051 - 003 Desde: 07/10/1906 Hasta: 24/12/1906 Proyecto de construcción del apeadero de Gorafe realizado por el ingeniero Rafael de la Escosura.

A - 0051 - 004 Desde: 03/12/1903 Hasta: 30/09/1904 Proyecto de un paso inferior de doce metros y veinte centímetros de luz para la carretera de Alcalá a Granada de la línea de Moreda a Granada.

A - 0051 - 005 Desde: 13/01/1908 Hasta: 09/04/1908 Proyecto de variante del trazado del kilómetro 40,567 al 41,258 y saneamiento del terreno en el kilómetro 40,750 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0051 - 006 Desde: 02/03/1906 Hasta: 28/03/1906 Proyecto de casilla para el motor de la aguada de la estación de Granada.

A - 0051 - 007 Desde: 18/09/1906 Hasta: 06/10/1906 Proyecto para el nuevo emplazamiento del puente giratorio y servicio de material y tracción en la estación de Granada.

A - 0051 - 008 Desde: 14/01/1900 Hasta: 14/01/1900 Proyecto de puente de diez metros de luz sobre el río Cubillas en el kilómetro 26,212 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0051 - 009 Desde: 08/02/1901 Hasta: 23/03/1901 Proyecto de puente de veinte metros de luz sobre el río Cubillas en el kilómetro 26,212 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0051 - 010 Desde: 07/05/1901 Hasta: 06/07/1901 Proyecto de construcción de un puente de tres arcos de doce metros de luz sobre el río Cubillas en el kilómetro 35,846 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0051 - 011 Desde: 17/08/1901 Hasta: 09/11/1901 Proyecto de puente de tres arcos de doce metros de luz sobre el río Cubillas en el kilómetro 39,365 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0051 - 012 Desde: 17/08/1901 Hasta: 09/11/1901 Proyecto de puente de tres arcos de doce metros de luz, sobre el río Cubillas en el kilómetro 40,855 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0051 - 013 Desde: 11/01/1901 Hasta: 21/01/1901 Proyecto de asiento de vía para la línea de Moreda a Granada.

A - 0051 - 014 Desde: 25/09/1903 Hasta: 25/10/1903 Proyecto de la estación de Granada por el ingeniero José Moreno Ossorio.

A - 0051 - 015 Desde: 03/04/1901 Hasta: 19/10/1901 Proyecto de emplazamiento de la estación del Atascadero en el empalme de la línea de Moreda a Granada con la de Linares a Almería.

A - 0052 - 002 Desde: 08/08/1891 Hasta: 19/01/1892 Proyecto de viaducto metálico de veintisiete metros de luz sobre el arroyo Lupión, en el kilómetro 10,137,80 de la línea de Linares a Almería.

A - 0053 - 002 Desde: 18/01/1892 Hasta: 18/01/1892 Plano de la travesía de la rambla del Potro, de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0053 - 003 Desde: 08/07/1893 Hasta: 08/07/1893 Proyecto de puente metálico de veintisiete metros de luz oblicua sobre la rambla de El Cortal en el kilómetro 180,541 de la línea de Linares a Almería.

A - 0053 - 004 Desde: 19/08/1893 Hasta: 19/08/1893 Proyecto de paso superior sobre la zanja de protección de la estación de Almería.

A - 0053 - 005 Desde: 18/10/1895 Hasta: 30/11/1895 Proyecto de viaducto sobre el río Gente de cinco tramos metálicos de treinta y dos metros y sesenta centímetros de luz cada uno en los kilómetros 92,156 y 92,316 de la línea de Linares a Almería.

A - 0053 - 006 Desde: 04/01/1907 Hasta: 21/10/1907 Proyecto de enlace en la estación de Granada de los Ferrocarriles Andaluces con el ramal de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España.

A - 0053 - 007 Desde: 30/06/1906 Hasta: 02/10/1906 Proyecto de enlace en la estación de Granada del ramal de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España.

A - 0053 - 008 Desde: 26/11/1902 Hasta: 29/12/1904 Proyecto de replanteo de la línea de empalme con el Ferrocarril de la línea de Bobadilla a Granada.

A - 0053 - 009 Desde: 07/12/1892 Hasta: 31/12/1892 Certificaciones del interventor de la aduana de Almería, Baldomero García González, de la relación de materiales importados del extranjero por la Compañía en el año 1892.

A - 0053 - 010 Desde: 18/12/1896 Hasta: 18/12/1896 Relación de materiales introducidos del extranjero en el año 1896 por la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España.

A - 0053 - 011 Desde: 03/03/1897 Hasta: 16/12/1909 Relación de materiales introducidos del extranjero en el año 1897, por la Compañía del Sur.

A - 0053 - 012 Desde: 06/12/1884 Hasta: 02/03/1885 Precios elementales y compuestos aprobados por la superioridad con fecha 2 de marzo de 1885.

A - 0053 - 013 Desde: 31/12/1884 Hasta: 31/12/1884 Estados de las obras de la Compañía hasta el 31 de diciembre de 1884.

A - 0053 - 014 Desde: 25/11/1887 Hasta: 25/11/1887 Borradores de los inventarios de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

A - 0053 - 015 Desde: 16/08/1887 Hasta: 16/08/1887 Valoración de horarios según tarifas de los arquitectos de la Real Academia de San Fernando aprobados por R. O. de 24 de marzo de 1854.

A - 0054 - 001 Desde: 22/02/1928 Hasta: 22/11/1929 Proyecto de línea telefónica entre las oficinas centrales de Málaga y las estaciones intermedias hasta Bobadilla inclusive, convocado a concurso por el Consejo Superior de Ferrocarriles y reservado exclusivamente a la industria nacional.

A - 0054 - 002 Desde: 07/12/1928 Hasta: 07/12/1928 Proyecto de sustitución de los puentes metálicos de los kilómetros 139,731 y 140,979 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0054 - 003 Desde: 07/05/1929 Hasta: 01/10/1930 Proyecto relativo a la traída de agua para aumentar el caudal en la alimentación de agua para las locomotoras en la estación de Guadix en la línea de Linares a Almería.

A - 0054 - 004 Desde: 22/10/1928 Hasta: 30/10/1931 Proyecto relativo a la construcción de un muro de contención y saneamiento de la trinchera de los kilómetros 99,374 al 99,712 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0054 - 005 Desde: 16/03/1929 Hasta: 24/05/1932 Proyecto relativo a la prolongación hasta veintitrés metros de los puentes giratorios para volver máquinas de las estaciones de Sevilla y Cádiz.

A - 0055 - 001 Desde: 26/06/1930 Hasta: 16/11/1931 Proyecto reformado de construcción de la doble vía entre Cercadilla y Valchillón situado en el kilómetro 0,725 a 7,041 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0055 - 002 Desde: 27/06/1928 Hasta: 07/04/1933 Proyecto de prolongación del camino vecinal en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0055 - 003 Desde: 03/12/1928 Hasta: 26/11/1931 Proyecto de saneamiento del terraplén entre los kilómetros 54,900 al 55,400 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0055 - 004 Desde: 30/08/1929 Hasta: 01/12/1931 Proyecto reformado de construcción de un puente de fábrica sobre el río Guadalhorce situado en el kilómetro 161,597 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0055 - 005 Desde: 12/06/1928 Hasta: 21/08/1928 Plano parcelario de los terrenos que es preciso adquirir por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España para la construcción de un depósito de locomotoras en la estación de Granada.

A - 0056 - 001 Desde: 01/06/1930 Hasta: 06/12/1930 Reformado del proyecto de prolongación a cielo abierto del túnel número 3 situado en el kilómetro 112,052,80 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0056 - 002 Desde: 30/09/1930 Hasta: 13/11/1930 Proyecto de instalación eléctrica para alumbrado de la estación de La Roda de Andalucía.

A - 0056 - 003 Desde: 07/12/1928 Hasta: 07/12/1928 Proyecto reformado del puente de fábrica La Falla situado en el kilómetro 140,731 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0056 - 004 Desde: 06/09/1928 Hasta: 06/09/1928 Proyecto de construcción de viviendas para agentes de la compañía en varios kilómetros de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0057 - 001 Desde: 14/10/1927 Hasta: 02/03/1935 Proyecto de ensanche de los terraplenes de acceso a los nuevos puentes de Torrecilla del Peral, Fuensequilla y Las Arcas.

A - 0057 - 002 Desde: 17/03/1928 Hasta: 07/06/1930 Proyecto de prolongación de hasta veintitrés metros del puente giratorio de volver máquinas en la estación de Ronda.

A - 0057 - 003 Desde: 02/11/1928 Hasta: 28/09/1929 Proyecto de ampliación y mejoras de la estación de Archidona.

A - 0057 - 004 Desde: 28/02/1928 Hasta: 28/12/1931 Proyecto reformado de construcción de puente metálico, de nueve metros de luz, situado en el kilómetro 3,760 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0058 - 001 Desde: 23/05/1929 Hasta: 06/11/1935 Proyecto reformado de prolongación de hasta veintitrés metros de los puentes giratorios de volver máquinas de las estaciones de Sevilla y Cádiz y su posterior prolongación a veinticinco metros.

A - 0058 - 002 Desde: 17/08/1929 Hasta: 21/06/1930 Proyecto reformado del alargamiento a veintitrés metros y refuerzo del puente giratorio de volver máquinas de la estación de Ronda.

A - 0058 - 003 Desde: 30/12/1926 Hasta: 13/02/1933 Proyecto de ampliación de la casa de oficinas en la estación de Málaga.

A - 0059 - 001 Desde: 19/07/1928 Hasta: 16/03/1932 Proyecto de doble vía y mejoras desde Sevilla a Utrera entre los kilómetros 5,437 al 36,574 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0060 - 001 Desde: 19/07/1928 Hasta: 16/03/1932 Proyecto de doble vía y mejoras desde Sevilla a Utrera entre los kilómetros 5,437 al 36,574 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0060 - 002 Desde: 12/03/1930 Hasta: 10/03/1931 Proyecto reformado de ensanche de las explanaciones de acceso al nuevo puente del Alcalde situado en el kilómetro 5,346 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0060 - 003 Desde: 25/10/1934 Hasta: 28/12/1935 Proyecto de dotación de alumbrado eléctrico de treinta coches de dos ejes con pasillo parcial.

A - 0061 - 001 Desde: 14/11/1928 Hasta: 20/12/1935 Proyecto de ampliaciones y mejoras en la estación de Montilla.

A - 0061 - 002 Desde: 03/05/1928 Hasta: 25/06/1935 Proyecto reformado de estación de clasificación de Los Prados entre los kilómetros 186,800 y 188,860 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0061 - 003 Desde: 27/12/1929 Hasta: 12/02/1932 Proyecto reformado de la estación de El Sorbito situada en el kilómetro 8,500 de la línea de Utrera a Morón.

A - 0062 - 001 Desde: 18/02/1930 Hasta: 18/03/1936 Proyecto adicional de ampliación de vías y construcción de dependencias en la estación de Ronda.

A - 0062 - 002 Desde: 22/07/1929 Hasta: 17/10/1933 Expediente de CAMPSA sobre el proyecto de subsidiaria y vía apartadero en Jerez de la Frontera.

A - 0063 - 001 Desde: 24/04/1933 Hasta: 16/12/1935 Concurso relativo al suministro de seis automotores diesel y cuatro remolques para dichos automotores para la línea de Málaga a Granada y Alicante a Murcia.

A - 0063 - 002 Desde: 18/12/1928 Hasta: 28/11/1929 Proyecto de la nueva estación de las Montesinas en el kilómetro 49,930 de la línea del empalme de Morón y Osuna.

A - 0063 - 003 Desde: 19/12/1932 Hasta: 12/09/1935 Proyecto de suministro y montaje de los nuevos tramos metálicos de los puentes denominados Guadairilla, Guadaira, Alamedal, Carbones y Salado de las líneas de Utrera a Empalme de Morón, Empalme de Morón a Osuna y Osuna a La Roda.

A - 0063 - 004 Desde: 27/07/1929 Hasta: 25/11/1929 Proyecto relativo a la electrificación de la aguada de la estación de Puente Genil.

A - 0063 - 005 Desde: 30/07/1929 Hasta: 11/11/1929 Proyecto de instalación de alumbrado eléctrico en la estación de Pedrera y otro de electrificación de la aguada de Aguadulce de la línea de Sevilla a Osuna y La Roda y Ramal de Morón.

A - 0064 - 001 Desde: 24/07/1926 Hasta: 15/05/1935 Proyecto de sustitución del puente metálico de Gran Falla por uno de fábrica en el kilómetro 140,731,27 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0064 - 002 Desde: 26/06/1929 Hasta: 29/05/1936 Proyecto adicional de ampliaciones y mejoras en la estación de Moreda.

A - 0065 - 001 Desde: 21/08/1929 Hasta: 15/02/1932 Proyecto de ampliaciones y mejoras en la estación de Guadix.

A - 0066 - 001 Desde: 10/04/1928 Hasta: 26/11/1932 Proyecto de estación de clasificación de Los Prados entre los kilómetros 186,800 y 188,860 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0067 - 001 Desde: 10/04/1928 Hasta: 26/11/1932 Proyecto de estación de clasificación de Los Prados entre los kilómetros 186,800 y 188,860 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0068 - 001 Desde: 30/07/1929 Hasta: 11/11/1929 Proyecto relativo a la instalación de alumbrado eléctrico de la estación de Lebrija.

A - 0068 - 002 Desde: 25/02/1928 Hasta: 08/07/1929 Proyecto relativo a la instalación de línea telefónica en la línea del Puerto de Santa María.

A - 0068 - 003 Desde: 15/12/1927 Hasta: 12/03/1930 Proyecto del ramal de enlace del ferrocarril de Sevilla a Jerez y Cádiz con el puerto de Sevilla.

A - 0079 - 004 Desde: 22/02/1921 Hasta: 22/02/1921 Proyecto de distribución del alumbrado eléctrico en la planta baja del edificio de viajeros de la estación de Sevilla.

A - 0068 - 004 Desde: 05/01/1910 Hasta: 10/07/1910 Proyecto relativo al desagüe y nuevo depósito referente al proyecto de ampliación y reforma de la estación de Utrera.

A - 0068 - 005 Desde: 14/04/1909 Hasta: 14/04/1909 Plano del proyecto de construcción de un cocherón para máquinas en la ampliación y reforma de la estación de Utrera.

A - 0068 - 006 Desde: 14/04/1909 Hasta: 14/04/1909 Proyecto de ampliación y modificación del edificio de viajeros en el proyecto de ampliación y reforma de la estación de Utrera

A - 0068 - 007 Desde: 20/09/1910 Hasta: 31/10/1910 Expediente relativo a la construcción de una casa para el jefe y subjefe de Depósito dentro del proyecto de ampliación y reforma de la estación de Utrera.

A - 0068 - 008 Desde: 11/02/1910 Hasta: 11/03/1910 Proyecto de construcción de un muelle para carbón referente al proyecto de ampliación y reforma de la estación de Utrera.

A - 0068 - 009 Desde: 24/09/1910 Hasta: 17/11/1910 Proyecto para la construcción de un dormitorio para maquinistas referente al proyecto de ampliación y reforma de la estación de Utrera.

A - 0068 - 010 Desde: 14/04/1909 Hasta: 20/10/1909 Proyecto de ampliación de la estación de Utrera.

A - 0068 - 011 Desde: 09/02/1910 Hasta: 11/03/1910 Proyecto de emplazamiento de casa para el jefe de la línea en la estación de Cádiz.

A - 0068 - 012 Desde: 27/07/1908 Hasta: 07/03/1908 Proyecto de construcción de un depósito para carbones en la estación de Cádiz.

A - 0068 - 013 Desde: 17/03/1910 Hasta: 17/03/1910 Proyecto de construcción de una casilla para el alojamiento de un guardaguasas en la estación de Puntales.

A - 0068 - 014 Desde: 22/03/1910 Hasta: 01/07/1910 Proyecto relativo a la ampliación de vías y muelle cubierto de la estación de El Cuervo.

A - 0068 - 015 Desde: 06/09/1910 Hasta: 30/09/1910 Proyecto relativo a la construcción del Desagüe de la Gavia que circunda el patio de viajeros de la estación de Dos Hermanas.

A - 0068 - 016 Desde: 12/05/1910 Hasta: 28/06/1910 Proyecto relativo al cierre del muelle de carbón de la estación de Sevilla.

A - 0068 - 017 Desde: 08/03/1910 Hasta: 17/01/1911 Proyecto solicitado por Compañía Sevillana de Electricidad relativo al establecimiento de una línea aérea del alta tensión que cruce el Ferrocarril de Sevilla a Jerez y Cádiz por los pasos a nivel del Camino Viejo de Córdoba, kilómetro 1,060, y el de San Jacinto, kilómetro 1,630.

A - 0068 - 018 Desde: 11/05/1910 Hasta: 03/09/1910 Proyecto referente a la sustitución del tramo metálico del puente de la madre vieja del Salado en el kilómetro 49,591 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0069 - 001 Desde: 01/02/1927 Hasta: 01/09/1933 Cuenta de mejora y ampliación de las líneas actuales con relación a los pagos a efectuar por obras y adquisiciones a cargo de la Caja Ferroviaria y con la certificación del Ingeniero Jefe y conformidad de la Cuarta División Técnica de Ferrocarriles.

A - 0070 - 001 Desde: 11/05/1927 Hasta: 23/11/1932 Proyecto de construcción de un depósito para locomotoras y dependencias anejas en la estación de Bobadilla.

A - 0070 - 002 Desde: 26/11/1895 Hasta: 04/02/1896 Proyecto relativo a caños de sesenta centímetros de luz en la línea de Linares a Almería.

A - 0070 - 003 Desde: 14/05/1899 Hasta: 25/05/1899 Proyecto relativo a un pontón de cinco metros del kilómetro 8,483,80 sobre el barranco de Torito inmediato a la estación de Baeza.

A - 0070 - 004 Desde: 10/11/1899 Hasta: 13/11/1899 Proyecto de saneamiento de trincheras de los kilómetros 201,080 al 201,220 de la línea de Linares a Almería.

A - 0070 - 005 Desde: 24/12/1895 Hasta: 24/12/1895 Oficio de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España al ingeniero de la División de Ferrocarriles Sevilla donde se le comunica que terminadas las obras del túnel del kilómetro 220,200 de la línea Linares a Almería esperan órdenes para su reconocimiento oficial.

A - 0070 - 006 Desde: 30/10/1898 Hasta: 09/11/1898 Proyecto relativo a la tajea para cruzar el foso de la estación de Almería con la calle propuesta por el Ayuntamiento de la ciudad.

A - 0070 - 007 Desde: 24/08/1892 Hasta: 10/10/1895 Proyecto relativo a las defensas propuestas las inmediaciones de Gádor entre los kilómetros 223 y 223,400 de la línea de Linares a Almería.

A - 0071 - 001 Desde: 26/11/1891 Hasta: 16/07/1892 Proyecto relativo a tipos de obras complementarias para los aprobados para la construcción de la línea de Linares a Almería.

A - 0071 - 002 Desde: 29/10/1891 Hasta: 07/03/1892 Proyecto relativo al desagüe para las ramblas de Jalbo, Galludol y del Arco y propuesta para la construcción de un puente de siete metros de luz destinado al paso de la rambla del Arco en el kilómetro 231,550 de la línea de Linares a Almería.

A - 0071 - 003 Desde: 06/09/1892 Hasta: 16/09/1892 Proyecto en el que se solicita autorización para la sustitución de una obra de fábrica de tres metros de luz por otra de dos metros del modelo aprobado en el kilómetro 184,480.

A - 0071 - 004 Desde: 30/01/1892 Hasta: 25/02/1892 Proyecto modificado de la rambla del Potro, en el kilómetro 233, consistente en adicionar un nuevo pontón de seis metros en el cauce de dicha rambla, de la línea de Linares a Almería.

A - 0071 - 005 Desde: 17/04/1893 Hasta: 08/05/1893 Proyecto relativo a un pontón de siete metros de luz oblicuo para la Rambla Seca en el kilómetro 121,034 de la línea de Linares a Almería.

A - 0071 - 006 Desde: 31/10/1894 Hasta: 28/05/1895 Proyecto relativo a la construcción de caños de tubo de cemento correspondientes a las secciones primera, segunda y tercera de la línea de Linares a Almería.

A - 0071 - 007 Desde: 10/09/1894 Hasta: 02/11/1894 Proyecto relativo a un pontón de ocho metros de luz para la rambla de Zaragoza situado en el kilómetro 143,130 de la línea de Linares a Almería.

A - 0071 - 008 Desde: 07/09/1894 Hasta: 02/11/1894 Proyecto relativo a un caño de ochenta centímetros de luz en el kilómetro 147,948 y un pontón de ocho metros de luz en el kilómetro 147,993 de la línea de Linares a Almería.

A - 0071 - 009 Desde: 06/09/1894 Hasta: 31/10/1894 Proyecto relativo a un pontón de ocho metros de luz en el kilómetro 163,785 de la línea de Linares a Almería.

A - 0071 - 010 Desde: 07/09/1894 Hasta: 02/11/1894 Proyecto relativo a un pontón metálico de ocho metros de luz en el kilómetro 140,892 de la línea de Linares a Almería.

A - 0071 - 011 Desde: 06/09/1894 Hasta: 31/10/1894 Proyecto relativo a un pontón de ocho metros de luz en el kilómetro 174,380 de la línea de Linares a Almería.

A - 0071 - 012 Desde: 29/03/1894 Hasta: 04/05/1894 Proyecto relativo al pontón de ocho metros y ochenta centímetros de luz sobre el segundo brazo de la rambla de Moratel situado en el kilómetro 186,585,5 de la línea de Linares a Almería.

A - 0071 - 013 Desde: 17/02/1894 Hasta: 20/04/1894 Proyecto relativo al pontón de seis metros de luz, en el kilómetro 211,582 de la línea de Linares a Almería.

A - 0071 - 014 Desde: 14/02/1894 Hasta: 20/04/1894 Proyecto relativo a un pontón de cuatro metros de luz, en el kilómetro 171,725 de la línea de Linares a Almería.

A - 0071 - 015 Desde: 08/02/1894 Hasta: 20/04/1892 Proyecto relativo al paso inferior de cuatro metros de luz en el kilómetro 229,156 de la línea de Linares a Almería.

A - 0071 - 016 Desde: 03/06/1891 Hasta: 01/08/1892 Proyecto relativos a los puentes correspondientes a los ríos Guadalimar, kilómetro 7,846,70; Lupión, kilómetro 10,137,80; Guadalquivir, kilómetro 27,172 y Herrerías, kilómetro 224,310 de la línea de Linares a Almería.

A - 0071 - 017 Desde: 10/12/1927 Hasta: 29/11/1928 Proyecto de cerramiento del paso a nivel del kilómetro 5,678,15 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0071 - 018 Desde: 27/11/1931 Hasta: 30/03/1934 Proyecto reformado de la ampliación de vías, construcción de muelles y dependencias en la estación de Jaén en la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0072 - 001 Desde: 04/04/1887 Hasta: 16/11/1887 Proyecto de construcción de un puente de tramo metálico de quince metros de luz sobre el arroyo Tamarguillo.

A - 0072 - 002 Desde: 21/03/1891 Hasta: 15/02/1892 Proyecto de construcción de una vía apartadero en el kilómetro 1,865,96 del ramal del puerto de Sevilla para la refinería del petróleo Deutsch y Compañía.

A - 0072 - 003 Desde: 07/02/1877 Hasta: 24/08/1898 Proyecto de enlace de las líneas de Córdoba a Sevilla y de Sevilla a Jerez y Cádiz con un ramal de unión por la orilla izquierda del Guadalquivir.

A - 0072 - 004 Desde: 26/11/1886 Hasta: 08/02/1889 Proyecto de variante de parte del trazado del ramal de la estación de Sevilla-San Bernardo al Puerto de Sevilla.

A - 0072 - 005 Desde: 12/02/1885 Hasta: 30/10/1890 Proyecto de construcción de la estación definitiva de Sevilla-San Bernardo.

A - 0072 - 006 Desde: 10/10/1885 Hasta: 15/11/1888 Concesión, construcción y explotación de un ramal desde la estación de Sevilla-San Bernardo al muelle del puerto por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

A - 0072 - 007 Desde: 07/07/1865 Hasta: 07/07/1865 Planos del proyecto de la estación definitiva de Utrera, realizado por el ingeniero W. P. Jouny.

A - 0073 - 001 Desde: 30/07/1929 Hasta: 11/11/1929 Proyectos de instalación de alumbrado eléctrico de la estación de Almargen y de electrificación en la estación de la aguada de Algeciras.

A - 0073 - 002 Desde: 27/07/1929 Hasta: 11/11/1929 Proyectos de instalación eléctricos para alumbrado de las estaciones de Atarfe y Loja y de electrificación de la aguada de la estación de Pinos Puente.

A - 0073 - 003 Desde: 27/07/1929 Hasta: 11/11/1929 Proyecto para alumbrado eléctrico de las estaciones de Luque, Torre del Campo y Torredonjimeno y electrificación de la aguada de la estación de Linares.

A - 0073 - 004 Desde: 14/10/1890 Hasta: 14/10/1890 Borrador del informe del ingeniero Jefe de la División de Ferrocarriles de Sevilla sobre la aprobación del trazado y presupuesto del nuevo proyecto de ferrocarril de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0073 - 005 Desde: 09/05/1892 Hasta: 24/08/1892 Proyecto de puente metálico de veinte metros de luz sobre la rambla de Aulago, kilómetro 194,497 de la línea de Linares a Almería.

A - 0073 - 006 Desde: 09/05/1892 Hasta: 26/09/1892 Proyecto de puente metálico, de veintisiete metros de luz, para el cruce de la rambla de Yirma y proyecto de encauzamiento de la misma rambla.

A - 0073 - 007 Desde: 09/03/1892 Hasta: 26/07/1892 Proyecto de viaducto de tramo metálico, de cuarenta metros y cuarenta centímetros de luz, para el barranco de El Matadero en el kilómetro 25,878 de la línea de Linares a Almería.

A - 0073 - 008 Desde: 26/04/1892 Hasta: 26/07/1892 Proyecto de puente metálico, de veinticuatro metros y treinta y seis centímetros de luz, sobre la rambla de Zarzalejo, situado en el kilómetro 192,626 de la línea de Linares a Almería.

A - 0073 - 009 Desde: 22/02/1892 Hasta: 16/07/1892 Proyecto de puente metálico de catorce metros de luz, propuesto para el paso de la rambla de Las Herrerías, kilómetro 221,316 de la línea de Linares a Almería.

A - 0073 - 010 Desde: 03/03/1892 Hasta: 08/06/1892 Proyecto del puente de Bédmar, de veintisiete metros de luz, en el kilómetro 32,183,80 de la línea de Linares a Almería.

A - 0073 - 011 Desde: 30/01/1892 Hasta: 07/03/1892 Proyecto de modificación del puente para el cruce de las ramblas de Jalbo y Galludol, kilómetro 225,899 de la línea de Linares a Almería.

A - 0073 - 012 Desde: 01/08/1892 Hasta: 05/05/1893 Proyecto de viaducto metálico sobre la rambla de Huéchar, en la línea de Linares a Almería.

A - 0073 - 013 Desde: 05/08/1892 Hasta: 04/02/1893 Proyecto de viaducto sobre el río Andarax en la línea de Linares a Almería.

A - 0073 - 014 Desde: 03/03/1892 Hasta: 27/07/1893 Proyecto del puente, de ochenta y cinco metros de luz, sobre el río Jandulilla, kilómetro 75,760 de la línea de Linares a Almería.

A - 0073 - 015 Desde: 07/10/1916 Hasta: 18/10/1916 Proyecto de instalación de una nueva vía en el apartadero de Cerro Muriano, en el Km. 18,810 de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0073 - 016 Desde: 31/1/1914 Hasta: 19/2/1914 Proyecto de construcción de casas para dos agentes en el apartadero del Cerro-Muriano y estación de Villanueva del Rey.

A - 0073 - 017 Desde: 17/6/1915 Hasta: 01/7/1915 Proyecto de construcción de una cantina en la estación de Cercadilla

A - 0073 - 018 Desde: 01/8/1917 Hasta: 13/9/1917 Proyecto de construcción de casillas de Guarda en los Kms. 4.937,50 y 35,491 de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0073 - 019 Desde: 11/1/1912 Hasta: 09/8/1912 Proyecto de emplazamiento de casa para sobrestante y dos agentes en la estación de El Vacar.

A - 0073 - 020 Desde: 13/5/1922 Hasta: 30/5/1922 Proyecto de ampliación del edificio de viajeros en la estación de Obejo de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0073 - 021 Desde: 21/2/1914 Hasta: 05/3/1914 Proyecto de construcción de una cantina en la estación de Cabeza de Vaca.

A - 0073 - 022 Desde: 09/4/1913 Hasta: 21/5/1913 Proyecto de construcción de un edificio para oficina y viviendas en el apartadero de La Estrella, situado en el Km. 49,400 de la línea de Cercadilla a Belmez.

A - 0073 - 023 Desde: 16/3/1920 Hasta: 23/9/1921 Establecimientos de vías especiales enarenadas, en el puesto de seguridad del apartadero de Mirabueno, en el Km. 4,2168 de la línea de Córdoba a Belmez; y pruebas de reconocimiento para su puesta en servicio.

A - 0073 - 024 Desde: 27/5/1920 Hasta: 23/2/1922 Proyecto de construcción de vías enarenadas en Los Pradillos y La Balanzona.

A - 0073 - 025 Desde: 25/4/1912 Hasta: 18/7/1912 Proyecto de consolidación de un terraplén, en el Km. 68,865 de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0073 - 0026 Desde: 30/4/1913 Hasta: 10/6/1913 Proyecto de saneamiento y consolidación del terraplén entre los Kms. 57,900 y 58,200 de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0074 - 001 Desde: 05/11/1928 Hasta: 10/12/1928 Proyecto de la estación de Empalme en Jerez de la Frontera del ferrocarril de Jerez a Almargen con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

A - 0075 - 001 Desde: 09/02/1889 Hasta: 03/02/1891 Proyecto de barreras y cerramientos especiales en el trazado del ramal al puerto de Sevilla.

A - 0075 - 002 Desde: 22/01/1890 Hasta: 27/12/1900 Proyecto de construcción de la estación definitiva de Sevilla-San Bernardo.

A - 0075 - 003 Desde: 19/02/1901 Hasta: 23/03/1901 Proyecto de apeadero-apartadero de Bogarre en el kilómetro 6 de la línea de Moreda a Granada proponiéndose que dicho nombre se suprima del de la estación número doce llamada Piñar-Bogarre.

A - 0075 - 004 Desde: 23/04/1901 Hasta: 31/08/1901 Proyecto de modificación de la altura de los andenes de la línea de Moreda a Granada, de un metro y dieciocho centímetros a veintitrés centímetros.

A - 0075 - 005 Desde: 06/11/1899 Hasta: 11/06/1900 Obras de variación del trazado de la línea de Moreda a Granada en el tramo Moreda a Iznalloz.

A - 0075 - 006 Desde: 13/03/1901 Hasta: 10/08/1901 Modificaciones en los tipos de retretes, relojes y sistema telegráfico introduciéndole el sistema Breguet para las estaciones de la línea de Moreda a Granada.

A - 0075 - 007 Desde: 17/02/1902 Hasta: 03/05/1904 Autorización para llevar los trenes hasta lo más avanzado de las obras de dos kilómetros más allá de Deifontes en la línea de Moreda a Granada.

A - 0075 - 008 Desde: 19/11/1903 Hasta: 19/11/1903 Proyecto de vía de enlace de la línea de Moreda a Granada con la línea de Bobadilla a Granada.

A - 0075 - 009 Desde: 21/05/1904 Hasta: 24/05/1904 Construcción de un retrete en la estación de Granada.

A - 0075 - 010 Desde: 22/08/1889 Hasta: 22/08/1889 Proyecto de trazado de ferrocarril de Murcia a Granada, en la parte comprendida entre el Collado de Zújar y el Barranco de Baúl y la variante entre ésta, Barranco y Granada, kilómetro 152 al 271,93 de la línea de Murcia a Granada por Lorca.

A - 0075 - 011 Desde: 14/01/1901 Hasta: 21/01/1901 Proyecto de sistema de vía para la línea de Moreda a Granada en sustitución del aprobado por R. O. de 1 de febrero de 1889.

A - 0075 - 012 Desde: 05/10/1901 Hasta: 26/11/1901 Reclamación de los vecinos de Albolote por la insuficiencia del desagüe de los puentes construidos en la Abadía y barranco de Magón en los kilómetros 47,905 y 48,695 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0075 - 013 Desde: 03/12/1903 Hasta: 29/11/1904 Proyecto de paso inferior de la carretera de Alcalá en el kilómetro 54,900 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0075 - 014 Desde: 03/08/1904 Hasta: 23/12/1904 Proyecto de reparación del puente sobre el río Cubillas en el kilómetro 26,700 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0075 - 015 Desde: 23/11/1899 Hasta: 19/02/1901 Proyecto de disposición general de las estaciones de Piñar-Bogarre e Iznalloz.

A - 0075 - 016 Desde: 22/02/1928 Hasta: 22/02/1928 Proyecto de ampliación de vías, construcción de muelles y dependencias en la estación de Jaén.

A - 0075 - 017 Desde: 27/01/1933 Hasta: 20/03/1933 Proyecto de defensa de las crecidas del río Guadalhorce a base de gaviones metálicos para proteger las explanaciones entre los kilómetros 180,350 y 180,550 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0075 - 019 Desde: 15/03/1933 Hasta: 30/03/1933 Liquidación correspondiente al suministro de trece locomotoras tipo 230 a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces con un saldo de 11.005 Ptas. a favor de la Caja Ferroviaria.

A - 0075 - 022 Desde: 17/03/1933 Hasta: 17/03/1933 Minuta relativa a la construcción de un dormitorio para maquinistas en la estación de Doña María en la línea de Linares a Almería.

A - 0075 - 023 Desde: 19/02/1898 Hasta: 19/02/1898 Oficio del ingeniero encargado de la línea de Bobadilla a Algeciras solicitando un informe sobre el emplazamiento de la capilla católica de la estación de Bobadilla con respecto a las vías y edificios de la misma.

A - 0075 - 024 Desde: 15/03/1933 Hasta: 20/03/1933 Concurso celebrado por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para la adquisición de tornos para tornear mangueras al que acudió la Casa S. A. M. Fenwick de Barcelona solicitando retirar la fianza provisional que depositó para acudir al mencionado concurso.

A - 0075 - 026 Desde: 00/00/1855? Hasta: 00/00/1855? Perfiles transversales de la 1ª y 2ª parte de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0075 - 027 Desde: 31/10/1902 Hasta: 04/12/1902 Proyecto de estación para Albolote en el kilómetro 49,375 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0075 - 028 Desde: 18/05/1903 Hasta: 16/06/1903 Proyecto para instalación de la aguada en la estación de Iznalloz.

A - 0075 - 029 Desde: 23/06/1904 Hasta: 09/08/1904 Solicitud de la Compañía concesionaria para que se le haga el reconocimiento y se dé autorización para abrir al tráfico el muelle y vías de mercancías de la estación de Granada.

A - 0075 - 030 Desde: 16/10/1902 Hasta: 22/11/1904 Proyecto de enlace de la línea Moreda a Granada, de los Caminos de Hierro del Sur de España, con la de Bobadilla a Granada, de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

A - 0075 - 031 Desde: 04/10/1900 Hasta: 20/12/1900 Proyecto de una estación en el kilómetro 47 de la línea de Moreda a Granada solicitada por los Ayuntamientos de Atarfe y Calicasas.

A - 0075 - 032 Desde: 24/10/1904 Hasta: 25/09/1905 Proyecto de apartadero en el kilómetro 42,620 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0075 - 033 Desde: 11/01/1905 Hasta: 21/01/1905 Estado en que se encuentran las traviesas de la línea de Moreda a Granada.

A - 0075 - 034 Desde: 25/04/1901 Hasta: 06/05/1901 Proyecto de estación de Deifontes.

A - 0075 - 035 Desde: 06/07/1901 Hasta: 28/08/1901 Solicitud del Marqués de Villanueva de la Sagra para la concesión de un apeadero en el kilómetro 28,700 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0075 - 036 Desde: 02/04/1901 Hasta: 16/02/1903 Proyecto de ampliación y modificación al proyecto de estación definitiva de Sevilla-San Bernardo.

A - 0075 - 037 Desde: 26/09/1902 Hasta: 13/11/1902 Proyecto de puente de tres arcos de seis metros de luz sobre el barranco de Juncaril en el kilómetro 51,275 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0075 - 038 Desde: 24/03/1903 Hasta: 18/07/1903 Proyecto de sustitución del puente de tres arcos y seis metros de luz en el barranco de Juncaril por un pontón de seis metros del modelo oficial en el kilómetro 51,275 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0075 - 039 Desde: 14/04/1903 Hasta: 18/01/1905 Proyecto de consolidación del estribo y cuarto de cono en los puentes de Arenales, kilómetro 40; Prados, kilómetro 37; y Cajil, kilómetro 41, en la línea de Moreda a Granada.

A - 0076 - 001 Desde: 05/11/1930 Hasta: 05/11/1930 Proyecto relativo a la adquisición e instalación de un grupo diesel alternador, ampliación central eléctrica y obras accesorias en Santa Fe.

A - 0076 - 002 Desde: 04/09/1929 Hasta: 09/09/1929 Proyecto relativo a ampliaciones y mejoras en la estación de Pedrera.

A - 0076 - 003 Desde: 03/12/1902 Hasta: 16/12/1903 Proyecto de replanteo de los kilómetros 29 al 37,112,68 de la variante de la línea de Baza a Guadix.

A - 0076 - 004 Desde: 17/05/1926 Hasta: 26/05/1926 Proyecto relativo al muro de cierre en los terrenos en los que se proyecta instalar la estación de mercancías en el Prado de Santa Justa de Sevilla.

A - 0076 - 005 Desde: 02/02/1915 Hasta: 23/02/1915 Proyecto relativo al muro de cierre en los terrenos destinados a ampliación de la estación de Sevilla en el Prado de Santa Justa.

A - 0076 - 006 Desde: 09/10/1903 Hasta: 10/11/1903 Proyecto de reforzamiento de dos puentes metálicos de cuarenta y cinco metros de luz situados en los kilómetros 14,417 y 26,329 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0077 - 001 Desde: 04/02/1914 Hasta: 16/02/1914 Proyecto de construcción de un pozo para la alimentación del depósito de agua de la estación de Algeciras.

A - 0077 - 002 Desde: 15/01/1934 Hasta: 15/01/1934 Proyecto de modificación de la factoría instalada en el muelle de salidas de la estación de Cádiz.

A - 0077 - 003 Desde: 27/07/1929 Hasta: 30/07/1929 Proyecto de electrificación de la aguada en las estaciones de Algeciras y Almargen.

A - 0077 - 004 Desde: 20/07/1894 Hasta: 20/07/1894 Proyecto de replanteo del trozo primero de las vías del puerto de Almería.

A - 0077 - 005 Desde: 12/06/1893 Hasta: 12/06/1893 Modificación al perfil del replanteo de kilómetro 141,800 al 144,400 levantado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0077 - 006 Desde: 25/11/1893 Hasta: 25/11/1893 Modificación al perfil del replanteo del kilómetro 147,700 al 149,100 de la línea de Linares a Almería levantado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0077 - 007 Desde: 26/06/1893 Hasta: 26/06/1893 Modificación de replanteo del kilómetro 178,003 al 181,001; desde el kilómetro 183,149 al 184,432; y perfil longitudinal del kilómetro 178 al 185 de la línea de Linares a Almería elaborado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0077 - 008 Desde: 28/03/1924 Hasta: 15/04/1924 Proyecto de construcción de un local para lampistería en la estación de Puente Genil.

A - 0077 - 009 Desde: 23/02/1924 Hasta: 08/04/1924 Proyecto de construcción de depósitos frente al kilómetro 141,800 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0077 - 010 Desde: 03/12/1923 Hasta: 28/10/1924 Proyecto de defensa contra las avenidas del río Guadalhorce.

A - 0077 - 011 Desde: 25/08/1925 Hasta: 03/11/1925 Proyecto de instalación de hilo telefónico entre la estación principal de Málaga y la oficina establecida en el ramal a las playas de San Andrés.

A - 0077 - 012 Desde: 20/11/1925 Hasta: 11/07/1926 Proyecto de sustitución de los puentes de Torrecilla en el kilómetro 10,047 de cuarenta y ocho metros y cincuenta y cuatro centímetros y dieciséis metros y veinte centímetros de luz, respectivamente; del de Fuensequilla, en el kilómetro 14,417 de cuarenta y ocho metros de luz; y el de Arcas en el kilómetro 26,329 de cuarenta y ocho metros de luz de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0077 - 013 Desde: 17/01/1896 Hasta: 17/01/1896 Planos del replanteo en los kilómetros 144,100 y 121,500 con indicaciones de las modificaciones en los kilómetros 114,671,66 y 115,100; 116,600 y 117,570 y 120 y 121,950. Perfil longitudinal de la línea de Linares a Almería elaborado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0077 - 014 Desde: 25/12/1891 Hasta: 14/07/1892 Proyecto de replanteo entre los kilómetros 214 al 222,500 de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0077 - 015 Desde: 30/05/1892 Hasta: 07/06/1892 Proyecto de replanteo entre los kilómetros 159,500 y 170,500 de la línea de Linares a Almería, elaborado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0077 - 016 Desde: 18/05/1895 Hasta: 18/05/1895 Modificación al replanteo entre los kilómetros 177,700 y 179,100 de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0077 - 017 Desde: 04/03/1922 Hasta: 11/03/1922 Proyecto de un edificio de viajeros en la estación de Málaga.

A - 0077 - 018 Desde: 12/03/1922 Hasta: 23/03/1922 Proyecto de modificación de vías en la estación principal de Málaga.

A - 0077 - 019 Desde: 27/12/1921 Hasta: 14/01/1922 Proyecto de ampliación de vías en el patio de pequeña velocidad de la estación de Málaga.

A - 0077 - 020 Desde: 09/05/1921 Hasta: 18/10/1921 Proyecto de ampliaciones y mejoras en la estación de Málaga.

A - 0077 - 021 Desde: 03/02/1917 Hasta: 03/03/1917 Proyecto de construcción de una casa para agente en la estación de los Ojuelos en la línea de Morón a Osuna.

A - 0077 - 022 Desde: 26/06/1913 Hasta: 27/11/1913 Expediente relativo a la caducidad de la concesión hecha a la empresa de los Ferrocarriles de Utrera a Morón a Osuna otorgada el 12 de septiembre de 1874.

A - 0077 - 024 Desde: 25/05/1905 Hasta: 25/05/1905 Oficio de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces al Ingeniero Jefe de la Cuarta División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles para que éste presencie las pruebas reglamentarias de reforzamiento de los puentes entre Córdoba y Puente Genil.

A - 0077 - 025 Desde: 17/03/1905 Hasta: 10/04/1906 Realización de pruebas reglamentarias posteriores al refuerzo de los puentes entre Bobadilla y Málaga.

A - 0077 - 026 Desde: 24/07/1906 Hasta: 09/08/1906 Modificaciones de un proyecto de refuerzo de estribos en el kilómetro 38,868 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0077 - 027 Desde: 05/03/1903 Hasta: 27/03/1903 Solicitud de reforzamiento de la vía entre Córdoba y Puente Genil para poder utilizar las máquinas Compound.

A - 0077 - 028 Desde: 23/03/1903 Hasta: 31/03/1903 Solicitud de las pruebas sobre puentes metálicos entre Puente Genil y Córdoba.

A - 0077 - 029 Desde: 20/06/1911 Hasta: 26/07/1911 Cruce de la carretera de Córdoba a Palma del Río por Moratalla con el Ferrocarril de Córdoba a Málaga en el que se propone se forme una comisión de ingenieros para el reconocimiento del terreno.

A - 0077 - 031 Desde: 20/09/1923 Hasta: 04/12/1923 Proyecto de ampliación de vías y muelle de la estación de Callosa de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0077 - 032 Desde: 15/01/1915 Hasta: 28/01/1916 Proyecto de vías y muelles de trasbordo entre las líneas MZA y Andaluces en la estación de Alicante de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0077 - 033 Desde: 30/04/1913 Hasta: 10/07/1913 Proyecto de emplazamiento de un depósito de agua en la estación de Orihuela procedente de la estación de Benijófar de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0077 - 034 Desde: 13/12/1913 Hasta: 24/01/1914 Proyecto de modificación de vías en la estación de Murcia-Alquerías de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0077 - 035 Desde: 12/01/1912 Hasta: 14/06/1912 Prolongación de vías en el patio de mercancías en la estación de Alicante de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0077 - 036 Desde: 06/08/1914 Hasta: 09/09/1915 Traslado por mal estado de la oficina de inspección a otro local en la estación de Alicante de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0077 - 037 Desde: 03/04/1916 Hasta: 13/05/1916 Proyecto de prolongación del andén de llegada y recerido de los muros de cierre en la estación de Alicante de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0077 - 038 Desde: 11/01/1912 Hasta: 01/07/1912 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Elche de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0077 - 039 Desde: 23/04/1913 Hasta: 11/08/1913 Proyecto de ampliación de muelles en la estación de Elche de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0077 - 040 Desde: 05/05/1916 Hasta: 24/05/1916 Proyecto de modificación de los retretes e instalación de un inodoro en la vivienda del jefe de estación en Elche de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0077 - 041 Desde: 28/08/1885 Hasta: 26/08/1886 Proyecto de variación de rasantes en distintos puntos kilométricos de la línea de Alicante a Murcia y ramal de Torreveja a Novelda.

A - 0078 - 001 Desde: 01/06/1912 Hasta: 01/06/1912 Proyecto realizado por el ingeniero Juan Campos Estrems para sustituir el tipo de vía entre los kilómetros 208,507 y 230,298 por carril de cuarenta kilogramos de peso por metro lineal en la línea de Linares a Almería.

A - 0078 - 002 Desde: 01/01/1892 Hasta: 01/01/1892 Planos de los perfiles longitudinales de explotación de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0078 - 004 Desde: 11/05/1927 Hasta: 11/05/1927 Proyecto de construcción de un depósito para locomotoras y dependencias anejas en la estación de Bobadilla.

A - 0079 - 001 Desde: 04/06/1926 Hasta: 20/06/1926 Proyecto de construcción de edificaciones destinadas a oficinas, viviendas, retretes y factoría para la nueva estación de mercancías en el Prado de Santa Justa, en Sevilla.

A - 0079 - 002 Desde: 21/12/1927 Hasta: 06/03/1928 Proyecto de puente de nueve metros de luz para doble vía en el kilómetro 3,760 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0079 - 005 Desde: 10/05/1916 Hasta: 10/06/1916 Proyecto de construcción de una casilla para dos guardas en el paso a nivel del kilómetro 2,306 del ramal al puerto de Sevilla.

A - 0079 - 006 Desde: 31/01/1914 Hasta: 16/02/1914 Proyecto de construcción de un edificio para almacenes, talleres y despacho y vías para el servicio de recorrido en la estación de Sevilla.

A - 0079 - 007 Desde: 10/10/1912 Hasta: 15/11/1912 Proyecto de apertura de una puerta en la cantina de la estación de Sevilla.

A - 0079 - 008 Desde: 01/04/1916 Hasta: 26/04/1916 Proyecto de construcción de una casilla para el guarda próxima al paso a nivel del kilómetro 0,819,50 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0079 - 009 Desde: 08/02/1913 Hasta: 05/08/1913 Proyecto de construcción de una vía muerta en el depósito de máquinas de la estación de Sevilla.

A - 0079 - 010 Desde: 06/02/1912 Hasta: 21/03/1912 Proyecto de ampliación de los patios y vías de mercancías en la estación de Sevilla-San Bernardo.

A - 0079 - 011 Desde: 25/06/1923 Hasta: 28/07/1923 Proyecto de instalación de una tubería de conducción de gas en la estación de Sevilla.

A - 0079 - 013 Desde: 20/02/1934 Hasta: 20/02/1934 Proyecto de construcción y montaje de un puente metálico de nueve metros de luz para doble vía en el kilómetro 3,760 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0079 - 014 Desde: 17/02/1913 Hasta: 23/04/1917 Proyecto de concesión y construcción de un ferrocarril secundario que partiendo del tranvía de Granada a la estación de Santa Fe vaya hasta la Azucarera La Purísima Concepción.

A - 0080 - 001 Desde: 24/05/1927 Hasta: 24/03/1934 Proyecto realizado por el ingeniero Francisco Marín Vidal de modificación y ampliación de las vías en la estación de Bobadilla en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0080 - 002 Desde: 09/04/1886 Hasta: 26/06/1887 Proyecto de levante de rasantes y puentes para el paso de los arroyos de Las Ovejas, Reguerón y acequia Zeneta en la línea de Alicante a Murcia y ramales de Torrevieja y Novelda.

A - 0080 - 003 Desde: 26/03/1887 Hasta: 01/05/1887 Obras de reparación entre el origen de la línea de Alicante a Murcia y el puente de Aguas Amargas que permitirían el abandono de la vía provisional de las obras.

A - 0080 - 004 Desde: 21/10/1887 Hasta: 21/10/1887 Proyecto de establecimiento de una báscula y casilla para fieltos en la vía de Torrevieja a Las Salinas de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0080 - 007 Desde: 24/06/1919 Hasta: 31/10/1919 Permuta de terrenos de propiedad de María Martínez Moraleda situados en el kilómetro 7,400 de la línea Moreda a Granada, por otros terrenos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

A - 0081 - 001 Desde: 31/08/1862 Hasta: 17/11/1862 Proyecto de un ferrocarril a Granada desde el de Málaga a Córdoba cerca de Campillos, realizado por el ingeniero Francisco Milla y Beltrán y aprobado por R. O. de 24 de febrero de 1859.

A - 0081 - 002 Desde: 27/04/1889 Hasta: 27/04/1889 Proyecto de la variante del Ramal a Baena, estudiada en el año 1883 y de una longitud de 61,095 kilómetros.

A - 0082 - 001 Desde: 24/05/1924 Hasta: 04/06/1924 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Cártama.

A - 0082 - 002 Desde: 02/02/1924 Hasta: 22/02/1924 Proyecto de ampliación de medios en la estación de La Roda de Andalucía.

A - 0082 - 003 Desde: 27/09/1923 Hasta: 16/10/1923 Proyecto de ampliación de vías en el depósito de máquinas de la estación de Málaga.

A - 0082 - 004 Desde: 23/05/1924 Hasta: 18/06/1924 Proyecto de ampliación de vías de la estación de Torres Cabrera.

A - 0082 - 005 Desde: 13/06/1924 Hasta: 31/07/1924 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Aguilar de la Frontera.

A - 0082 - 006 Desde: 09/11/1921 Hasta: 22/03/1922 Proyecto de defensa ante las crecidas del río Guadalhorce del terraplén del kilómetro 180,700 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0082 - 007 Desde: 26/11/1917 Hasta: 17/07/1920 Proyecto de construcción del apartadero de Las Mellizas y la autorización para llevar a cabo cruzamiento de trenes en el mismo.

A - 0082 - 008 Desde: 05/08/1919 Hasta: 24/05/1920 Proyecto de toma de agua en la estación de Álora.

A - 0082 - 009 Desde: 19/07/1917 Hasta: 07/08/1917 Proyecto de establecimiento de una toma de agua en el apartadero de La Pescadería en el ramal al puerto de Málaga.

A - 0082 - 010 Desde: 16/12/1921 Hasta: 07/01/1922 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Bobadilla.

A - 0082 - 011 Desde: 02/10/1911 Hasta: 25/10/1911 Proyecto de ampliación y modificación de la estación de Bobadilla.

A - 0082 - 012 Desde: 31/03/1922 Hasta: 30/04/1922 Proyecto de construcción de tres depósitos de decantación de la toma de agua del río Genil existente en el kilómetro 78,615 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0082 - 013 Desde: 31/03/1922 Hasta: 08/04/1922 Proyecto de construcción de una casa de guarda en el paso a nivel del kilómetro 98,638 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0082 - 014 Desde: 19/11/1917 Hasta: 12/07/1918 Proyecto de realización de obras de defensa ante las crecidas del río Guadalhorce de los terraplenes de los kilómetros 134,750 y 178,030 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0082 - 015 Desde: 03/12/1919 Hasta: 12/06/1920 Proyecto de construcción de una casa de guarda en el paso a nivel del kilómetro 39,810 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0082 - 016 Desde: 12/07/1921 Hasta: 23/07/1921 Proyecto de obras de refuerzo y revestimiento de la tajea en el kilómetro 152,189,15 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0082 - 018 Desde: 03/07/1922 Hasta: 22/07/1922 Proyecto de apertura de una puerta al camino de Las Huertas de la estación de Málaga.

A - 0082 - 019 Desde: 07/11/1920 Hasta: 10/11/1920 Proyecto de modificación de la planta baja del edificio de viajeros de la estación de Málaga.

A - 0082 - 020 Desde: 14/07/1920 Hasta: 17/07/1920 Proyecto de modificación y ampliación de vías en la estación de Málaga.

A - 0082 - 021 Desde: 01/03/1921 Hasta: 07/03/1921 Proyecto de construcción de una nueva cantina en el patio de viajeros de la estación de Málaga.

A - 0082 - 022 Desde: 17/07/1922 Hasta: 26/08/1922 Proyecto de habilitación de edificio destinado a estafeta de correos en la estación de Málaga.

A - 0082 - 023 Desde: 30/06/1912 Hasta: 06/02/1913 Proyecto de modificación y ampliación de la estación de Málaga.

A - 0082 - 026 Desde: 12/07/1899 Hasta: 19/07/1899 Proyecto de ampliación de vías de servicio para descarga de minerales en la estación de San Juan del Puerto.

A - 0082 - 033 Desde: 12/05/1898 Hasta: 14 /09/1898 Solicitud por parte de la compañía de un informe sobre el estado de sus vías.

A - 0082 - 035 Desde: 02/04/1889 Hasta: 31/10/1889 Aprobación de una partida de 1.162,624 kilogramos de hierro en carriles introducidos del extranjero y a la solicitud de devolución de derechos de aduana.

A - 0083 - 003 Desde: 20/05/1922 Hasta: 08/06/1922 Proyecto de construcción de una casa para el paso a nivel del kilómetro 57,864 de la línea del empalme de Morón y Osuna.

A - 0083 - 004 Desde: 04/03/1916 Hasta: 18/03/1916 Proyecto de ampliación en sesenta metros de longitud del muelle descubierto de la estación de Morón.

A - 0083 - 005 Desde: 25/01/1912 Hasta: 01/07/1912 Proyecto de construcción de una vivienda para el jefe de estación y un retrete en la estación de Morón.

A - 0083 - 006 Desde: 18/09/1912 Hasta: 15/10/1912 Proyecto de modificación de la distribución interior del edificio de viajeros de la estación de Paradas.

A - 0083 - 007 Desde: 05/07/1922 Hasta: 29/07/1922 Proyecto de prolongación del andén de la estación de Morón.

A - 0083 - 008 Desde: 21/10/1915 Hasta: 08/11/1915 Proyecto de reemplazo de los tramos metálicos de los puentes de dos metros de luz situados en los kilómetros 3,418; 6,332; 23,600; 23,963 y 46,055 de la línea del empalme de Morón y Osuna.

A - 0083 - 009 Desde: 12/05/1916 Hasta: 27/06/1916 Proyecto de reemplazo del pontón metálico, de tres metros de luz, situado en el kilómetro 24,987 de la línea del empalme de Morón y Osuna.

A - 0083 - 010 Desde: 30/04/1916 Hasta: 27/05/1916 Proyecto de sustitución de puentes metálicos de cuatro metros de luz en los kilómetros 21,180; 25,224; 37,395 y 37,460; así como el de cuatro metros de luz del kilómetro 25,230 de la línea Marchena a Valchillón por otro empleado en el puente del kilómetro 18,130 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0083 - 011 Desde: 18/09/1911 Hasta: 23/01/1912 Proyecto relativo al cambio de alumbrado en la estación de Marchena.

A - 0083 - 012 Desde: 05/12/1911 Hasta: 25/02/1912 Proyecto de cambio de alumbrado en la estación del Arahal cuyo fluido suministrará la Sociedad Eléctrica Loesmar.

A - 0083 - 013 Desde: 18/01/1913 Hasta: 18/01/1913 Proyecto de reemplazo del puente situado en el kilómetro 8,571 de la línea de Empalme de Morón a Osuna, de quince metros de luz, por otro de igual tipo que el empleado en el puente de Fuensequilla, situado en el kilómetro 14,325, de la línea del empalme de Morón y Osuna.

A - 0083 - 014 Desde: 07/10/1915 Hasta: 27/10/1915 Proyecto de reemplazo del puente, de cuatro metros de luz, situado en el kilómetro 32,845 de la línea de empalme de Morón a Osuna, por otro de igual tipo que el empleado en el puente situado en el kilómetro 18,130 de la línea Campillos a Granada.

A - 0083 - 015 Desde: 05/04/1916 Hasta: 26/04/1916 Proyecto de reemplazo de puente, de dos metros de luz, situado en el kilómetro 47,979 de la línea de Utrera a Morón y Osuna por otro del mismo tipo que el aprobado por R. O. de 8 de noviembre de 1915.

A - 0083 - 016 Desde: 13/04/1916 Hasta: 24/05/1916 Proyecto de reemplazo del puente metálico del Guadairilla, de nueve metros y cincuenta centímetros de luz, situado en el kilómetro 11,245 de la línea de Utrera a Morón y Osuna.

A - 0083 - 017 Desde: 01/10/1864 Hasta: 25/09/1877 Proyecto de estación común en Córdoba para las tres empresas concesionarias de los ferrocarriles de Córdoba a Málaga, Córdoba a Sevilla y Córdoba a Manzanares.

A - 0083 - 018 Desde: 12/09/1905 Hasta: 23/10/1906 Expropiación de terrenos en el término de Álora al objeto de construir un camino de acceso a varias huertas situadas a la izquierda de la vía y al pie del terraplén situado en el número 194,900 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0083 - 019 Desde: 29/11/1907 Hasta: 10/12/1907 Información solicitada por la Delegación de Hacienda de Córdoba a la Compañía acerca de los términos municipales de la provincia de Córdoba en que bifurcan, arrancan o empalman líneas férreas con estación sujetas a la Cuarta División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles.

A - 0083 - 020 Desde: 17/01/1911 Hasta: 21/02/1911 Reconstrucción del puente en el río Guadalmedina.

A - 0083 - 021 Desde: 25/08/1908 Hasta: 21/11/1908 Proyecto de construcción de tajeas tubulares de un metro de luz en los puntos kilómetro 180,985; 180,985 y 181,231,90 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0083 - 022 Desde: 24/02/1908 Hasta: 11/04/1908 Proyecto de reemplazo de los pequeños puentes situados en los kilómetros 144,605 de dos metros de luz ; 173,298 y 175,421 de cinco metros de luz; y 149,240 y 158,615 de seis metros de luz en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0083 - 023 Desde: 20/05/1908 Hasta: 27/05/1908 Proyecto de consigna formulado para el servicio del apartadero de San Rafael que se ha de construir en el kilómetro 57,684 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0083 - 024 Desde: 13/11/1919 Hasta: 25/11/1922 Proyecto de reconstrucción parcial de los puentes metálicos de Las Ovejas y de Aguas Amargas situados en los kilómetros 1,684 y 3,429 de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0083 - 025 Desde: 08/07/1922 Hasta: 12/08/1922 Proyecto de ampliación de la vivienda del guardagujas en el edificio de viajeros de la estación de Orihuela de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0083 - 026 Desde: 16/02/1903 Hasta: 22/12/1903 Proyecto de una nueva vía de carga y descarga en el segundo tramo del muelle de costa del puerto de Alicante de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0083 - 027 Desde: 25/06/1886 Hasta: 21/10/1886 Proyecto de vía provisional para la ejecución de las obras de reparación en las variantes de Alicante, Elche y Zeneta.

A - 0083 - 028 Desde: 12/03/1884 Hasta: 13/04/1885 Proyectos del emplazamiento general y del edificio provisional para viajeros de la estación de Alicante de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0083 - 029 Desde: 22/04/1884 Hasta: 23/06/1884 Proyecto de estación de Zeneta y edificio provisional de viajeros para la misma Alicante a Murcia.

A - 0084 - 001 Desde: 10/09/1934 Hasta: 10/09/1934 Proyecto de ampliaciones y mejoras, según la justificación de la partida alzada concedida por Orden Ministerial, fecha 13 de agosto de 1934 para prolongación de la marquesina del andén de la estación de Málaga-Principal.

A - 0084 - 002 Desde: 01/06/1929 Hasta: 04/12/1929 Proyecto de ampliaciones y mejora de la estación Fuente Piedra.

A - 0084 - 003 Desde: 25/10/1934 Hasta: 25/10/1934 Proyecto de dotación de alumbrado eléctrico a treinta coches de dos ejes con pasillo parcial.

A - 0084 - 004 Desde: 18/06/1909 Hasta: 06/09/1909 Concesión del permiso para realizar un ramal a los almacenes y depósitos de la Compañía Sevillana de Electricidad a la Avenida de San Sebastián, que estaría dentro de la zona del Ferrocarril de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0084 - 005 Desde: 14/01/1907 Hasta: 15/06/1915 Proyecto de ampliación de la estación de Moreda.

A - 0085 - 002 Desde: 11/09/1921 Hasta: 04/04/1922 Proyecto de ampliación de los edificios de viajeros de los apeaderos de Los Propios y Cazorla y cambio de categoría de apeadero a estación de cuarta clase en la línea de Linares a Almería.

A - 0085 - 003 Desde: 04/03/1911 Hasta: 08/05/1911 Proyecto de instalación de una nueva tubería de alimentación en la estación de Empalme Morón.

A - 0085 - 004 Desde: 07/06/1911 Hasta: 14/07/1911 Proyecto de una tajea tubular, de un metro de luz, situada en el kilómetro 31,554 de la línea de Utrera a Morón.

A - 0085 - 005 Desde: 24/02/1914 Hasta: 20/03/1914 Proyecto de establecimiento de una vía de patio en la estación de Jaén.

A - 0085 - 006 Desde: 01/06/1912 Hasta: 12/07/1912 Proyecto de cambio de carril actual por otro de cuarenta kilogramos de peso por metro lineal elaborado por la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España.

A - 0085 - 009 Desde: 24/02/1911 Hasta: 06/03/1911 Intención de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces proponiendo mejoras en la estación de Granada.

A - 0085 - 010 Desde: 15/02/1917 Hasta: 10/04/1917 Proyecto de prolongación de la vía en la estación de Granada.

A - 0085 - 011 Desde: 19/02/1917 Hasta: 03/03/1917 Proyecto para sustituir el muro de cierre de traviesas en la estación de Granada.

A - 0085 - 012 Desde: 28/03/1917 Hasta: 04/05/1917 Proyecto de reconstrucción del muelle de mercancías de la estación de Granada.

A - 0085 - 013 Desde: 12/05/1913 Hasta: 10/06/1913 Proyecto de ampliación de la rotonda en la estación de Granada.

A - 0085 - 014 Desde: 12/01/1912 Hasta: 08/02/1912 Ampliación de vías en la estación de Granada.

A - 0085 - 015 Desde: 11/01/1922 Hasta: 11/01/1922 Ampliación de la oficina de la Inspección de Movimiento en la estación de Granada.

A - 0085 - 016 Desde: 21/04/1922 Hasta: 29/04/1922 Proyecto de construcción de un edificio de oficina para el subdepósito en la estación de Granada.

A - 0085 - 017 Desde: 02/02/1923 Hasta: 28/02/1923 Proyecto de instalaciones eléctricas de alumbrado y fuerza motriz y de una caseta para la subestación transformadora en la estación de Granada.

A - 0085 - 018 Desde: 01/08/1886 Hasta: 15/04/1889 Proyecto de modificaciones del Ferrocarril de Jerez al río Guadalete, del que es concesionario Manuel J. de Bertemati y Pareja, elaborado por el ingeniero Agustín Merello.

A - 0086 - 001 Desde: 17/07/1929 Hasta: 30/11/1929 Proyecto relativo a ampliación y mejoras en la estación de Lebrija.

A - 0086 - 002 Desde: 18/05/1929 Hasta: 18/11/1929 Proyecto de mejoras y abastecimiento de agua en la estación de Écija.

A - 0086 - 003 Desde: 21/6/1929 Hasta: 31/12/1929 Proyecto de nuevo apartadero "Orive" situado en el Km. 6,503 de la línea de Cercadilla a Belmez.

A - 0087 - 001 Desde: 25/03/1929 Hasta: 19/05/1930 Proyecto de construcción de una estación en Gilena (Sevilla) y de variante del trazado entre los kilómetros 15,581 al 17,503 de la línea de Osuna a La Roda de Andalucía.

A - 0087 - 002 Desde: 27/06/1929 Hasta: 09/01/1930 Proyecto de ampliación de la casa de Oficinas Centrales en Málaga.

A - 0087 - 003 Desde: 21/05/1908 Hasta: 27/06/1908 Proyecto de suministro, transporte y colocación del puente metálico de El Hoyo, de setenta y tres metros de longitud, y modificación del trazado en el kilómetro 140,246 de la línea de Córdoba a Málaga

A - 0087 - 004 Desde: 20/04/1914 Hasta: 02/05/1914 Proyecto de construcción de una marquesina adosada al edificio de viajeros en la estación de Bobadilla.

A - 0087 - 005 Desde: 11/10/1913 Hasta: 10/11/1913 Proyecto de construcción de dos vías muertas a la entrada de la estación de Málaga.

A - 0087 - 007 Desde: 06/04/1913 Hasta: 29/05/1913 Proyecto de modificación y ampliación de vías en la estación de Puente Genil.

A - 0087 - 008 Desde: 10/03/1913 Hasta: 02/06/1913 Proyecto de ampliación del andén de salida de la estación de Málaga.

A - 0087 - 009 Desde: 22/02/1913 Hasta: 29/05/1913 Proyecto de construcción de una casa para dos agentes en la estación de El Chorro.

A - 0087 - 010 Desde: 17/10/1912 Hasta: 12/01/1913 Proyecto de establecimiento del apartadero de Las Mellizas en el kilómetro 148,500, situado entre las estaciones de El Chorro y Álora, para cruzamiento de trenes.

A - 0087 - 012 Desde: 15/01/1908 Hasta: 31/05/1908 Proyecto de construcción de una vía estrecha desde la estación de El Chorro hasta la fábrica de cemento Pórtland, propiedad de los Sres. Zalabardo y F. Montes.

A - 0087 - 013 Desde: 23/02/1911 Hasta: 08/05/1911 Proyecto de construcción de dos tajeas tubulares de un metro de luz en los kilómetros 9,198 y 9,214 de la línea de Utrera a Morón.

A - 0087 - 014 Desde: 27/05/1911 Hasta: 30/05/1911 Proyecto de construcción de una marquesina para cubrir el andén de viajeros de la estación de Osuna.

A - 0088 - 012 Desde: 31/12/1919 Hasta: 06/04/1920 Construcción de la nueva rotonda para máquinas en la estación de Guadix en la línea de Linares a Almería.

A - 0088 - 013 Desde: 29/01/1919 Hasta: 10/04/1919 Proyecto de refuerzo del puente metálico sobre el río Lupión en el kilómetro 15,005 de la línea de Linares a Almería.

A - 0088 - 014 Desde: 03/09/1921 Hasta: 23/09/1921 Construcción de un almacén y tres vías radiales en la estación de Guadix en la línea de Linares a Almería.

A - 0088 - 015 Desde: 08/08/1919 Hasta: 02/09/1919 Proyecto de ampliación de vías de las estaciones de Gádor y Nacimiento en la línea de Linares a Almería.

A - 0088 - 016 Desde: 18/03/1921 Hasta: 18/03/1921 Plano del proyecto de ampliación y modificación de vías de la estación de Almería en la línea de Linares a Almería.

A - 0088 - 017 Desde: 24/07/1919 Hasta: 02/09/1919 Proyecto de un edificio para talleres y oficinas del recorrido en la estación de Almería en la línea Linares a Almería.

A - 0088 - 018 Desde: 18/02/1913 Hasta: 28/06/1913 Proyecto de traslado de las oficinas de la Compañía del Sur existentes en la estación de Almería a la estación de Granada.

A - 0088 - 019 Desde: 29/11/1913 Hasta: 09/01/1914 Proyecto de cambio y vía de acceso al cocherón de los tractores eléctricos en la estación de Santa Fe de la línea de Linares a Almería.

A - 0088 - 021 Desde: 25/03/1891 Hasta: 29/04/1892 Reclamaciones presentadas contra la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces por Manuel Parejo y Béquer y Pedro Verdejas y Lastra por los daños ocasionados a los molinos de su propiedad debidos a la construcción del puente sobre el río Genil en la línea de Marchena a Valchillón.

A - 0088 - 024 Desde: 03/08/1909 Hasta: 19/06/1911 Apertura al servicio público del tramo comprendido entre la estación de Camas y el embarcadero de minerales del río Guadalquivir.

A - 0088 - 023 Desde: 17/12/1914 Hasta: 15/02/1915 Apertura al servicio público de la estación de Cuchichón y autorización de cruce eléctrico de alta tensión.

A - 0089 - 001 Desde: 22/04/1914 Hasta: 15/05/1914 Construcción de una vía muerta de ochenta metros de longitud útil y un puente giratorio en la estación de Espeluy en la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0089 - 002 Desde: 25/02/1913 Hasta: 25/10/1913 Autorización concedida a la Sociedad Óxidos Flórez, dueña de la fábrica Santa Daría, para que deposite las cenizas y

productos inservibles de su fabricación en la hondonada existente entre el depósito de carbón de la estación de Jaén y la citada fábrica.

A - 0089 - 003 Desde: 30/06/1912 Hasta: 24/02/1913 Proyecto de construcción de un nuevo depósito para máquinas en la estación de Málaga.

A - 0089 - 004 Desde: 02/08/1892 Hasta: 02/08/1892 Proyecto de replanteo del trazado entre los kilómetros 150 al 159,500 de la línea de Linares a Almería redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0089 - 005 Desde: 11/01/1892 Hasta: 11/01/1892 Plantilla de material móvil de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0089 - 006 Desde: 05/06/1893 Hasta: 05/06/1893 Plano de vagones jaula con freno de galga y carga de dieciocho toneladas. Redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0089 - 007 Desde: 11/01/1892 Hasta: 11/01/1892 Plano de vagones Serie I con bordes de quince centímetros, carga de doce toneladas y freno de galga para la línea de Linares a Almería. Aprobado por el Ministerio de Obras Públicas y redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0089 - 008 Desde: 11/01/1892 Hasta: 16/07/1894 Plano de vagones con bordes de treinta centímetros, carga de doce toneladas y freno de galga para la línea de Linares a Almería. Aprobado por el Ministerio de Obras Públicas y redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0089 - 009 Desde: 11/01/1892 Hasta: 16/07/1894 Plano de vagones Serie G con bordes de treinta centímetros, freno de tornillo y carga de doce toneladas para la línea de Linares a Almería aprobado por el Ministerio de Obras Públicas y redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0089 - 010 Desde: 07/06/1892 Hasta: 09/04/1893 Plano de furgones para equipajes para la línea de Linares a Almería, aprobado por Orden Ministerial de 9 de abril de 1893 y redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0089 - 011 Desde: 03/05/1892 Hasta: 16/07/1894 Plano de vagones con bordes de ochenta centímetros, freno de tornillo y carga de doce toneladas para la línea de Linares a Almería. Redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0089 - 012 Desde: 18/12/1905 Hasta: 19/02/1906 Proyecto de modificación de las vías del tranvía en el patio de mercancías de la estación de Granada en la línea de Campillos a Granada.

A - 0089 - 013 Desde: 09/06/1906 Hasta: 25/10/1906 Proyecto presentado por la Sociedad Minas de Hierro de Andalucía para establecer el apartadero de Riofrío en el kilómetro 26 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0089 - 014 Desde: 07/02/1906 Hasta: 14/02/1906 Proyecto de cierre de muelle cubierto de mercancías de la estación de Loja en la línea de Campillos a Granada.

A - 0089 - 015 Desde: 07/02/1906 Hasta: 14/02/1906 Proyecto de instalación de puente de báscula en la estación de Salinas en la línea de Campillos a Granada.

A - 0089 - 016 Desde: 05/12/1908 Hasta: 23/06/1909 Proyecto de refuerzo del puente metálico de Riofrío situado en el kilómetro 59,312 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0089 - 017 Desde: 29/02/1908 Hasta: 30/12/1909 Proyecto del puente metálico de San Francisco de Loja situado en el kilómetro 67,508 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0089 - 018 Desde: 17/07/1907 Hasta: 17/07/1907 Plano de casa para dos agentes en la línea de Campillos a Granada.

A - 0089 - 019 Desde: 17/07/1907 Hasta: 22/07/1907 Proyecto de construcción de una casa para dos agentes en las inmediaciones de la estación de Tocón en el kilómetro 88,300 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0089 - 020 Desde: 06/07/1907 Hasta: 14/07/1907 Proyecto de construcción de una casa para guardas en la estación de Riofrío.

A - 0089 - 021 Desde: 05/06/1907 Hasta: 14/06/1907 Proyecto de construcción de una casa para seis agentes en la estación de Archidona en la línea de Campillos a Granada.

A - 0089 - 022 Desde: 18/06/1907 Hasta: 03/07/1907 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Atarfe en la línea de Campillos a Granada.

A - 0089 - 023 Desde: 15/03/1907 Hasta: 02/04/1907 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Íllora en la línea de Campillos a Granada.

A - 0089 - 024 Desde: 12/11/1907 Hasta: 18/11/1907 Proyecto de construcción de una casa para empleados en la estación de Atarfe en la línea de Campillos a Granada.

A - 0089 - 025 Desde: 31/08/1906 Hasta: 31/08/1906 Proyecto de enlace en la estación de Granada del ramal de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España.

A - 0089 - 026 Desde: 23/04/1906 Hasta: 27/04/1906 Proyecto de saneamiento del terraplén del kilómetro 53,541,50 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0089 - 027 Desde: 26/6/1902 Hasta: 26/6/1902 Proyecto de supresión de cruce de la vía de Córdoba a Sevilla en la estación de Cercadilla.

A - 0089 - 028 Desde: 09/02/1917 Hasta: 20/02/1917 Proyecto de construcción de una casilla para guarda en la estación de Los Ojuelos en la línea de Morón a Osuna.

A - 0089 - 029 Desde: 30/01/1917 Hasta: 02/02/1917 Proyecto de sustitución del tablero de cada uno de los pontones de tres metros de luz situados en los kilómetros 56,456; 116,652 y 142,865 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0089 - 030 Desde: 20/12/1916 Hasta: 26/02/1917 Proyecto de nuevo emplazamiento del dormitorio de maquinistas y del cocherón de locomotoras de la nueva reserva de la estación de Jerez.

A - 0089 - 031 Desde: 07/08/1919 Hasta: 14/08/1919 Proyecto de construcción de un retrete en la estación de Dos Hermanas en la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0089 - 032 Desde: 08/06/1916 Hasta: 15/01/1917 Proyecto de caseta para el servicio del apartadero propiedad de la Sociedad Catalana de Gas y Electricidad de Sevilla en el ramal al puerto de Sevilla.

A - 0089 - 033 Desde: 12/03/1917 Hasta: 12/03/1917 Proyecto de modificación de la distribución del edificio de viajeros de la estación de Puerto Real en la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0090 - 001 Desde: 09/07/1923 Hasta: 30/07/1923 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Huétor-Tájar.

A - 0090 - 002 Desde: 19/04/1912 Hasta: 10/08/1912 Proyecto de puente giratorio de máquinas para la estación de Archidona.

A - 0090 - 003 Desde: 25/03/1916 Hasta: 11/04/1916 Proyecto de ampliación en cinco metros de la casa para seis agentes construida en la estación de Archidona.

A - 0090 - 004 Desde: 16/10/1911 Hasta: 11/11/1911 Apartadero de Puente-Quebrada situado en el kilómetro 67,438 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0090 - 005 Desde: 27/09/1913 Hasta: 27/09/1914 Apartadero Nuestra Señora del Rosario situado en el kilómetro 108,630 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0090 - 006 Desde: 28/09/1914 Hasta: 19/12/1914 Apartadero San Isidro situado en el kilómetro 119,498 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0090 - 007 Desde: 10/03/1913 Hasta: 29/05/1913 Proyecto de ampliación del muelle cubierto de la estación de Loja.

A - 0090 - 008 Desde: 12/10/1917 Hasta: 22/10/1917 Proyecto de construcción de una casilla para el guardabarreras en el paso a nivel del kilómetro 59,213 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0090 - 009 Desde: 11/02/1917 Hasta: 02/03/1917 Proyecto de instalación de alumbrado eléctrico en la estación de Antequera.

A - 0090 - 010 Desde: 21/04/1914 Hasta: 22/05/1914 Proyecto de relleno de cajas de préstamos existentes entre el kilómetro 119,800 y 120 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0090 - 011 Desde: 29/11/1917 Hasta: 19/12/1917 Proyecto de muro de contención en el kilómetro 62,500 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0090 - 012 Desde: 05/06/1921 Hasta: 25/07/1921 Proyecto de tajea tubular de sesenta centímetros de luz en el kilómetro 50,300 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0090 - 013 Desde: 16/12/1901 Hasta: 16/12/1901 Proyecto reformado de un embarcadero en el puerto de Almería realizado por Andrés Monche.

A - 0090 - 014 Desde: 21/02/1879 Hasta: 21/02/1879 Proyecto realizado por Federico Gil de los Reyes de un ramal para el servicio de la fábrica de gas enlazado en la estación de San Fernando con la vía general de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0090 - 017 Desde: 18/05/1929 Hasta: 25/11/1929 Proyecto de mejoras y abastecimiento de agua en la estación de Écija.

A - 0091 - 001 Desde: 22/04/1926 Hasta: 14/11/1929 Proyecto de reforma y ampliación de vías y construcción de muelles en la estación de La Peña.

A - 0091 - 002 Desde: 06/06/1917 Hasta: 11/06/1917 Proyecto de dos vías muertas en la estación de Utrera.

A - 0091 - 003 Desde: 16/12/1916 Hasta: 23/12/1916 Construcción de los pasos inferiores en la estación de Utrera.

A - 0091 - 004 Desde: 05/02/1917 Hasta: 03/03/1917 Proyecto de modificación de los cierres y sustitución de las puertas del paso a nivel de la estación de San Fernando situado en el kilómetro 143,890 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0091 - 005 Desde: 20/04/1917 Hasta: 26/09/1917 Proyecto de edificio para viajeros en la estación de Dos Hermanas.

A - 0091 - 006 Desde: 28/02/1919 Hasta: 24/03/1919 Proyecto de construcción de un muelle descubierto y adoquinado del patio de viajeros de la estación de Dos Hermanas.

A - 0091 - 007 Desde: 17/12/1917 Hasta: 14/01/1919 Proyecto de cantina para la estación de Dos Hermanas.

A - 0091 - 008 Desde: 03/02/1917 Hasta: 04/03/1917 Proyecto de una verja para desahogo del restaurante en la estación de Utrera.

A - 0091 - 009 Desde: 25/03/1916 Hasta: 25/03/1916 Proyecto de construcción de marquesinas en la estación de Utrera.

A - 0091 - 010 Desde: 24/02/1917 Hasta: 04/05/1917 Proyecto de construcción de una vía muerta en la estación del Puerto de Santa María.

A - 0091 - 011 Desde: 25/02/1914 Hasta: 17/03/1914 Proyecto de red protectora de la vía férrea en su cruce con las líneas telegráficas de la estación radiotelegráfica de Cádiz elaborado por la Compañía Nacional de Telegrafía Sin Hilos.

A - 0091 - 012 Desde: 12/01/1912 Hasta: 11/02/1913 Obras de ampliación del edificio de viajeros de la estación de Granada.

A - 0091 - 013 Desde: 28/06/1913 Hasta: 31/07/1913 Proyecto de obras de saneamiento de la trinchera llamada Bacar en la desviación construida para el paso del río Gor desde el kilómetro 19,200 al 19,470 de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0091 - 014 Desde: 18/06/1913 Hasta: 16/02/1914 Medición entre las estaciones de Gor y Gorafe, después de la variante del trayecto del río Gor, para que la Compañía pueda cobrar un kilómetro más como resultante de la variante.

A - 0091 - 015 Desde: 17/04/1912 Hasta: 11/05/1912 Informe de la Dirección General de Obras Públicas relativo a la apertura del servicio de Gerena.

A - 0091 - 016 Desde: 20/06/1908 Hasta: 16/07/1908 Proyecto de construcción de retrete y lavadero para viviendas de empleados en la estación de Jerez.

A - 0091 - 017 Desde: 17/07/1908 Hasta: 28/07/1908 Construcción de viviendas para dos agentes en el edificio del Archivo Central de la estación de Sevilla, ya que éste se ha trasladado a las Oficinas Centrales de Málaga.

A - 0091 - 018 Desde: 01/04/1908 Hasta: 11/04/1908 Proyecto de construcción de vías para reparación de vehículos en la estación de Granada.

A - 0091 - 019 Desde: 24/09/1908 Hasta: 30/09/1908 Proyecto de viviendas para cinco empleados en la estación de Sevilla.

A - 0091 - 020 Desde: 13/05/1926 Hasta: 29/11/1930 Proyecto de ampliación de vías y construcción de muelles en la estación de Las Mellizas.

A - 0092 - 001 Desde: 05/08/1925 Hasta: 28/03/1933 Proyecto y reforma del proyecto de ensanche de las explanaciones de acceso al nuevo puente de Alcaide y sustitución del puente metálico, situado en el kilómetro 5,346 sobre el río Guadalquivir.

A - 0093 - 001 Desde: 31/01/1928 Hasta: 30/12/1933 Proyecto y reforma al proyecto de enlace directo de las líneas de Osuna a La Roda y de Córdoba a Málaga.

A - 0093 - 002 Desde: 18/01/1917 Hasta: 28/04/1917 Proyecto de relleno de los terrenos que la Compañía posee en el Prado de Santa Justa y la colocación de una vía apartadero en el kilómetro 4,500 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0093 - 003 Desde: 12/02/1919 Hasta: 24/02/1919 Proyecto de construcción de un retrete en la estación del Empalme de El Trocadero situado en el kilómetro 130,458 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0093 - 004 Desde: 17/02/1917 Hasta: 12/03/1917 Proyecto de nuevo emplazamiento del taller del recorrido en la reserva de la estación de Jerez.

A - 0093 - 005 Desde: 06/03/1917 Hasta: 24/04/1917 Proyecto de ampliación del edificio vivienda del jefe de estación en el Empalme de El Trocadero.

A - 0093 - 006 Desde: 14/03/1917 Hasta: 24/04/1917 Proyecto de cobertizo para una locomóvil anexo al taller de la estación de Utrera.

A - 0093 - 007 Desde: 16/02/1934 Hasta: 16/02/1934 Proyecto de ampliaciones y mejoras en la estación de Málaga-Principal. Modificaciones en los presupuestos ordenados por R. O. del 21 de diciembre de 1929.

A - 0093 - 008 Desde: 13/09/1929 Hasta: 03/01/1935 Proyecto reformado de almacén para gran velocidad en la estación de La Carlota destinándose parte a vivienda de un agente.

A - 0094 - 001 Desde: 07/02/1929 Hasta: 22/11/1929 Proyecto de ampliación y mejoras de la estación de Antequera.

A - 0094 - 002 Desde: 01/10/1909 Hasta: 06/12/1909 Proyecto presentado por Alberto Thieban, Presidente del Consejo de Administración de la Sociedad General de Industria y Comercio, de un apartadero en el kilómetro 1,350 de la línea para el servicio de la fábrica de Productos Químicos La Trinidad.

A - 0094 - 003 Desde: 03/07/1931 Hasta: 25/04/1932 Proyecto de modificación y mejoras en viviendas de personal en la estación de Bobadilla.

A - 0095 - 001 Desde: 03/04/1929 Hasta: 17/08/1933 Proyecto de prolongación del camino vecinal, afirmado de patios, cierres y otras mejoras en la estación de Montemayor.

A - 0095 - 002 Desde: 10/09/1934 Hasta: 10/09/1934 Proyecto de ampliaciones y mejoras en la estación de Málaga-Principal. Justificación de la partidaalzada concedida por orden ministerial de fecha 13 de agosto de 1934 para la prolongación de la marquesina del andén.

A - 0095 - 003 Desde: 25/09/1929 Hasta: 26/10/1935 Proyecto reformado del relativo a sustitución de los puentes metálicos situados en los kilómetros 139,731 y 140,979 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0096 - 001 Desde: 09/12/1929 Hasta: 09/12/1929 Proyecto de nueva estación de Puerto Martín en el kilómetro 41,870 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0096 - 002 Desde: 26/08/1908 Hasta: 26/08/1908 Proyecto de vivienda para tres agentes en la estación de Cádiz.

A - 0096 - 003 Desde: 03/08/1908 Hasta: 12/08/1908 Proyecto de modificación del edificio de viajeros de la estación de Puerto Real.

A - 0096 - 004 Desde: 11/05/1908 Hasta: 11/06/1908 Proyecto de ampliación y modificación de vías de la estación de Dos Hermanas.

A - 0096 - 005 Desde: 04/03/1908 Hasta: 23/03/1908 Proyecto de cambio de emplazamiento de una grúa hidráulica en la estación de Las Cabezas.

A - 0096 - 006 Desde: 01/06/1908 Hasta: 16/12/1908 Proyecto de construcción de un apartadero en el kilómetro 99,450 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0096 - 008 Desde: 07/03/1908 Hasta: 08/04/1908 Proyecto de instalación de una factoría en el muelle de trasbordo de la estación del Empalme con Córdoba.

A - 0096 - 007 Desde: 30/03/1908 Hasta: 30/03/1908 Proyecto de prolongación de la vía del muelle de la estación de Empalme con Córdoba.

A - 0096 - 009 Desde: 13/06/1908 Hasta: 24/09/1908 Proyecto de instalación de un cubato para la alimentación de máquinas en la estación del Puerto de Santa María.

A - 0096 - 010 Desde: 05/12/1908 Hasta: 05/12/1908 Proyecto del puente metálico de Riofrío, de ciento dieciocho metros y cincuenta centímetros de luz, situado en el kilómetro 59,312 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0096 - 011 Desde: 16/03/1908 Hasta: 23/03/1908 Proyecto de emplazamiento de una casa para dos agentes en la estación de Tocón.

A - 0096 - 012 Desde: 05/02/1908 Hasta: 15/02/1908 Proyecto de reemplazo de los pontones metálicos, de dos, dos y medio, tres y cuatro metros de luz, de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0096 - 013 Desde: 01/04/1908 Hasta: 14/04/1908 Proyecto de modificación de cambio de la vía segunda, lado Córdoba, de la estación del Empalme con Córdoba.

A - 0096 - 014 Desde: 20/06/1909 Hasta: 07/09/1909 Proyecto de construcción de una casa para cuatro agentes en la estación del Empalme de Córdoba.

A - 0096 - 015 Desde: 19/02/1909 Hasta: 09/03/1909 Proyecto de ampliación de vías y emplazamiento de una casa para dos agentes en la estación de Las Cabezas.

A - 0099 - 015 Desde: 09/12/1910 Hasta: 23/02/1911 Concesión y proyecto de construcción de una estación para el servicio de viajeros en la zona del puerto de Málaga, común para las líneas de Málaga a Vélez-Málaga y Málaga a Coín.

A - 0096 - 016 Desde: 15/05/1909 Hasta: 24/05/1909 Proyecto de cubierta de una parte del muelle de la estación de San Fernando.

A - 0097 - 002 Desde: 31/10/1930 Hasta: 30/10/1931 Proyecto reformado de construcción de una vivienda para un agente de Cártama y otras varias en distintos puntos kilométricos de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0097 - 003 Desde: 20/11/1925 Hasta: 20/11/1925 Proyecto de puente de Fuensequilla, de cuarenta y ocho metros de luz, en el kilómetro 14,417 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0097 - 004 Desde: 25/08/1910 Hasta: 06/10/1911 Proyecto de refuerzo del puente de Sancti Petri, de ciento dos metros y cuarenta centímetros de luz, situado en el kilómetro 142,382 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0098 - 001 Desde: 22/06/1896 Hasta: 22/06/1896 Proyecto de desviación de la línea de Puente Genil a Linares entre los kilómetros 104,511,65 y 105,114,85 y pequeña variación del eje de la vía entre los kilómetros 105,114,85 y 105,718, realizado por el ingeniero L. Vasconi.

A - 0098 - 002 Desde: 24/07/1905 Hasta: 24/07/1905 Proyecto de vía marítima definitiva modificando la actual y ampliándolo al andén de costa y dique de Levante del puerto de Almería.

A - 0098 - 003 Desde: 07/11/1896 Hasta: 07/11/1896 Proyecto de puente de acero sobre pilotes de rosca para el paso de la Rambla del Obispo en la vía marítima de Almería.

A - 0098 - 004 Desde: 06/3/1917 Hasta: 26/3/1917 Proyecto de ampliación de dos de las vías pertenecientes al depósito de la estación de Cercadilla y modificación y ampliación de los muelles de combustible del indicado depósito.

A - 0098 - 005 Desde: 18/07/1916 Hasta: 25/09/1916 Restablecimiento del cambio de enlace y aparatos de seguridad del apartadero de La Pesadilla situado en el kilómetro 91,223 de la línea de Córdoba a Málaga para reanudar el servicio con la S.A. Metalúrgica y Minera de Málaga.

A - 0098 - 006 Desde: 04/02/1917 Hasta: 26/02/1917 Proyecto de instalación de una grúa hidráulica en la estación de Torres Cabrera.

A - 0098 - 007 Desde: 07/02/1914 Hasta: 19/02/1914 Proyecto de prolongación de la vía segunda en las estaciones de Torres Cabrera y Fuente Piedra.

A - 0098 - 008 Desde: 19/05/1913 Hasta: 29/07/1913 Proyecto de la instalación de alumbrado eléctrico realizado por la S. A. La Eléctrica de Nuestra Señora del Carmen en la estación de Aguilar de la Frontera.

A - 0098 - 009 Desde: 03/02/1917 Hasta: 03/03/1917 Proyecto de cierre del muelle cubierto de la estación de Aguilar de la Frontera y de sustitución de chapas onduladas por tejas planas.

A - 0098 - 010 Desde: 01/05/1918 Hasta: 14/05/1918 Proyecto de sustitución de la valla de madera de la estación de Aguilar de la Frontera por otra, un tapial de carbonilla con siete zócalos y pilares de mampostería.

A - 0098 - 011 Desde: 30/05/1912 Hasta: 18/07/1912 Proyecto de construcción de una casa para cantina en la estación de La Roda de Andalucía.

A - 0098 - 012 Desde: 17/04/1914 Hasta: 12/05/1914 Proyecto de construcción de una casa para alojamiento del jefe de reserva en la estación de La Roda de Andalucía.

A - 0098 - 013 Desde: 10/3/1913 Hasta: 29/5/1913 Proyecto de construcción de un retrete con cisterna y fosa sistema Mouras, en la estación de Cercadilla.

A - 0098 - 014 Desde: 16/02/1916 Hasta: 25/02/1916 Proyecto de construcción de una casa para el sobrestante de vía y obras en la estación de Montilla.

A - 0098 - 015 Desde: 19/02/1913 Hasta: 01/06/1913 Proyecto de construcción de un dormitorio para el maquinista en la estación de Bobadilla.

A - 0098 - 016 Desde: 13/02/1913 Hasta: 05/08/1913 Desplazamiento de la grúa hidráulica del depósito de máquinas de la estación de Bobadilla.

A - 0098 - 017 Desde: 26/03/1913 Hasta: 20/06/1913 Proyecto de construcción de un depósito de cemento armado de ciento cincuenta metros cúbicos de capacidad destinado a grúa de riego en la estación de Málaga.

A - 0098 - 018 Desde: 10/03/1913 Hasta: 02/06/1913 Proyecto de prolongación del andén para trenes de salida de la estación de Málaga-Principal.

A - 0098 - 019 Desde: 09/03/1916 Hasta: 21/03/1916 Proyecto de construcción de una marquesina para el andén central de la estación de Bobadilla.

A - 0098 - 020 Desde: 30/07/1891 Hasta: 30/07/1891 Proyecto de empalme de la estación de Bobadilla con la estación de los Ferrocarriles Andaluces y del emplazamiento del paso a nivel.

A - 0098 - 021 Desde: 24/02/1909 Hasta: 08/05/1909 Proyecto de modificación del edificio de viajeros de la estación de San Fernando.

A - 0098 - 022 Desde: 10/04/1909 Hasta: 15/04/1909 Proyecto de cierre del muelle viejo de la estación de Sevilla.

A - 0098 - 023 Desde: 07/07/1909 Hasta: 28/07/1909 Proyecto de desagüe del retrete para empleados de la estación de Jerez.

A - 0098 - 024 Desde: 02/04/1909 Hasta: 14/04/1909 Proyecto de construcción de una casa para la bomba de agua de la estación de Jerez.

A - 0098 - 025 Desde: 22/05/1909 Hasta: 27/05/1909 Proyecto de modificación del edificio del viajeros de la estación de Puerto Real.

A - 0098 - 026 Desde: 29/05/1909 Hasta: 03/08/1909 Proyecto de construcción de una casa para el guarda del almacén de la estación de Puerto Real.

A - 0098 - 027 Desde: 28/03/1910 Hasta: 28/06/1910 Proyecto de construcción de una casa para la máquina-bomba de la estación de Utrera.

A - 0098 - 028 Desde: 03/06/1893 Hasta: 22/07/1893 Proyecto de replanteo del Ferrocarril de Linares a Almería en la parte comprendida entre los kilómetros 85,200 y 95,675, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0098 - 029 Desde: 21/04/1926 Hasta: 21/04/1926 Plano del puente de Torrecilla del Peral sobre el río Guadajoz, de dieciséis metros y veinte centímetros de luz, situado en el kilómetro 10,047,31 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0099 - 001 Desde: 10/06/1911 Hasta: 10/06/1911 Proyecto presentado por la Compañía Sevillana de Electricidad para modificar el cruce del tranvía con el Ferrocarril del Empalme de Sevilla en el paso a nivel del kilómetro 5,269 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0099 - 002 Desde: 20/06/1910 Hasta: 08/10/1910 Relación de pruebas de resistencia en tramos metálicos y de hormigón armado de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0099 - 003 Desde: 30/06/1911 Hasta: 29/07/1911 Relación de reconocimiento y resistencia en el puente de la madre vieja del Salado de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0099 - 004 Desde: 25/04/1911 Hasta: 30/05/1911 Proyecto de reemplazo del puente metálico del kilómetro 148,060 por otro de cemento armado de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0099 - 005 Desde: 04/06/1915 Hasta: 24/06/1915 Proyecto de modificación de la cerca de la estación de Granada en las proximidades del edificio de oficinas de la Compañía.

A - 0099 - 006 Desde: 20/12/1911 Hasta: 28/07/1913 Proyecto de ampliación del edificio de viajeros de la estación de Granada.

A - 0099 - 007 Desde: 02/06/1926 Hasta: 02/06/1926 Proyecto de pavimentación de la Plaza de Santiago y calles del Muro y Pozo del Olivar de Jerez de la Frontera.

A - 0099 - 008 Desde: 10/04/1929 Hasta: 10/04/1929 Proyecto de ensanche de los terraplenes de acceso al puente de Las Mellizas situado en el kilómetro 148,030 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0099 - 009 Desde: 25/12/1928 Hasta: 25/12/1928 Proyecto de construcción de un nuevo taller de recorrido en la estación de Málaga-Principal.

A - 0099 - 010 Desde: 24/01/1927 Hasta: 26/08/1929 Proyecto de ampliación de vías y construcción de muelles en la estación de Las Mellizas.

A - 0099 - 011 Desde: 17/08/1928 Hasta: 21/09/1931 Proyecto de ampliación de vías y construcción de dependencias para el depósito de La Roda de Andalucía.

A - 0099 - 012 Desde: 29/08/1929 Hasta: 13/12/1929 Relación de hierros pesados en la estación de Bobadilla.

A - 0099 - 013 Desde: 22/04/1893 Hasta: 22/04/1893 Proyecto de viaducto metálico, de ciento cincuenta y cuatro metros de luz dividido en tres tramos, sobre la rambla Gérgal realizado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0099 - 014 Desde: 22/03/1910 Hasta: 31/03/1910 Solicitud realizada por la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para que autorice la circulación de trenes de aquella sobre el ramal de Málaga al Puerto.

A - 0100 - 001 Desde: 01/09/1903 Hasta: 03/07/1905 Reconocimiento, medición e inauguración oficiales del tramo de Linares a Baeza-Empalme de la línea de Linares a Almería.

A - 0100 - 002 Desde: 17/05/1898 Hasta: 09/04/1899 Concesión, reconocimiento, medición e inauguraciones oficiales del tramo entre las estaciones de Quesada y Larva.

A - 0100 - 003 Desde: 23/06/1898 Hasta: 30/07/1898 Reconocimiento, medición e inauguración oficial del tramo entre Huesa-Alicún y Larva de la línea de Linares a Almería.

A - 0100 - 004 Desde: 11/12/1897 Hasta: 24/03/1898 Expediente relativo al reconocimiento, medición e inauguración oficial del tramo entre Huesa-Alicún y Alamedilla-Guahortuna y tramos intermedios.

A - 0100 - 005 Desde: 14/10/1896 Hasta: 22/04/1897 Expediente relativo al reconocimiento, medición e inauguración oficial del tramo comprendido entre Alamedilla y Moreda y tramos intermedios en la línea de Linares a Almería.

A - 0100 - 006 Desde: 19/06/1896 Hasta: 02/11/1896 Reconocimiento, medición e inauguración oficiales del tramo entre las estaciones de Moreda y Guadix.

A - 0100 - 007 Desde: 26/03/1895 Hasta: 30/10/1908 Reconocimiento, medición e inauguración oficial del tramo entre las estaciones de Guadix y Almería.

A - 0100 - 008 Desde: 21/12/1915 Hasta: 16/01/1916 Proyecto de construcción de rampa de acceso en el muelle para ganado en la estación de Málaga.

A - 0100 - 009 Desde: 15/04/1891 Hasta: 23/04/1891 Reparación de la marquesina del edificio de viajeros de la estación de Álora.

A - 0100 - 010 Desde: 12/02/1892 Hasta: 21/03/1892 Expediente promovido por la División Hidrológica del Guadalquivir que solicita permiso a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para utilizar los puentes metálicos de Alcaide y Puente Genil y cercanos a estaciones de aforo para hacer marcas de las crecidas del Guadalquivir.

A - 0100 - 011 Desde: 16/12/1904 Hasta: 30/01/1905 Obras de reparación del pontón de paso inferior para el camino de Espejo a Montalbán, de cuatro metros y ochenta centímetros de luz, en el kilómetro 38,868 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0100 - 012 Desde: 15/10/1906 Hasta: 23/10/1906 Solicitud de pruebas sobre un tramo y puente de madera provisionales entre Gobantes y Bobadilla.

A - 0100 - 013 Desde: 17/02/1908 Hasta: 24/02/1908 Reparación de vías por corrimiento del terreno en el kilómetro 157,600 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0100 - 014 Desde: 04/06/1898 Hasta: 04/06/1898 Oficio por el que comunica la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces a la División de Ferrocarriles que va a iniciar obras de reconstrucción en una alcantarilla de cuatro metros de luz en el kilómetro 139,860 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0100 - 015 Desde: 17/01/1898 Hasta: 17/01/1898 Informe que hace la División de Ferrocarriles en una visita de inspección de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0100 - 016 Desde: 07/05/1900 Hasta: 07/05/1900 Informe de los desperfectos y posterior vigilancia en el túnel número 4 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0100 - 017 Desde: 06/02/1892 Hasta: 06/02/1892 Informe sobre el estado de la vía en algunos kilómetros de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0100 - 018 Desde: 09/06/1894 Hasta: 09/06/1894 Informe de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces a la División de Ferrocarriles sobre el desmontaje del viaducto de El Chorro que es propiedad de la Casa Larios.

A - 0100 - 019 Desde: 12/01/1892 Hasta: 21/01/1892 Reparación de vías como consecuencia de desprendimientos de rocas en el kilómetro 140,632 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0100 - 020 Desde: 09/03/1892 Hasta: 16/03/1896 Visita de inspección sobre el estado de conservación de los túneles de El Chorro y del viaducto en los kilómetros 141,063 y 142 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0100 - 021 Desde: 14/04/1894 Hasta: 28/04/1894 Informes sobre obras de conservación correspondientes a la renovación de traviesas, revoco de bóvedas, limpieza de fosos y cunetas, realizadas en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0100 - 022 Desde: 27/05/1901 Hasta: 24/08/1901 Informe sobre el estado de los túneles 4 ,5, 6 y 7 de Rocas Llanas y medidas que propone el ingeniero encargado para la reparación y de algunos tramos de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0100 - 023 Desde: 31/07/1895 Hasta: 13/08/1895 Reforma del puente metálico sobre el río Genil en el kilómetro 78,615 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0100 - 024 Desde: 23/07/1897 Hasta: 07/12/1897 Informes dirigidos a la División de Ferrocarriles por los ingenieros encargados que dan cuenta del resultado de sus visitas de inspección del estado de conservación de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0100 - 025 Desde: 15/01/1895 Hasta: 15/01/1895 Proyecto de consolidación del terraplén y desvío de la vía general en el kilómetro 132,800, a causa de las erosiones del río Guadalhorce en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0100 - 026 Desde: 09/07/1895 Hasta: 23/07/1895 Informes dirigidos a la División de los Ferrocarriles por los ingenieros encargados que dan cuenta del resultado de sus visitas de inspección del estado de conservación de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0100 - 027 Desde: 02/03/1898 Hasta: 14/05/1898 Informes de la División de Ferrocarriles sobre el estado general de la línea de Córdoba a Málaga y que remite a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para su reparación.

A - 0100 - 028 Desde: 13/10/1905 Hasta: 02/12/1905 Proyecto de consolidación del paso inferior del kilómetro 38,868 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0100 - 029 Desde: 13/04/1901 Hasta: 13/04/1901 Informe de la División de Ferrocarriles sobre el estado general de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0100 - 030 Desde: 06/08/1909 Hasta: 06/08/1909 Oficio de la Sección de Córdoba del cuerpo de telégrafos comunicando a la División de Ferrocarriles que se propone renovar un poste de entronque del ramal telegráfico situado en el kilómetro 55,400 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0100 - 031 Desde: 25/9/1877 Hasta: 25/9/1877 Comunicación del Gobernador Militar de Córdoba a la Dirección General de Obras Públicas, del descarrilamiento de un tren con motivo de un desprendimiento ocurrido el 23 de septiembre de 1877 en el Km. 34 de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0100 - 032 Desde: 29/04/1922 Hasta: 08/06/1922 Proyecto de cerramiento de la reserva en la estación de Jerez.

A - 0100 - 033 Desde: 30/03/1916 Hasta: 15/05/1916 Proyecto de construcción de una nueva reserva de máquinas en la estación de Jerez.

A - 0100 - 034 Desde: 21/08/1916 Hasta: 12/09/1916 Proyecto de cochera para carruajes en la estación de Jerez.

A - 0100 - 035 Desde: 06/03/1917 Hasta: 24/04/1917 Proyecto de ampliación del edificio de viajeros de la estación del Empalme de El Trocadero.

A - 0100 - 036 Desde: 04/02/1914 Hasta: 16/02/1914 Proyecto de construcción de una vía muerta en la estación de San Fernando.

A - 0100 - 037 Desde: 05/01/1921 Hasta: 01/10/1922 Proyecto de adoquinado del patio de viajeros en la estación de Cádiz.

A - 0100 - 038 Desde: 21/02/1922 Hasta: 20/03/1922 Proyecto de cerramiento del foso militar en la estación de Cádiz.

A - 0100 - 039 Desde: 04/02/1914 Hasta: 25/02/1914 Habilidadación del apartadero de Rodrigo en el kilómetro 28,575 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0100 - 040 Desde: 29/02/1916 Hasta: 18/03/1916 Proyecto de establecimiento de una vía muerta en el apartadero de Don Rodrigo situado en el kilómetro 28,575 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0100 - 041 Desde: 23/04/1913 Hasta: 10/06/1913 Proyecto de construcción de una vía para cruce de trenes en el apeadero de Don Rodrigo en el kilómetro 28,650 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0100 - 042 Desde: 28/02/1917 Hasta: 06/03/1917 Proyecto de modificación del edificio de la cantina para instalación de dos viviendas en la estación de Setenil.

A - 0100 - 043 Desde: 30/09/1912 Hasta: 12/10/1912 Proyecto de ampliación del muelle descubierto en la estación de Jimena.

A - 0100 - 044 Desde: 28/02/1918 Hasta: 11/03/1918 Proyecto para establecer una toma de agua del río Guadairo en la estación de Gaucín situada en el kilómetro 119,140 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0100 - 045 Desde: 12/03/1917 Hasta: 12/03/1917 Instalación de retretes en el depósito de máquinas y talleres en la estación de Algeciras.

A - 0100 - 046 Desde: 29/03/1916 Hasta: 16/04/1916 Proyecto de ampliación del patio de mercancías en la estación de Los Barrios.

A - 0100 - 047 Desde: 23/12/1914 Hasta: 19/01/1915 Cambio de alumbrado en la estación de San Roque.

A - 0100 - 048 Desde: 07/05/1917 Hasta: 18/05/1917 Proyecto de una casa para bombero en la estación de Castellar en la línea Bobadilla a Algeciras.

A - 0100 - 049 Desde: 28/11/1908 Hasta: 29/04/1912 Instalación de una red para el alumbrado eléctrico en la ciudad de Algeciras que afecta al cruce del ferrocarril en el kilómetro 176,650 de la línea Bobadilla a Algeciras.

A - 0100 - 050 Desde: 13/03/1918 Hasta: 18/03/1918 Reconstrucción y reparación del muro de contención en el kilómetro 79,700 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0100 - 051 Desde: 13/05/1897 Hasta: 09/06/1897 Reparación del puente denominado Las Rocas Llanas, en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0100 - 052 Desde: 09/05/1895 Hasta: 20/11/1895 Reconocimiento, medición e inauguración oficial del tramo entre Baeza-Empalme y Quesada de la línea de Linares a Almería que incluye mediciones y reconocimientos de tramos intermedios.

A - 0101 - 001 Desde: 26/07/1912 Hasta: 13/01/1913 Proyecto de saneamiento y desagüe general de la estación Málaga-Principal.

A - 0101 - 002 Desde: 15/05/1912 Hasta: 08/07/1912 Proyecto de construcción de un drenaje para sanear el desmonte situado en el kilómetro 30,500 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0101 - 003 Desde: 26/08/1912 Hasta: 07/05/1914 Autorización para la instalación de los apartaderos situados en los kilómetros 139,835 y 144,553 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0101 - 004 Desde: 23/04/1913 Hasta: 20/06/1913 Proyecto de prolongación de los muros de contención para consolidar la trinchera situada entre los kilómetros 41,900 y 42,300 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0101 - 005 Desde: 29/11/1917 Hasta: 18/12/1917 Proyecto de obras de defensa de la vía en los kilómetros 134,750 y el 148,030 realizadas, respectivamente, en el terraplén de Las Galerías y el puente de Las Mellizas en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0101 - 006 Desde: 29/04/1918 Hasta: 14/05/1918 Proyecto de revestimiento del túnel número 16 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0101 - 007 Desde: 17/09/1912 Hasta: 11/10/1912 Proyecto de instalación de alumbrado eléctrico en la estación de El Chorro suministrado por la Sociedad Hidroeléctrica de El Chorro.

A - 0101 - 008 Desde: 28/03/1917 Hasta: 04/05/1917 Proyecto de toma de agua en el río Guadalhorce para el servicio de la estación de Álora frente al kilómetro 155,550 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0101 - 009 Desde: 13/05/1912 Hasta: 27/04/1916 Proyecto de obras de defensa del río Guadalhorce en el kilómetro 170 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0101 - 010 Desde: 25/09/1907 Hasta: 15/08/1908 Obras de reparación del puente sobre el río Guadalmedina del ramal al puerto de Málaga.

A - 0101 - 011 Desde: 25/09/1907 Hasta: 13/11/1907 Estado de la vía y obras de reparación del puente sobre el río Campanillas en el tramo situado entre Gobantes y Campanillas.

A - 0101 - 012 Desde: 04/03/1922 Hasta: 17/03/1922 Proyecto de construcción de una oficina para el jefe de reserva en la estación de Sevilla-San Bernardo.

A - 0101 - 013 Desde: 31/01/1914 Hasta: 16/02/1914 Proyecto de construcción de un edificio para almacenes, talleres y despacho en la estación de Sevilla.

A - 0101 - 014 Desde: 25/04/1922 Hasta: 08/06/1922 Proyecto de ampliación del parque de carbones y modificación de las vías de la estación de Utrera.

A - 0101 - 015 Desde: 01/02/1915 Hasta: 23/02/1915 Proyecto de cerramiento de los terrenos que en el prado de Santa Justa ha adquirido la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para ampliación de la estación de Sevilla.

A - 0101 - 016 Desde: 11/03/1916 Hasta: 27/03/1916 Proyecto de modificación del edificio de viajeros y construcción de una vivienda para dos agentes en la estación del Empalme de Córdoba.

A - 0101 - 018 Desde: 05/07/1922 Hasta: 31/07/1922 Proyecto de construcción de un anexo para cocina adosado al edificio de la cantina de la estación de Dos Hermanas.

A - 0101 - 019 Desde: 23/01/1912 Hasta: 21/03/1912 Proyecto de construcción de dos vías muertas en la estación de Dos Hermanas.

A - 0101 - 020 Desde: 27/12/1919 Hasta: 29/03/1920 Proyecto de modificación y ampliación de vías en la estación de Utrera.

A - 0101 - 021 Desde: 04/02/1914 Hasta: 16/02/1914 Proyecto de construcción de una vía muerta de trescientos cincuenta metros de longitud útil en la estación de Utrera.

A - 0101 - 022 Desde: 13/08/1913 Hasta: 05/12/1913 Proyecto de pabellón para el servicio sanitario en la estación de Utrera.

A - 0101 - 023 Desde: 08/06/1914 Hasta: 23/12/1915 Proyecto de construcción de dos pasos inferiores en la estación de Utrera.

A - 0101 - 024 Desde: 22/12/1911 Hasta: 16/03/1912 Reglamentación del servicio del apartadero situado en el kilómetro 20,940 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0101 - 025 Desde: 30/04/1912 Hasta: 09/05/1912 Proyecto de construcción de un apartadero situado en el kilómetro 14,523 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0101 - 026 Desde: 30/08/1914 Hasta: 14/05/1915 Proyecto de muro de cierre en el paso a nivel situado en el kilómetro 5,269 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0101 - 027 Desde: 24/11/1914 Hasta: 12/04/1915 Solicitud de pruebas de resistencia en el puente del Águila situado en el kilómetro 140,951 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0101 - 028 Desde: 21/10/1915 Hasta: 23/05/1916 Proyecto de sustitución del platelage metálico por losas de hormigón armado en el puente metálico de San Pedro situado en el kilómetro 127,378 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0101 - 029 Desde: 19/08/1913 Hasta: 25/10/1913 Realización de resistencia en el puente de Sancti Petri, de ciento veinte metros de luz, situado en el kilómetro 142,382 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0101 - 030 Desde: 13/02/1913 Hasta: 05/08/1913 Proyecto de reemplazo del pontón, de cuatro metros de luz, situado en el kilómetro 71,665 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0101 - 031 Desde: 29/06/1914 Hasta: 01/08/1914 Proyecto de reemplazo de los pontones de cuatro metros y de dos metros y cincuenta centímetros de luz, situados, respectivamente, en los kilómetros 68,347 y 74,066 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0102 - 002 Desde: 13/08/1911 Hasta: 04/09/1911 Minutas sobre el proyecto de construcción de un ramal de enlace con los talleres de la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga.

A - 0102 - 009 Desde: 21/04/1910 Hasta: 26/08/1914 Proyecto de ampliación de vías en la estación de viajeros del puerto de Málaga, común a las líneas de Málaga a Vélez-Málaga y de Coín a Málaga.

A - 0102 - 010 Desde: 31/03/1911 Hasta: 21/07/1911 Proyecto de construcción de tramos de hormigón armado presentado por la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga.

A - 0102 - 015 Desde: 16/06/1910 Hasta: 12/06/1910 Establecimiento de instalaciones provisionales en el muelle de Heredia para el intercambio de mercancías entre la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga.

A - 0102 - 016 Desde: 30/07/1910 Hasta: 30/07/1910 Apertura al servicio del ramal que va desde la estación de La Malagueta al puerto de Málaga.

A - 0102 - 017 Desde: 31/03/1916 Hasta: 19/06/1916 Proyecto realizado por Agustín de la Jubera de refuerzo del puente de San Alejandro, de ciento cincuenta y ocho metros y sesenta centímetros de luz, situado en el kilómetro 124,465 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0102 - 018 Desde: 28/07/1913 Hasta: 05/12/1913 Proyecto de refuerzo de los puentes de Boca del Ave y del Águila, de sesenta metros de luz, situados respectivamente en los kilómetros 140,665 y 140,951 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0102 - 020 Desde: 12/02/1912 Hasta: 22/03/1912 Proyecto de construcción de una casilla para el personal en la estación de Bobadilla.

A - 0102 - 021 Desde: 07/03/1917 Hasta: 23/03/1917 Proyecto de construcción de un muro de cierre en el lado de la población en la estación de Almargen.

A - 0102 - 022 Desde: 21/03/1918 Hasta: 27/03/1918 Proyecto de reformas y mejora de la vivienda del jefe de la estación de Almargen.

A - 0102 - 023 Desde: 09/05/1922 Hasta: 24/06/1922 Proyecto de construcción de un nuevo pozo de alimentación en la estación de Almargen.

A - 0102 - 024 Desde: 15/07/1919 Hasta: 08/08/1919 Proyecto de instalación de alumbrado eléctrico en la estación de Cortes de la Frontera.

A - 0103 - 001 Desde: 03/08/1921 Hasta: 20/08/1921 Proyecto de construcción de una reserva en la estación de Montejaque.

A - 0103 - 003 Desde: 31/12/1921 Hasta: 14/01/1922 Proyecto de ampliación de almacenes en la estación de Algeciras.

A - 0103 - 002 Desde: 09/08/1922 Hasta: 12/08/1922 Proyecto de sustitución de una verja por un muro de mampostería de mayor altura en la estación de Algeciras.

A - 0103 - 004 Desde: 19/04/1918 Hasta: 07/05/1918 Proyecto de modificación de la planta baja del edificio de viajeros en la estación de Algeciras.

A - 0103 - 005 Desde: 09/02/1917 Hasta: 26/02/1917 Proyecto de prolongación de la tercera vía del lado de Algeciras de la estación de Gaucín.

A - 0103 - 006 Desde: 04/02/1914 Hasta: 16/02/1914 Proyecto de construcción de un pozo de dos metros para alimentación del depósito de agua en la estación de Algeciras.

A - 0103 - 007 Desde: 25/11/1911 Hasta: 12/01/1912 Proyecto de construcción de vía adicional de servicio en la estación de Algeciras.

A - 0103 - 008 Desde: 09/06/1912 Hasta: 03/10/1912 Proyecto de dotación de teléfono en toda la línea de Bobadilla a Algeciras y en sus estaciones.

A - 0103 - 009 Desde: 04/03/1918 Hasta: 11/03/1918 Proyecto de prolongación del túnel número 2 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0103 - 010 Desde: 28/04/1921 Hasta: 03/05/1921 Proyecto de revestimiento con pies derechos de mampostería y arcos de cemento armado del túnel número 9 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0103 - 011 Desde: 02/12/1913 Hasta: 24/11/1922 Pruebas de resistencia realizadas en distintos puentes de la línea de Bobadilla a Algeciras y obras de refuerzo derivadas de éstas.

A - 0103 - 012 Desde: 27/01/1882 Hasta: 03/11/1892 Proyecto de construcción del ramal desde la estación de Málaga hasta el puerto de Málaga.

A - 0103 - 013 Desde: 03/05/1904 Hasta: 04/05/1907 Proyecto de construcción de la estación definitiva de Sevilla-San Bernardo.

A - 0103 - 018 Desde: 18/05/1903 Hasta: 02/09/1946 Proyecto de ampliación de una vía apartadero, propiedad de los Sres. Carreira, en la estación de La Peña, kilómetro 23,900 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0104 - 001 Desde: 11/10/1917 Hasta: 16/10/1917 Reparación y consolidación de trinchera y terraplenes en los kilómetros 80,100; 93,280; 93,850; 97,097 y 120,836 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0104 - 002 Desde: 29/11/1917 Hasta: 18/12/1917 Muro de sostenimiento en el kilómetro 113,520 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0104 - 003 Desde: 08/06/1922 Hasta: 24/06/1922 Proyecto de construcción de una tajea descubierta, de ochenta centímetros de luz, en la estación de San Roque situada en el kilómetro 162,297 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0104 - 004 Desde: 23/09/1927 Hasta: 09/09/1929 Proyecto de construcción de un nuevo puente metálico de Torres, de dieciséis metros y ochenta centímetros de longitud, elaborado por la Sociedad Material para Ferrocarriles y Construcciones situado en el kilómetro 175,532 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0104 - 005 Desde: 12/02/1910 Hasta: 12/02/1910 Reemplazo de tres puentes de cinco metros de luz, según el prototipo del empleado en Cantarrana, en los kilómetros 11,092; 13,544 y 20,651 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0104 - 006 Desde: 08/03/1910 Hasta: 16/06/1910 Reemplazo de un puente por otro del prototipo del de Cantarrana, de cinco metros de luz, en el kilómetro 80,070 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0104 - 007 Desde: 25/02/1910 Hasta: 16/06/1910 Refuerzo del puente metálico de Plines en el kilómetro 64,672 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0104 - 008 Desde: 03/03/1910 Hasta: 26/07/1911 Mejoras que se solicitan de parte del Ayuntamiento de Granada y otros estamentos para que la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces reforme la estación de Granada y subsane algunas deficiencias del servicio de la línea de Campillos a Granada.

A - 0104 - 009 Desde: 10/04/1911 Hasta: 01/06/1911 Colocación de una nueva grúa de toma de agua en la prolongación del andén del apeadero de San Francisco.

A - 0104 - 010 Desde: 12/03/1913 Hasta: 03/06/1913 Ampliación del apartadero La Holandesa en la estación de Puente Genil en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0104 - 011 Desde: 23/02/1912 Hasta: 23/02/1912 Proyecto de cochera para carruajes en la estación de Bobadilla.

A - 0104 - 012 Desde: 17/01/1912 Hasta: 15/06/1915 Proyecto adicional de ampliación de la estación de Moreda.

A - 0104 - 013 Desde: 09/3/1895 Hasta: 09/3/1895 Proyecto de construcción del ramal minero de Cabeza de Vaca a Santa Elisa, en la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0104 - 014 Desde: 24/8/1885 Hasta: 29/8/1885 Proyecto de una alcantarilla de un m. de luz en el Km. 0,552 de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0104 - 017 Desde: 11/11/1884 Hasta: 20/11/1884 Proyecto de construcción de un muelle cubierto de mercancías en la estación de Espiel.

A - 0104 - 018 Desde: 01/2/1884 Hasta: 07/7/1884 Informe de la Compañía de los FF. CC. Andaluces a la División de FF. CC., sobre el estado general y obras de conservación de la línea de Belmez.

A - 0104 - 019 Desde: 29/6/1885 Hasta: 18/7/1885 Informe de la División de FF. CC. sobre el estado general y obras de conservación de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0104 - 020 Desde: 09/1/1885 Hasta: 16/1/1885 Certificado solicitado por el Juzgado de la 1ª Instancia del distrito Centro de Madrid, de la fecha en que quedó abierta en su totalidad la línea de Córdoba a Belmez, que fue el 5 de septiembre de 1873.

A - 0104 - 015 Desde: 01/9/1885 Hasta: 28/10/1885 Reparación de la placa de máquinas de la estación de Obejo y la colocación de postes kilométricos, en la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0104 - 016 Desde: 16/11/1885 Hasta: 16/11/1885 Oficio de la División de FF. CC. Solicitando de la Compañía de Andaluces que informe de unas obras que se han iniciado sin autorización en el Km. 52,912 de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0104 - 021 Desde: 21/3/1898 Hasta: 18/11/1901 Diversas obras de ampliación y mejora llevadas a cabo en la estación de Espiel.

A - 0104 - 024 Desde: 19/12/1885 Hasta: 22/12/1885 Solicitud de cambio de vía y un apartadero en el Km. 3 de la línea de Córdoba a Belmez, para poder acceder a sacar balasto de la cantera de dicho Km., necesario para la vía de Écija a la Carlota.

A - 0105 - 003 Desde: 20/04/1929 Hasta: 15/08/1935 Proyecto de ampliación y mejoras en el apeadero de Bobadilla.

A - 0105 - 004 Desde: 17/07/1929 Hasta: 25/11/1929 Proyecto de ampliación y mejoras en la estación de Lebrija.

A - 0106 - 001 Desde: 08/10/1929 Hasta: 28/12/1929 Proyecto de ampliación del alumbrado eléctrico de la estación de Espeluy.

A - 0106 - 002 Desde: 08/11/1926 Hasta: 11/11/1932 Proyecto de modificación y ampliación de vías, edificios y muelles en la estación de La Roda de Andalucía.

A - 0106 - 004 Desde: 08/10/1929 Hasta: 28/12/1929 Proyecto de alumbrado eléctrico de las estaciones de Sanlúcar y Sanlúcar-Playa de las líneas de Puerto de Santa María a Sanlúcar y Jerez y Sanlúcar y Bonanza.

A - 0106 - 005 Desde: 08/10/1929 Hasta: 28/12/1929 Proyecto de ampliación del alumbrado eléctrico en las estaciones de Arahal, Marchena y Osuna y electrificación de la estación Marchena-Huerta de la Alegría.

A - 0106 - 003 Desde: 08/10/1929 Hasta: 28/12/1929 Proyecto de ampliación del alumbrado eléctrico en la estación de Aguadulce.

A - 0107 - 001 Desde: 08/10/1929 Hasta: 18/12/1929 Proyecto de ampliación del alumbrado eléctrico en la estación de Cercadilla.

A - 0107 - 002 Desde: 08/10/1929 Hasta: 28/12/1929 Proyecto de ampliación del alumbrado eléctrico de la estación de Granada.

A - 0107 - 003 Desde: 22/01/1922 Hasta: 13/03/1923 Proyecto de modificación de horarios de los trenes en las líneas de Pinos Puente, Alhedín y La Zubia.

A - 0107 - 005 Desde: 01/01/1922 Hasta: 01/01/1922 Informe de la variante entre los perfiles 125 y 139 del proyecto de ferrocarril secundario sin garantía de interés de Granada a Santa Fe y la azucarera Nueva Rosario.

A - 0107 - 006 Desde: 11/05/1905 Hasta: 11/06/1914 Concesión, proyecto de construcción y puesta en servicio del tranvía de Granada a la estación de Granada y Santa Fe.

A - 0107 - 007 Desde: 24/07/1905 Hasta: 07/12/1905 Proyecto de vía apartadero a establecer entre el apeadero de La Ballena y la estación de Rota en el kilómetro 22,298 denominado Peña del Águila.

A - 0107 - 008 Desde: 20/03/1921 Hasta: 20/03/1921 Certificación de la Cuarta División de Ferrocarriles del abandono del servicio de trenes por la variante del Gor por parte de la compañía concesionaria The Granada Railway Co. Ltd.

A - 0107 - 009 Desde: 02/07/1913 Hasta: 16/01/1914 Proyecto de construcción de un cocherón para tractores eléctricos en la estación de Gérgal.

A - 0107 - 010 Desde: 15/09/1913 Hasta: 04/11/1913 Proyecto de instalación de oficinas y viviendas mediante una nueva distribución del edificio de viajeros en la estación de Almería.

A - 0107 - 011 Desde: 11/12/1914 Hasta: 19/05/1915 Proyecto de utilización de tracción mixta, eléctrica y de vapor en el tramo de Gérgal a Santa Fe de la línea de Linares a Almería.

A - 0107 - 012 Desde: 14/05/1914 Hasta: 24/09/1915 Proyecto de instalación de una báscula puente en la estación de Gádor en la línea de Linares a Almería.

A - 0107 - 013 Desde: 23/11/1915 Hasta: 13/12/1915 Proyecto de cerramiento parcial de la estación de Guadix en la línea de Linares a Almería.

A - 0107 - 014 Desde: 28/05/1915 Hasta: 24/06/1915 Proyecto de construcción de un muro de contención en la trinchera de Gante en el kilómetro 101,901 al kilómetro 102,021 de la línea de Linares a Almería.

A - 0107 - 015 Desde: 17/09/1915 Hasta: 23/10/1915 Expediente relativo a la estación de Benalúa para la ampliación y modificación de cambios en las vías de la Sociedad de Nuestra Señora del Carmen.

A - 0107 - 016 Desde: 12/09/1917 Hasta: 09/11/1917 Proyecto de ampliación de muelle descubierto de la estación de Alamedilla-Guadahortuna.

A - 0107 - 017 Desde: 24/08/1914 Hasta: 01/10/1914 Proyecto de enclavamientos por medio de cerraduras Bouré en la estación de El Arquillo del empalme de la línea de Linares a Almería.

A - 0107 - 018 Desde: 14/07/1913 Hasta: 05/09/1913 Proyecto de construcción de un retrete en los talleres de la estación de Guadix en la línea de Baza a Guadix.

A - 0107 - 019 Desde: 18/06/1914 Hasta: 19/09/1914 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Guadix en la línea de Baza a Guadix.

A - 0107 - 020 Desde: 28/06/1913 Hasta: 17/08/1916 Proyecto de saneamiento requerido a The Granada Railway Co. Ltd., concesionaria de la variante de Gor, y a la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España tras los desprendimientos de tierra y los accidentes ocurridos en la trinchera de Bacar en el desvío de Gor.

A - 0107 - 021 Desde: 30/05/1913 Hasta: 03/02/1914 Medición del trayecto desde las estaciones de Gor a Gorafe.

A - 0107 - 022 Desde: 25/06/1913 Hasta: 22/12/1915 Proyecto de servidumbre del desvío de Gor.

A - 0108 - 001 Desde: 08/10/1929 Hasta: 28/12/1929 Proyecto de alumbrado eléctrico de las estaciones de Cádiz, San Fernando, Puerto Real, Puerto de Santa María, Jerez de la Frontera, Utrera, Dos Hermanas, Los Merinales, Sevilla-San Bernardo y Sevilla-San Jerónimo.

A - 0108 - 002 Desde: 09/06/1891 Hasta: 09/06/1891 Construcción de alcantarillas en numerosos puntos de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0108 - 003 Desde: 01/06/1891 Hasta: 01/06/1891 Construcción de tajeas en numerosos puntos de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0108 - 004 Desde: 09/03/1891 Hasta: 09/03/1891 Construcción de muros de contención que eviten los desprendimientos de los taludes en numerosos puntos de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0108 - 005 Desde: 28/07/1891 Hasta: 28/07/1891 Proyectos de construcción de varios pontones de cuatro y medio y seis metros de luz, en diversos puntos de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0108 - 006 Desde: 28/02/1891 Hasta: 28/02/1891 Informes de la División de Ferrocarriles sobre el estado general y obras de conservación de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0108 - 007 Desde: 28/08/1891 Hasta: 28/08/1892 Conflicto entre el Ayuntamiento de Ronda y la compañía del ferrocarril de Bobadilla a Algeciras por interceptar las servidumbres de paso en dicho municipio con motivo de la construcción del ferrocarril.

A - 0108 - 008 Desde: 14/04/1893 Hasta: 27/07/1893 Obras de consolidación en el kilómetro 114,500 de la línea de Bobadilla a Algeciras como consecuencia de un corrimiento.

A - 0108 - 009 Desde: 02/09/1891 Hasta: 02/09/1891 Proyecto de colocación del cambio de enlace en la estación de Bobadilla.

A - 0108 - 010 Desde: 09/03/1891 Hasta: 09/03/1891 Proyecto de la variante entre los kilómetros 22,100 y 50,598 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0108 - 011 Desde: 14/08/1891 Hasta: 23/08/1891 Replanteo definitivo del primer y tercer trozo de la sección primera de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0108 - 012 Desde: 12/01/1891 Hasta: 21/10/1891 Proyecto de marquesinas para todos los edificios de viajeros de las estaciones de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0108 - 013 Desde: 23/07/1893 Hasta: 23/07/1893 Informe sobre tramos metálicos de vigas de hierro para obras de fábrica de dos, tres, cuatro, cinco y seis metros de luz, del ingeniero encargado del ferrocarril de Bobadilla a Algeciras.

A - 0108 - 014 Desde: 03/06/1891 Hasta: 03/06/1891 Oficio por el que se comunica a la compañía concesionaria del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras que se suspende la extracción de material para las obras de la cantera llamada Cueva del Gato en la Serranía de Ronda.

A - 0108 - 015 Desde: 21/03/1891 Hasta: 21/03/1891 Expropiación forzosa de terrenos afectados por el ferrocarril de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0108 - 016 Desde: 22/09/1891 Hasta: 22/09/1891 Servidumbres interceptadas en varios municipios por el Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras.

A - 0108 - 017 Desde: 25/03/1886 Hasta: 25/03/1886 Aprobación del proyecto para la concesión del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras por Ronda. Resolviendo el Ministro de Fomento como copropietarios al Ayuntamiento de Ronda y al ingeniero autor del proyecto Charles Lamiable y Watrin.

A - 0108 - 018 Desde: 10/01/1893 Hasta: 14/01/1893 Construcción de un puente oblicuo de tres tramos metálicos según proyecto primitivo aprobado para paso del río de La Miel, en el ramal de enlace de la estación de Algeciras y el puerto.

A - 0108 - 019 Desde: 12/11/1892 Hasta: 19/03/1893 Proyecto del ferrocarril de Bobadilla a Algeciras por Ronda y Jimena.

A - 0108 - 020 Desde: 27/07/1894 Hasta: 27/07/1894 Expediente sobre si la compañía concesionaria del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras puede seguir disfrutando del derecho de franquicia en virtud de la prórroga que se le ha concedido para la terminación de las obras.

A - 0108 - 021 Desde: 23/06/1885 Hasta: 23/06/1885 Proyecto de Ferrocarril de Jerez a Algeciras y Gibraltar.

A - 0108 - 022 Desde: 03/07/1882 Hasta: 10/10/1885 Proyecto de empalmar el ferrocarril de Bobadilla a Jimena por Ronda con el de Jerez a Algeciras, presentado por Charles Lamiable y Watrin.

A - 0108 - 023 Desde: 15/10/1885 Hasta: 15/10/1885 Informe del ingeniero de la División de Ferrocarriles al Director General de Obras Públicas sobre el proyecto presentado por Charles Lamiable y Watrin para el ferrocarril de Bobadilla a Jimena por Ronda.

A - 0108 - 024 Desde: 20/05/1887 Hasta: 15/12/1887 Tasación o valoración contradictoria de las obras ejecutadas entre Jimena y Algeciras correspondientes al Ferrocarril de Jerez a Algeciras y Gibraltar.

A - 0108 - 025 Desde: 23/01/1905 Hasta: 16/06/1905 Proyecto de división de la sala de espera de segunda y tercera clase, para obtener un almacén de gran velocidad en la estación de Cabra.

A - 0108 - 026 Desde: 03/10/1905 Hasta: 27/11/1905 Proyecto de consolidación de los cimientos del edificio de viajeros en la estación de Doña Mencía.

A - 0108 - 027 Desde: 06/02/1906 Hasta: 19/04/1906 Proyecto de ampliación y modificación de vía en el apartadero de El Gordillo en el kilómetro 115,300 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0109 - 001 Desde: 30/10/1931 Hasta: 07/11/1932 Proyecto reformado al de modificación y ampliación de vías de la estación de Bobadilla.

A - 0109 - 002 Desde: 12/12/1904 Hasta: 01/03/1905 Proyecto de prolongación y refuerzo del estribo Granada del puente de Los Arenales en la línea de Moreda a Granada.

A - 0109 - 003 Desde: 11/08/1905 Hasta: 07/09/1905 Realización de obras de consolidación y defensa del puente de Los Arenales sobre el río Cubillas en la línea de Moreda a Granada.

A - 0109 - 004 Desde: 05/09/1905 Hasta: 19/02/1906 Proyecto de defensa de las fundaciones de las pilas del puente de Los Arenales situado en el kilómetro 40 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0109 - 006 Desde: 08/03/1909 Hasta: 12/04/1910 Proyecto de puente metálico sobre el río Gor realizado por Silvestre Fernández de la Somera.

A - 0109 - 007 Desde: 30/09/1888 Hasta: 30/09/1888 Proyecto de ferrocarril de vía estrecha de San Fernando a Chiclana, enlazado con la línea de Puerto Real a Cádiz.

A - 0109 - 008 Desde: 26/09/1930 Hasta: 11/10/1930 Proyecto de prolongación de hasta veintitrés metros de los puentes giratorios de las estaciones de Sevilla y Cádiz.

A - 0109 - 009 Desde: 30/09/1927 Hasta: 06/11/1935 Proyecto de ensanche de las explanaciones de acceso al nuevo puente metálico de La Fuente situado en el kilómetro 141,535 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0110 - 001 Desde: 22/02/1929 Hasta: 05/12/1935 Proyecto de ampliación y mejoras en la estación de Málaga-Principal.

A - 0110 - 002 Desde: 16/06/1928 Hasta: 10/01/1931 Proyecto de construcción de un muro de contención y saneamiento entre los kilómetros 81,510,50 y 81,575,50 de la línea de Marchena a Valchillón.

A - 0110 - 003 Desde: 01/10/1935 Hasta: 01/10/1935 Proyecto de refuerzo de vía de la línea de Marchena a Valchillón.

A - 0111 - 001 Desde: 29/10/1928 Hasta: 03/10/1932 Proyecto de construcción de un muro de contención y saneamiento de la trinchera entre los kilómetros 99,374 y 99,712 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0111 - 002 Desde: 05/06/1935 Hasta: 17/12/1935 Proyecto de transformación de la antigua cantina en vivienda para un empleado en la estación de Campo Real.

A - 0111 - 003 Desde: 16/08/1935 Hasta: 17/12/1935 Proyecto de cerca de madera en la casilla de guardas del kilómetro 0,435 de la línea en la estación de Campo Real.

A - 0111 - 004 Desde: 26/03/1929 Hasta: 26/03/1929 Proyecto de apartadero provisional en el kilómetro 5,346 destinado a los trabajos a efectuar en el puente de Alcaide, sobre el río Guadalquivir, de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0111 - 005 Desde: 22/10/1925 Hasta: 26/7/1926 Construcción de casillas en el apartadero de Collado de las Arcas, según contrato que incluye las casillas de las estaciones de Valchillón, Torres Cabrera, Fernán Núñez, Villanueva del Rey, Alhondiguilla, Parchite, Almoraima, Cañete y Castellar.

A - 0111 - 006 Desde: 07/12/1900 Hasta: 15/01/1901 Proyecto de instalación de una caseta de madera para cantina en la estación de Alcaudete.

A - 0111 - 007 Desde: 17/07/1911 Hasta: 04/09/1911 Proyecto de construcción de un nuevo retrete con fosa Mouras en la estación de Jaén.

A - 0111 - 008 Desde: 07/12/1900 Hasta: 07/12/1900 Plano de garita para factoría en el muelle de mercancías de la estación de Lucena en la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0111 - 009 Desde: 31/08/1916 Hasta: 18/12/1917 Proyecto de instalación de una grúa de carga existente en la estación de Luque-Baena en la estación de Jaén.

A - 0111 - 010 Desde: 06/03/1917 Hasta: 26/03/1917 Construcción de un aljibe en la estación de Espeluy.

A - 0111 - 012 Desde: 26/07/1900 Hasta: 26/07/1900 Proyecto de reconstrucción del estribo lado Puente Genil, en el puente del Salado, en el kilómetro 143,543,86 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0111 - 013 Desde: 02/03/1911 Hasta: 06/06/1911 Proyecto de construcción de una casa para alojamiento de ocho obreros en el taller de sulfatado en la estación de Campo Real.

A - 0111 - 014 Desde: 03/02/1911 Hasta: 30/05/1911 Proyecto de construcción de una casa para cinco agentes en la estación de Espeluy.

A - 0111 - 015 Desde: 05/04/1911 Hasta: 01/05/1911 Proyecto de una casa para oficina y alojamiento de empleados, construido por La Unión Resinera Española en el apartadero de La Bética, en el kilómetro 150,100 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0111 - 016 Desde: 30/04/1910 Hasta: 01/07/1910 Proyecto de ampliación del muelle cubierto en la estación de Cabra.

A - 0111 - 017 Desde: 21/07/1909 Hasta: 13/12/1909 Proyecto de reemplazo del puente de Ontanar por otro metálico en el kilómetro 143,544 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0111 - 018 Desde: 06/02/1909 Hasta: 30/03/1909 Proyecto de modificación del edificio de viajeros de la estación de Martos en la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0111 - 019 Desde: 05/11/1909 Hasta: 23/12/1909 Proyecto de ampliación de casillas de guarda para la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0111 - 020 Desde: 27/05/1908 Hasta: 04/07/1908 Proyecto de modificación del emplazamiento de la grúa hidráulica, lado Linares, en la estación de Martos.

A - 0111 - 021 Desde: 19/05/1908 Hasta: 05/06/1908 Proyecto de cambio de emplazamiento de la grúa hidráulica en la estación de Jaén.

A - 0111 - 022 Desde: 06/06/1908 Hasta: 04/07/1908 Proyecto de instalación de un cubato para la alimentación de máquinas en la estación de Jaén.

A - 0111 - 023 Desde: 11/02/1908 Hasta: 03/03/1908 Proyecto de construcción de una tajea tubular de cuarenta y un centímetros y medio de luz para desagüe en el kilómetro 2,408 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0111 - 024 Desde: 27/02/1908 Hasta: 06/07/1908 Solicitud y proyecto presentado por Justino Flórez Llamas para la construcción de un apartadero particular para el servicio de las minas de hierro en el kilómetro 129,947 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0111 - 025 Desde: 20/05/1900 Hasta: 18/02/1901 Proyecto de construcción de un paso a nivel en el kilómetro 103,076 y de una casilla de tipo número 1 en la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0111 - 026 Desde: 09/09/1899 Hasta: 04/05/1900 Proyecto de cruce de línea de alta tensión de la Sociedad Electra Industrial Española con el ferrocarril entre los kilómetros 102 y 103 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0111 - 027 Desde: 12/11/1900 Hasta: 21/11/1900 Proyecto de un muelle descubierto para carbón en la estación de Martos.

A - 0111 - 028 Desde: 06/02/1905 Hasta: 18/03/1905 Expediente relativo a la instalación de una vía muerta en el patio de mercancías de la estación de Lucena en la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0111 - 029 Desde: 12/07/1907 Hasta: 16/07/1907 Proyecto de reparación de una tajea, de sesenta centímetros de luz, en el kilómetro 170,456 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0111 - 030 Desde: 31/05/1907 Hasta: 07/06/1907 Proyecto de construcción de una cisterna para abastecimiento de agua al personal en la estación de Villargordo de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0111 - 031 Desde: 09/06/1906 Hasta: 16/07/1906 Proyecto de casa para el taller del recorrido en la estación de Espeluy.

A - 0111 - 032 Desde: 18/02/1907 Hasta: 07/07/1908 Proyecto de modificación del emplazamiento de una casa factoría en el apartadero de La Bética propuesto por La Unión Resinera Española en el kilómetro 149,900 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0111 - 033 Desde: 24/10/1907 Hasta: 06/11/1907 Proyecto de construcción de casa para oficina y alojamiento de empleados en el apartadero de La Bética a propuesta de La Unión Resinera Española.

A - 0112 - 001 Desde: 04/03/1927 Hasta: 16/07/1936 Proyecto de ampliación de vías y construcción de muelles en la estación del Prado de Santa Justa de Sevilla y proyecto adicional de ingerencia en la alcantarilla sobre el río Tagarete de un regajo de la huerta San Pagés.

A - 0113 - 001 Desde: 07/02/1907 Hasta: 21/03/1907 Proyecto de prolongación del muelle cubierto de mercancías en la estación de Alcaudete.

A - 0113 - 002 Desde: 14/10/1907 Hasta: 24/10/1907 Proyecto de alumbrado eléctrico en la estación de Jaén.

A - 0113 - 003 Desde: 29/05/1905 Hasta: 27/06/1905 Proyecto de construcción de casa para empleados en la estación de Jaén.

A - 0113 - 004 Desde: 17/02/1905 Hasta: 13/03/1905 Proyecto de consolidación y saneamiento de la trinchera de San Nicasio en el kilómetro 99,700 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0113 - 005 Desde: 07/02/1906 Hasta: 09/03/1906 Proyecto de consolidación y saneamiento en la trinchera de Jerez en el kilómetro 117,100 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0113 - 006 Desde: 04/01/1906 Hasta: 23/03/1906 Proyecto de modificación de vías y construcción de una factoría en el apartadero de La Bética para uso de la Compañía La Unión Resinera Española.

A - 0113 - 007 Desde: 09/02/1892 Hasta: 11/03/1893 Proyecto de un puente oblicuo, cumplimentando la quinta prescripción de la R. O. de 24 de septiembre de 1889, para la parte metálica del tercer paso del río de La Miel en la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0113 - 008 Desde: 14/03/1910 Hasta: 01/07/1910 Proyecto de modificación de vías en la estación de Los Ojuelos.

A - 0113 - 009 Desde: 28/06/1909 Hasta: 28/07/1909 Proyecto de modificación del dormitorio de maquinistas en la estación de Morón.

A - 0113 - 010 Desde: 02/04/1909 Hasta: 30/04/1909 Proyecto de construcción y emplazamiento de una casa para tres agentes en la estación de Empalme de Morón.

A - 0113 - 011 Desde: 26/05/1909 Hasta: 02/07/1909 Proyecto de cercado de traviesas para una parcela de treinta y siete metros cuadrados arrendada por Natividad Arroyo Galván, cantinera en la estación de Marchena.

A - 0113 - 012 Desde: 21/02/1908 Hasta: 17/05/1908 Proyecto de habilitación de dos viviendas en el actual dormitorio de maquinistas en la estación de Osuna.

A - 0113 - 013 Desde: 29/08/1904 Hasta: 26/09/1904 Proyecto de casilla de guarda de paso a nivel para los kilómetros 20,365 del Empalme de Morón a Osuna y 20,690; 22,227; 24,478; 25,871 y 34,507 de la línea del Empalme de Morón y Osuna.

A - 0113 - 014 Desde: 09/06/1908 Hasta: 04/07/1908 Proyecto de construcción de un cubato para la alimentación de máquinas de sesenta metros cúbicos de cabida en la estación de Marchena.

A - 0113 - 015 Desde: 10/02/1906 Hasta: 16/05/1906 Proyecto de refuerzo del puente metálico de El Coronil, de veinte metros de luz, situado en el kilómetro 23,677 de la línea de Utrera a Morón.

A - 0113 - 016 Desde: 14/04/1906 Hasta: 05/05/1906 Proyecto de construcción de tres casillas de guarda en los kilómetros 13, 21,861 y 34,006 del Empalme de Morón a Osuna.

A - 0113 - 017 Desde: 12/02/1906 Hasta: 03/02/1911 Proyecto de apeadero El Hornillo, situado en el kilómetro 24,275 de la línea de Utrera a Morón, concedido a Antonio León Armero, así como la transferencia de dicha concesión de la línea a Leopoldo de la Maza.

A - 0113 - 018 Desde: 04/07/1905 Hasta: 08/11/1905 Proyecto de refuerzo del puente metálico sobre el río Guadaira, de veintiún metros y cinco centímetros de luz, situado en el kilómetro 4,903 del Empalme de Morón a Osuna.

A - 0113 - 019 Desde: 26/04/1905 Hasta: 16/06/1905 Proyecto de ampliación del muelle cubierto de la estación de El Arahal.

A - 0113 - 020 Desde: 15/05/1905 Hasta: 16/06/1905 Proyecto de vías y muelle de carga y descarga en la estación de Marchena.

A - 0113 - 021 Desde: 02/02/1904 Hasta: 20/02/1904 Proyecto de construcción de un muelle para carbón y una grúa hidráulica para la alimentación de máquinas en la estación de Marchena.

A - 0113 - 022 Desde: 04/01/1903 Hasta: 14/01/1904 Proyecto de ampliación de la vía apartadero hasta trescientos cuarenta metros de longitud y construcción de un segundo andén de cincuenta y cinco metros en la estación del Empalme de Morón.

A - 0113 - 023 Desde: 30/06/1903 Hasta: 02/09/1903 Proyecto de vivienda del jefe de la sección y oficinas de la estación de Marchena.

A - 0113 - 024 Desde: 20/05/1903 Hasta: 27/05/1903 Proyecto de modificación del emplazamiento del depósito para alimentación de las máquinas que no se detienen en Marchena, en la citada estación.

A - 0113 - 025 Desde: 18/06/1902 Hasta: 21/06/1902 Proyecto de un dormitorio para maquinistas en la estación de Osuna.

A - 0113 - 026 Desde: 28/01/1902 Hasta: 27/09/1902 Proyecto de instalación de un muelle y prolongación de la vía transversal en la estación de Morón.

A - 0113 - 027 Desde: 28/01/1902 Hasta: 19/09/1902 Proyecto de establecimiento de un muelle para la descarga de aceitunas solicitado por la compañía La Aceitunera en la estación de Morón.

A - 0113 - 028 Desde: 28/01/1901 Hasta: 18/02/1901 Proyecto de establecimiento de una cañería de aducción para alimentación de agua en la estación de Marchena.

A - 0113 - 029 Desde: 28/03/1891 Hasta: 28/03/1891 Proyecto de construcción del apeadero de la Almoraima en el sitio llamado Puente de los Frailes entre las estaciones de San Roque y el Castellar entre los kilómetros 160 y 161 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0113 - 030 Desde: 02/11/1891 Hasta: 02/11/1891 Proyecto de revestimiento de túneles de toda la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0113 - 031 Desde: 03/11/1891 Hasta: 18/11/1891 Proyecto de tipo de muro de sostenimiento para terraplenes de fuerte pendiente en la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0113 - 032 Desde: 27/10/1908 Hasta: 03/11/1908 Proyecto de retrete en el apeadero de La Almoraima.

A - 0113 - 033 Desde: 09/03/1908 Hasta: 24/03/1908 Proyecto de construcción de un muelle cubierto en la estación de Gaucín.

A - 0113 - 034 Desde: 28/08/1908 Hasta: 05/09/1908 Proyecto de construcción de una casilla doble para dos obreros de la brigada en el kilómetro 12,515 entre Campillos y Bobadilla.

A - 0113 - 035 Desde: 03/08/1909 Hasta: 10/08/1909 Proyecto de construcción de un andén en la estación de San Roque situada en el kilómetro 162,625 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0114 - 001 Desde: 04/04/1891 Hasta: 04/04/1891 Proyecto de replanteo de la parte comprendida entre los kilómetros 222,500 y 235 de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía de Fives-Lille.

A - 0114 - 002 Desde: 28/03/1904 Hasta: 09/07/1906 Proyecto de apartadero para La Vega Azucarera Granadina situado en el kilómetro 111,797 de la línea Campillos a Granada.

A - 0114 - 003 Desde: 13/12/1900 Hasta: 22/05/1901 Proyecto, instalación y modificación de taller de entarugado de traviesas a establecer en la estación de Campo Real.

A - 0114 - 004 Desde: 15/01/1892 Hasta: 15/01/1892 Proyecto de viaducto provisional en madera, denominado de Torredonjimeno, para el terraplén número 11 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0114 - 005 Desde: 04/09/1902 Hasta: 11/09/1902 Proyecto de consolidación y saneamiento del terraplén denominado de San Nicasio en el kilómetro 99,200 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0114 - 006 Desde: 02/05/1901 Hasta: 08/06/1905 Proyecto de cruce de la carretera de Bailén a Baeza con la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0114 - 007 Desde: 26/12/1902 Hasta: 03/01/1903 Proyecto de saneamiento y consolidación de la trinchera del Caserón situado entre los kilómetros 43,170 y el 43,350 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0114 - 008 Desde: 15/08/1888 Hasta: 15/08/1888 Proyecto de modificación del raíl y sus accesorios en la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0114 - 009 Desde: 08/10/1902 Hasta: 15/10/1902 Proyecto de saneamiento y consolidación del desmonte de San Antonio en el kilómetro 100,800 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0114 - 010 Desde: 04/10/1902 Hasta: 09/10/1903 Proyecto de saneamiento y consolidación del kilómetro 116,500 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0114 - 011 Desde: 13/01/1902 Hasta: 18/01/1902 Proyecto de establecimiento de una nueva vía en los talleres de la estación de Campo Real destinada a trabajos de sulfatación de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0114 - 012 Desde: 29/10/1902 Hasta: 04/11/1904 Proyecto de construcción del apartadero de Castillejos, situado en el kilómetro 85,326,50 de la línea de Puente Genil a Linares, a petición de Justino Flórez, para la carga de mineral de hierro.

A - 0114 - 013 Desde: 04/01/1901 Hasta: 21/03/1901 Proyecto de un muelle destinado para la carga de minerales y la ampliación de vías para acceso al mismo en la estación de Jaén.

A - 0114 - 014 Desde: 11/07/1900 Hasta: 08/02/1901 Proyecto de reconstrucción del estribo, lado Puente Genil, del puente de doce metros de luz sobre el arroyo del Salado de Ontanar, kilómetro 143,543 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0114 - 015 Desde: 05/01/1901 Hasta: 15/01/1901 Proyecto de garita para factoría a establecer en el muelle cubierto para mercancías en la estación de Martos.

A - 0114 - 016 Desde: 21/01/1901 Hasta: 21/01/1901 Proyecto de establecimiento de una cañería de aducción para la toma de agua en la estación de Martos.

A - 0114 - 017 Desde: 22/11/1901 Hasta: 26/12/1901 Proyecto de saneamiento y consolidación del talud y la reconstrucción del muro de contención a la salida del túnel del Caballico, lado izquierdo, kilómetro 108,420 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0114 - 018 Desde: 03/08/1901 Hasta: 27/08/1901 Proyecto de consolidación y saneamiento del terraplén de Salinillas en el kilómetro 118,100 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0114 - 019 Desde: 18/03/1900 Hasta: 29/08/1901 Proyecto de un apartadero en el kilómetro 130 de la línea de Puente Genil a Linares presentado por Fernando de Aranda y Aranda para carga y descarga de mineral de hierro.

A - 0114 - 020 Desde: 22/05/1924 Hasta: 21/06/1924 Proyecto de ampliación de vías del apartadero de El Portal.

A - 0114 - 021 Desde: 09/04/1913 Hasta: 15/04/1913 Proyecto de construcción de tres espigones de piedra con encofrado Palvis como defensa del kilómetro 115 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0114 - 022 Desde: 10/03/1913 Hasta: 29/05/1913 Proyecto de construcción de una fosa para los retretes de la estación del Puerto de Santa María.

A - 0114 - 023 Desde: 31/03/1916 Hasta: 19/06/1916 Proyecto realizado por Agustín de la Jubera de refuerzo del puente de San Alejandro, de ciento cincuenta y ocho metros y sesenta centímetros de luz, situado en el kilómetro 124,465 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0114 - 024 Desde: 20/10/1924 Hasta: 25/10/1924 Proyecto de ampliación de vías en la estación del Puerto de Santa María.

A - 0114 - 025 Desde: 15/04/1915 Hasta: 11/05/1915 Proyecto de modificación de la planta baja del edificio de viajeros de la estación del Puerto de Santa María.

A - 0114 - 026 Desde: 02/10/1914 Hasta: 23/05/1916 Proyecto de sustitución del platelaje metálico por losas de hormigón armado del puente de San Pedro, de ciento catorce metros y treinta y cinco centímetros de luz, situado en el kilómetro 127,378 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0114 - 027 Desde: 17/07/1925 Hasta: 24/08/1925 Proyecto de construcción de un taller para la reparación de acumuladores y aparatos de alumbrado eléctrico de coches de la estación de Málaga.

A - 0115 - 001 Desde: 20/07/1862 Hasta: 04/04/1879 Proyecto de sistema de armadura que debe seguirse para la reconstrucción de los túneles 1, 2 y 3 de Álora, Bombichar; túnel 6 del kilómetro 51 de El Chorro y túnel del kilómetro 142); Gobantes; túnel 2 La Pintada); San Miguel y Vado-Yeso.

A - 0115 - 002 Desde: 30/07/1891 Hasta: 30/07/1891 Proyecto de empalme con la estación de los Ferrocarriles Andaluces y del emplazamiento del paso a nivel en la estación de Bobadilla.

A - 0115 - 003 Desde: 29/05/1917 Hasta: 18/06/1917 Proyecto de construcción de casillas de guarda en el kilómetro 91,875; 114,727 y 145,132 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0115 - 005 Desde: 20/05/1924 Hasta: 05/07/1924 Proyecto de ampliación de vías en el apeadero de La Parra.

A - 0115 - 006 Desde: 29/03/1864 Hasta: 26/09/1866 Proyecto de emplazamiento y construcción de estaciones para los pueblos de Espejo, Fernán Núñez y Montemayor.

A - 0115 - 007 Desde: 25/01/1881 Hasta: 15/02/1881 Proyecto de ampliación y mejora de la estación de Aguadillo.

A - 0115 - 008 Desde: 25/01/1881 Hasta: 15/07/1881 Proyecto de ampliación y mejora de la estación de Fernán Núñez.

A - 0115 - 009 Desde: 25/08/1904 Hasta: 28/09/1904 Proyecto de muro de contención para mayor seguridad de sostenimiento y afirmación de la trinchera en curva del kilómetro 127 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0115 - 010 Desde: 01/3/1918 Hasta: 11/3/1918 Proyecto de terraplén entre los Km. 57,900 y 58,200 de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0115 - 011 Desde: 31/08/1907 Hasta: 18/09/1907 Proyecto de construcción de casillas de guardabarreras en los kilómetros 83,725 y 86,085 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0115 - 012 Desde: 04/09/1907 Hasta: 18/09/1907 Proyecto de construcción de un andén en la estación de Cortes en el kilómetro 109,035 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0115 - 013 Desde: 19/07/1907 Hasta: 06/08/1907 Proyecto de construcción de un muelle para embarque de ganado en la estación de Bobadilla, kilómetro 0,320.

A - 0115 - 014 Desde: 30/4/1913 Hasta: 20/6/1913 Proyecto de prolongación del lado izquierdo de la trinchera entre los Kms. 12,000 y 12,120 de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0115 - 015 Desde: 30/08/1907 Hasta: 18/09/1907 Proyecto de construcción de una alcantarilla en el kilómetro 97,235,90 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0115 - 016 Desde: 28/3/1913 Hasta: 20/6/1913 Proyecto de construcción de varias tajeas, en los puntos kilométricos: 55,162, 57,059, 64,600, 65,200, 67,882, 68,295 y 68,586 de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0115 - 017 Desde: 08/01/1908 Hasta: 02/09/1908 Proyecto de reconstrucción del puente sobre el arroyo Guadacorte en el kilómetro 167,827 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0116 - 001 Desde: 09/2/1917 Hasta: 17/2/1917 Proyecto de construcción de un muelle para carbón en la estación de Alhondiguilla.

A - 0116 - 002 Desde: 28/3/1917 Hasta: 07/5/1917 Proyecto de emplazamiento de la báscula de la estación de Espiel.

A - 0116 - 003 Desde: 17/5/1922 Hasta: 24/6/1922 Proyecto de construcción de fosas para picar el fuego en la estación de Cercadilla.

A - 0116 - 004 Desde: 03/08/1909 Hasta: 06/08/1909 Proyecto de ampliación del muelle descubierto de la estación de Almargen.

A - 0116 - 005 Desde: 28/05/1909 Hasta: 16/06/1909 Proyecto de ampliación del muelle descubierto de la estación de Montejaque.

A - 0116 - 006 Desde: 30/04/1909 Hasta: 05/07/1909 Proyecto de construcción de un tramo de túnel para unir el túnel número 5 con el túnel número 5 A. situado entre los kilómetros 113,704,85 a 113,720,10 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0116 - 007 Desde: 12/12/1910 Hasta: 21/01/1911 Proyecto de construcción de una alcantarilla en el kilómetro 89,521 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0116 - 008 Desde: 05/05/1910 Hasta: 16/06/1910 Proyecto de ampliación del muelle descubierto de la estación de Jimena situada en el kilómetro 134,00 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0116 - 009 Desde: 29/03/1910 Hasta: 30/06/1910 Proyecto de construcción de una casilla de guarda en el kilómetro 140,751 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0116 - 010 Desde: 19/06/1911 Hasta: 14/07/1911 Proyecto de modificación de la estación del Puerto de Algeciras para completar el cerramiento del andén que comprende el andén de viajeros y vías.

A - 0116 - 011 Desde: 21/10/1910 Hasta: 30/12/1910 Proyecto de construcción de una caseta de guardabarrera y albergue de obreros de conservación en el kilómetro 0,314 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0116 - 012 Desde: 07/05/1892 Hasta: 07/05/1892 Proyecto del replanteo entre las estaciones kilométricas 170,500 y 186,700 en la línea de Linares a Almería.

A - 0116 - 013 Desde: 14/08/1911 Hasta: 22/08/1911 Proyecto de defensa contra las avenidas del río Guadalhorce en el kilómetro 170 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0116 - 014 Desde: 21/04/1914 Hasta: 15/05/1914 Proyecto de construcción de un edificio de viajeros en el apeadero de La Peña.

A - 0116 - 015 Desde: 26/02/1914 Hasta: 16/03/1914 Proyecto de construir una nueva vía en la estación de Atarfe.

A - 0116 - 016 Desde: 06/02/1912 Hasta: 10/03/1912 Proyecto de construcción de un nuevo cubato de sesenta metros cúbicos y de una grúa hidráulica en la estación de San Francisco.

A - 0116 - 017 Desde: 21/03/1912 Hasta: 22/04/1912 Proyecto de construcción de un dormitorio para maquinistas en la estación de Loja.

A - 0116 - 018 Desde: 10/7/1907 Hasta: 10/7/1907 Proyecto de construcción de vía para extender la carbonilla en la estación de Cercadilla.

A - 0116 - 019 Desde: 12/03/1910 Hasta: 12/03/1910 Proyecto de emplazamiento de una casa para siete agentes en la estación de Bobadilla.

A - 0116 - 020 Desde: 23/02/1911 Hasta: 23/02/1911 Proyecto de construcción de dos vías muertas y de otra paralela al muelle de trasbordo en la estación de Bobadilla.

A - 0116 - 021 Desde: 13/02/1913 Hasta: 24/02/1913 Proyecto de establecimiento de una vía muerta para el servicio del recorrido en la estación de Granada.

A - 0116 - 022 Desde: 07/02/1913 Hasta: 20/02/1913 Proyecto de modificación y ampliación de vías en la estación de Granada.

A - 0116 - 023 Desde: 29/08/1912 Hasta: 21/11/1912 Proyecto para rellenar la caja de préstamos propuesto por Rafael López Sáez a nombre de la Sociedad Azucarera Nueva Rosario entre los kilómetros 107,429 y 107,664 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0116 - 024 Desde: 23/02/1913 Hasta: 01/06/1913 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Íllora.

A - 0116 - 025 Desde: 14/02/1907 Hasta: 14/02/1907 Proyecto de prolongación del puente de Paredillas situado en el kilómetro 188,951,14 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0116 - 026 Desde: 30/09/1911 Hasta: 30/09/1911 Proyecto de ampliación y modificación del edificio de viajeros de la estación de Bobadilla.

A - 0116 - 027 Desde: 08/01/1912 Hasta: 08/02/1912 Proyecto de construcción de casas para médico, jefe de reserva y ocho agentes en la estación de Bobadilla.

A - 0116 - 028 Desde: 10/10/1921 Hasta: 16/12/1921 Proyecto de instalación de economato de víveres en la planta baja del edificio de viajeros de la estación de Granada.

A - 0116 - 029 Desde: 15/02/1917 Hasta: 10/04/1917 Proyecto de prolongación de vía en la estación de Granada.

A - 0116 - 030 Desde: 29/11/1917 Hasta: 18/12/1917 Proyecto de un muro de contención en el kilómetro 62,500 en la estación de Riofrío.

A - 0116 - 031 Desde: 29/11/1917 Hasta: 29/11/1917 Proyecto de construcción de un muro de contención en el kilómetro 70,200 en la estación de Loja.

A - 0116 - 032 Desde: 08/03/1922 Hasta: 19/08/1922 Proyecto de construcción de cauce de conducción de agua del Ingenio de Nuestra Señora de Montserrat a la Balsa de la Compañía del Sur en la estación de Almería.

A - 0116 - 033 Desde: 08/06/1923 Hasta: 26/06/1923 Proyecto de instalación de una tubería de conducción de agua al depósito en la estación de Almargen.

A - 0116 - 034 Desde: 07/06/1923 Hasta: 30/07/1923 Expediente relativo al proyecto de ampliación de vías en la estación de Doña María en la línea de Linares a Almería realizado por el ingeniero Juan Senespleda.

A - 0116 - 035 Desde: 08/05/1923 Hasta: 26/06/1923 Proyecto de construcción de muros de cierre en la estación de Almería.

A - 0116 - 036 Desde: 10/03/1913 Hasta: 29/05/1913 Proyecto de construcción de una vía para cruzamiento de trenes en el apartadero de El Portal en el kilómetro 114,580,30 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0116 - 037 Desde: 15/07/1914 Hasta: 19/09/1914 Proyecto de consolidación de la trinchera en el kilómetro 110,400 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0116 - 038 Desde: 03/04/1912 Hasta: 23/06/1913 Proyecto y modificación de vías en el puerto de Málaga.

A - 0117 - 001 Desde: 11/04/1893 Hasta: 11/04/1893 Proyecto de colocación de vías en la estación de Almería, elaborado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0117 - 002 Desde: 02/05/1893 Hasta: 02/05/1893 Proyecto de puente giratorio de catorce metros elaborado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0117 - 003 Desde: 02/02/1893 Hasta: 02/02/1893 Proyecto de construcción de apeadero-apartadero de Fonelas entre los kilómetros 132,481 y 133,166 de la línea de Linares a Almería elaborado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0117 - 004 Desde: 22/07/1893 Hasta: 22/07/1893 Proyecto de replanteo entre la estación de Alicún de Ortega y la de Cabra del Santo Cristo.

A - 0117 - 005 Desde: 04/04/1892 Hasta: 04/04/1892 Proyecto de replanteo entre los kilómetros 199 y 209 de la línea de Linares a Almería.

A - 0117 - 006 Desde: 24/03/1893 Hasta: 06/04/1893 Proyecto de cruzamiento de la rambla de Moratel, entre los piquetes kilométricos 186 y 186,600, por medio de un puente metálico de veintisiete metros de luz y una alcantarilla de tres metros, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0117 - 007 Desde: 08/04/1893 Hasta: 08/04/1893 Proyecto de construcción de puente metálico de catorce metros de luz sobre la rambla de Término en el kilómetro 166,930 de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0117 - 008 Desde: 11/02/1893 Hasta: 20/02/1893 Proyecto de viaducto de fábrica de siete arcos de doce metros de luz cada uno sobre la rambla de Las Adelfas, en el kilómetro 177,558,60 de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0117 - 009 Desde: 31/05/1893 Hasta: 31/05/1893 Proyecto de replanteo entre los piquetes 63,900 y 75,900 entre la estación de Larva y la de Alicún de Ortega.

A - 0117 - 010 Desde: 17/05/1893 Hasta: 05/06/1893 Proyecto de replanteo entre los piquetes 48,000 y 63,900 en la estación de Larva de la línea de Linares a Almería. Redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0117 - 011 Desde: 20/02/1892 Hasta: 26/02/1892 Proyecto de replanteo entre los kilómetros 209 al 214 de la línea de Linares a Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0117 - 012 Desde: 22/03/1897 Hasta: 22/03/1897 Proyecto de modificación al trazado de replanteo entre los kilómetros 67,429,20 y 68,536,53 de la línea de Linares a Almería redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0117 - 014 Desde: 17/01/1905 Hasta: 24/01/1905 Proyecto de sustitución del puente actual de Vento-Gil, de nueve metros y noventa centímetros de luz, en el kilómetro 31,276 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0118 - 001 Desde: 31/5/1917 Hasta: 31/5/1917 Proyecto de saneamiento de la estación de Cercadilla.

A - 0118 - 002 Desde: 21/12/1907 Hasta: 21/12/1907 Proyecto del puente de Campanillas.

A - 0118 - 003 Desde: 20/02/1914 Hasta: 04/03/1914 Proyecto de construcción de una nueva vía en la estación de Sevilla.

A - 0118 - 004 Desde: 25/02/1899 Hasta: 15/06/1900 Solicitud de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para que se le autorice a cargar mineral de hierro de la mina La Esperanza, en el kilómetro 76,100 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0118 - 005 Desde: 26/08/1919 Hasta: 01/09/1919 Proyecto de construcción de una casilla de fábrica para la locomóvil en la estación de La Luisiana.

A - 0118 - 006 Desde: 26/08/1925 Hasta: 11/09/1925 Proyecto de modificación de rasante y sustitución de un pontón en los kilómetros 12,353 y 12,643 de la línea de Marchena a Valchillón.

A - 0118 - 007 Desde: 01/04/1919 Hasta: 05/05/1919 Proyecto de construcción de casa para dos agentes en la estación de La Luisiana.

A - 0118 - 008 Desde: 18/08/1919 Hasta: 20/09/1919 Proyecto de construcción de un nuevo depósito de agua y una vivienda para el bombero en la estación de La Luisiana.

A - 0118 - 009 Desde: 01/01/1925 Hasta: 01/01/1925 Proyecto de puente metálico en el kilómetro 54,989 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0118 - 010 Desde: 21/05/1904 Hasta: 20/07/1904 Proyecto de refuerzo del puente metálico de Gobantes, de dos tramos de cuarenta y dos metros de luz, en el kilómetro 135,388 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0118 - 011 Desde: 21/05/1924 Hasta: 07/07/1924 Proyecto de ampliación de vías de la estación de Lebrija.

A - 0118 - 012 Desde: 01/10/1924 Hasta: 10/10/1924 Proyecto de construcción de un muelle cubierto en la estación de Lebrija.

A - 0118 - 013 Desde: 31/03/1923 Hasta: 28/04/1923 Proyecto de vivienda para tres agentes y modificación del edificio de viajeros de la estación de El Cuervo.

A - 0118 - 014 Desde: 27/05/1924 Hasta: 30/06/1924 Proyecto de ampliación de vías en la estación de El Cuervo.

A - 0118 - 015 Desde: 03/04/1916 Hasta: 26/04/1916 Proyecto de construcción de una casilla para guarda en las inmediaciones del paso a nivel del kilómetro 88,043,45 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0118 - 016 Desde: 01/01/1903 Hasta: 01/01/1903 Proyecto de refuerzo de los puentes metálicos de la Fuensequilla y de Arcas, de cuarenta y cinco metros de luz, situados en los kilómetros 14,417 y 26,329, respectivamente, de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0118 - 017 Desde: 13/03/1903 Hasta: 13/04/1903 Proyecto de construcción de dos nuevos puentes metálicos en los kilómetros 25,325 y 26,093, de tres y tres metros y treinta centímetros de luz, respectivamente, de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0118 - 018 Desde: 04/05/1904 Hasta: 27/07/1904 Proyecto de refuerzo del puente metálico de Las Tinajas, de treinta y cuatro metros y ochenta y siete centímetros de luz, situado en el kilómetro 126,404 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0118 - 019 Desde: 24/08/1914 Hasta: 14/05/1915 Proyecto de cierre de la vía en las inmediaciones del paso a nivel del kilómetro 5,269 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0118 - 020 Desde: 13/01/1926 Hasta: 31/12/1926 Proyecto de construcción de vivienda para agentes en las estaciones de Parchite, Almoraima, Los Barrios, Cañete y Castellar.

A - 0118 - 021 Desde: 16/08/1924 Hasta: 16/08/1924 Proyecto de sustitución del tramo metálico del puente de Yeguas, de once metros y cincuenta y tres centímetros de luz, situado en el kilómetro 99,248 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0118 - 022 Desde: 26/07/1912 Hasta: 14/03/1913 Proyecto de construcción de desagüe en la estación de Málaga.

A - 0119 - 001 Desde: 21/08/1916 Hasta: 12/09/1916 Proyecto de construcción de una cochera para carruajes en la nueva reserva de la estación de Jerez.

A - 0119 - 003 Desde: 30/03/1916 Hasta: 27/12/1916 Proyecto de construcción de una nueva reserva de máquinas en la estación de Jerez.

A - 0119 - 004 Desde: 24/06/1924 Hasta: 05/07/1924 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Jerez.

A - 0119 - 005 Desde: 22/02/1917 Hasta: 13/03/1917 Proyecto de armadura metálica del muelle de mercancías de El Trocadero en la estación de Jerez.

A - 0119 - 006 Desde: 17/03/1921 Hasta: 13/04/1921 Proyecto de establecimiento de cierre para los depósitos de carbón en la estación de Jerez.

A - 0119 - 007 Desde: 30/03/1916 Hasta: 11/04/1916 Proyecto de construcción de una casilla para dos guardas en el paso a nivel del kilómetro 108,545 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0119 - 008 Desde: 01/01/1880 Hasta: 01/01/1880 Proyecto del Ferrocarril de Jerez a Algeciras y Gibraltar redactado por Emilio de Belignac.

A - 0119 - 009 Desde: 08/02/1913 Hasta: 29/07/1913 Proyecto de transformación del antiguo edificio de viajeros en vivienda para cinco agentes en la estación de El Trocadero.

A - 0119 - 010 Desde: 28/03/1913 Hasta: 02/06/1913 Proyecto de transformación del antiguo edificio de viajeros en viviendas para agentes en la estación de El Trocadero.

A - 0119 - 011 Desde: 21/02/1916 Hasta: 28/02/1916 Proyecto de construcción de un retrete para el personal en la estación de El Trocadero.

A - 0120 - 001 Desde: 20/03/1912 Hasta: 03/04/1912 Proyecto de edificio para viajeros y vivienda para jefe de estación de El Trocadero.

A - 0120 - 002 Desde: 10/06/1915 Hasta: 24/09/1915 Proyecto construcción de una tarjeta tubular en el kilómetro 3,690 del ramal a El Trocadero.

A - 0120 - 003 Desde: 29/10/1913 Hasta: 18/12/1930 Proyecto de prolongación e instalación eléctrica en la cantina de la estación de Puerto Real.

A - 0120 - 004 Desde: 30/9/1868 Hasta: 30/9/1868 Variante entre Córdoba Km. 0,000 y La Alhondiguilla, Km. 41,695. Empalme con la parte en construcción.

A - 0120 - 005 Desde: 04/04/1923 Hasta: 30/04/1923 Proyecto de construcción de casa para un agente en la estación de Puerto Real.

A - 0120 - 006 Desde: 17/04/1923 Hasta: 26/05/1923 Proyecto de vía de cruzamiento en la estación de Puerto Real.

A - 0120 - 007 Desde: 04/02/1914 Hasta: 16/02/1914 Proyecto de construcción de vía muerta en la estación de San Fernando.

A - 0120 - 008 Desde: 28/07/1913 Hasta: 13/05/1913 Proyecto de refuerzo de los puentes metálicos de Boca del Ave y del Águila, kilómetro 140,665 y 140,951 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0120 - 009 Desde: 18/06/1924 Hasta: 05/07/1924 Proyecto de ampliación de vías en la estación de San Fernando.

A - 0120 - 010 Desde: 16/04/1924 Hasta: 20/05/1924 Proyecto de establecimiento de una vía muerta en la estación de San Fernando.

A - 0120 - 011 Desde: 23/05/1923 Hasta: 16/10/1923 Proyecto de ampliación del muelle para pescado en la estación de San Fernando.

A - 0120 - 012 Desde: 08/09/1914 Hasta: 08/09/1914 Proyecto de refuerzo del puente de San Pedro, de ciento catorce metros y treinta y cinco centímetros de luz, situado en el kilómetro 127,378 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0120 - 013 Desde: 14/11/1903 Hasta: 14/11/1903 Proyecto de colocación de una fosa y placa giratoria en la estación de Jaén.

A - 0120 - 014 Desde: 09/05/1903 Hasta: 18/05/1903 Proyecto de ampliación de vías de la estación de Puente Genil, kilómetro 76,343,37 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0120 - 015 Desde: 07/03/1903 Hasta: 17/03/1903 Proyecto de ampliación del cierre y de la cubierta del muelle de mercancías cerrado de la estación de Jaén.

A - 0120 - 016 Desde: 28/03/1905 Hasta: 12/04/1905 Proyecto de prolongación de cien metros de vía muerta en el apartadero de Collado de las Arcas.

A - 0120 - 017 Desde: 05/03/1904 Hasta: 05/03/1904 Proyecto de modificaciones en el edificio de viajeros de la estación de Jaén para ampliación de la sala de espera.

A - 0120 - 018 Desde: 09/08/1904 Hasta: 13/09/1904 Proyecto de supresión del puente metálico de diez metros de luz del kilómetro 105,696 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0120 - 019 Desde: 31/08/1904 Hasta: 09/03/1905 Expediente relativo a la reconstrucción y ampliación del muelle de mercancías y construcción de uno para alcoholes en la estación de Lucena en la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0120 - 020 Desde: 05/04/1904 Hasta: 27/04/1904 Proyecto de cruce de tranvía eléctrico de Linares a Las Minas en el kilómetro 174,046 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0120 - 021 Desde: 26/05/1903 Hasta: 11/03/1910 Proyecto de construcción de un apartadero en el kilómetro 62,341 de la línea para servicio de la Compañía Minera del Salobral y la posterior adquisición del mismo con objeto de que forme parte de la citada línea por parte de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

A - 0121 - 001 Desde: 16/04/1892 Hasta: 02/08/1892 Proyecto de estación de Almería, redactado por la Compañía Fives-Lille.

A - 0122 - 001 Desde: 07/05/1929 Hasta: 14/07/1931 Pruebas realizadas en los puentes Tubular del Hoyo, Gran Falla, Tajo, Gobantes, Las Mellizas y Torres entre los kilómetros 135,388 y 175,531 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0122 - 002 Desde: 09/01/1929 Hasta: 14/01/1929 Pruebas en los puentes y pontones metálicos entre los kilómetros 135,388 y 188,960 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0122 - 003 Desde: 10/09/1883 Hasta: 10/09/1883 Pruebas de calderas de doce locomotoras realizadas con la prensa hidráulica de Chemnitz, Sajonia.

A - 0122 - 004 Desde: 28/02/1859 Hasta: 28/02/1859 Planos del proyecto para la estación de Utrera de la línea Sevilla a Jerez.

A - 0122 - 005 Desde: 08/4/1905 Hasta: 08/4/1905 Pruebas sobre el puente de Albardado, con máquinas Compound, en el Km. 68,484 de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0122 - 006 Desde: 06/02/1914 Hasta: 16/02/1914 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Marchena.

A - 0122 - 007 Desde: 19/04/1916 Hasta: 10/06/1916 Proyecto de sustitución de dos pontones metálicos de cuatro metros de luz situados en los kilómetros 12,445 y 18,737 de la línea de Marchena a Valchillón.

A - 0122 - 008 Desde: 29/05/1916 Hasta: 13/07/1916 Proyecto de reemplazo de varios pontones metálicos, de dos metros y cincuenta centímetros de luz, en el kilómetro 8,720 de la línea Utrera a Morón y cinco metros de luz en el kilómetro 12,583 y dos de dos metros y cincuenta centímetros de luz en los kilómetros 16,790 y 24,672 de la línea de Marchena a Valchillón.

A - 0122 - 009 Desde: 02/03/1917 Hasta: 07/05/1917 Proyecto de construcción y ampliación de los muelles y establecimiento de una vía de patio en la estación de Écija.

A - 0122 - 010 Desde: 14/09/1891 Hasta: 14/09/1891 Proyecto de instalación de vías desde la estación de Almería al puerto.

A - 0123 - 001 Desde: 26/03/1926 Hasta: 05/05/1933 Proyecto de ampliación de vías y construcción de muelles de la estación de Puente Genil y adicional al proyecto.

A - 0124 - 001 Desde: 26/03/1926 Hasta: 05/05/1933 Proyecto de ampliación de vías y construcción de muelles de la estación de Puente Genil y adicional al proyecto.

A - 0124 - 002 Desde: 01/03/1914 Hasta: 22/03/1915 Proyecto de alcantarillas tubulares de un metro y sesenta centímetros y dos metros de luz con losas de cemento armado para el ramal de Baena.

A - 0124 - 003 Desde: 20/05/1890 Hasta: 20/05/1890 Obras de fábrica en la parte comprendida entre Doña Mencía y Torredonjimeno.

A - 0124 - 004 Desde: 30/10/1889 Hasta: 31/03/1891 Perfil de adelanto de las obras realizadas en la sección tercera de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0125 - 001 Desde: 08/10/1927 Hasta: 10/02/1931 Proyecto de ampliación y mejoras en la estación de Moreda.

A - 0126 - 001 Desde: 28/01/1930 Hasta: 28/09/1931 Proyecto reformado de ensanche de terraplenes de acceso al puente de fábrica del kilómetro 161,597 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0126 - 002 Desde: 25/08/1927 Hasta: 11/07/1930 Proyecto de ensanche de las explanaciones de acceso al puente de fábrica del kilómetro 161,597 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0126 - 003 Desde: 28/03/1927 Hasta: 20/10/1932 Proyecto de un nuevo taller de recorrido en la estación de Málaga-Principal.

A - 0127 - 001 Desde: 29/10/1916 Hasta: 11/12/1916 Proyecto de modificación y mejora de vías en la estación de Nerva.

A - 0127 - 002 Desde: 18/10/1916 Hasta: 15/12/1916 Proyecto de ampliación de vías para el servicio de viajeros y mercancías y construcción de un almacén en la estación del Valle.

A - 0127 - 004 Desde: 01/02/1915 Hasta: 05/07/1915 Solicitud presentada por la Compañía The Alquife Mines and Railway Co. Ltd., para suprimir temporalmente la explotación de la línea de Sierra Alhamilla a Almería.

A - 0127 - 005 Desde: 30/06/1880 Hasta: 22/06/1912 Proyecto de concesión y de construcción del ferrocarril económico desde las minas de Sierra Alhamilla al muelle de la estación de Almería.

A - 0127 - 006 Desde: 08/01/1927 Hasta: 18/09/1933 Proyecto de instalación de doble vía entre Puente Genil y Casariche entre los kilómetros 76,581 al 88,830 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0127 - 007 Desde: 03/04/1908 Hasta: 07/12/1908 Proyecto de instalación parcial de tracción eléctrica entre las estaciones de Gérgal a Santa Fe.

A - 0127 - 008 Desde: 06/06/1908 Hasta: 06/07/1908 Proyecto de paso inferior en el kilómetro 158,424 de la línea de Linares a Almería.

A - 0127 - 009 Desde: 10/08/1908 Hasta: 27/01/1909 Informe de inspección realizada en el paso superior construido sobre el tranvía de La Loma para la vía férrea de la línea Linares de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España.

A - 0127 - 010 Desde: 11/05/1905 Hasta: 07/06/1905 Inspección para comprobar si el viaducto del Salado de la línea Linares a Almería ofrece garantías de solidez y estabilidad.

A - 0128 - 001 Desde: 10/03/1934 Hasta: 10/03/1934 Proyecto de puentes metálicos entre tres y diez metros y cincuenta centímetros de luz y refuerzo de los situados en los kilómetros 140,264 y 182,130 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0128 - 002 Desde: 27/06/1935 Hasta: 04/05/1936 Proyecto de sustitución de los tramos metálicos existentes en los kilómetros 140,264 y 182,130 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0128 - 003 Desde: 22/11/1917 Hasta: 19/12/1917 Proyecto de construcción de una nueva vía y andén para viajeros en la estación de Nerva.

A - 0129 - 001 Desde: 24/11/1927 Hasta: 25/01/1930 Proyecto de sustitución de los pontones metálicos de dos metros de luz de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0129 - 002 Desde: 20/10/1927 Hasta: 06/02/1933 Proyecto de ensanche de las explanaciones de acceso al nuevo puente del Alcalde situado en el kilómetro 5,346 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0129 - 003 Desde: 03/06/1927 Hasta: 10/12/1931 Proyecto de ampliación y mejoras en la estación de Calicasas y proyecto adicional de garitas para guardaguas.

A - 0129 - 004 Desde: 05/08/1935 Hasta: 19/10/1935 Proyecto de construcción de defensas contra el río Guadalhorce entre los kilómetros 164.592 y 164.688 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0129 - 005 Desde: 07/08/1926 Hasta: 26/07/1930 Proyecto de sustitución del puente metálico de La Fuente por uno de fábrica en el kilómetro 141,535 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0130 - 001 Desde: 08/03/1927 Hasta: 05/02/1934 Proyecto, proyectos reformados y adicional de ampliación y reformas en la estación de Iznalloz.

A - 0130 - 002 Desde: 11/11/1927 Hasta: 26/11/1931 Proyecto de construcción de filtros en la trinchera del kilómetro 54,600 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0130 - 003 Desde: 12/12/1927 Hasta: 21/12/1927 Proyecto de construcción y montaje de un puente de nueve metros de luz, para doble vía en el kilómetro 3,760 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0131 - 001 Desde: 10/09/1908 Hasta: 31/12/1908 Proyecto presentado por Justino Flórez solicitando autorización para construir un muelle particular y una vía apartadero que enlace con las demás vías de la estación de Jaén para servicio de una fábrica de cementos y preparación de óxido de hierro.

A - 0131 - 002 Desde: 26/06/1890 Hasta: 13/10/1890 Proyecto de modificación o aumento de un tramo de los puentes sobre los ríos Guadarranque y Palmones.

A - 0131 - 003 Desde: 16/08/1890 Hasta: 16/08/1890 Proyecto de un puente de diez metros de luz sobre el arroyo Cueva del Gato presentado por la Compañía concesionaria.

A - 0131 - 004 Desde: 02/08/1890 Hasta: 02/08/1890 Obras de construcción del puente de Hozgarganta por la compañía concesionaria.

A - 0131 - 005 Desde: 20/12/1890 Hasta: 02/08/1891 Proyecto de la parte metálica de los cuatro puentes sobre el río Guadaira y el viaducto de El Malillo.

A - 0131 - 006 Desde: 04/12/1889 Hasta: 04/12/1889 Proyecto de construcción de variante entre los kilómetros 51,084 y 88,129 que comprende el tercer trozo de la sección primera y el primer trozo de la sección segunda y los trozos segundo, tercero y cuarto de la sección segunda de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0131 - 007 Desde: 20/06/1891 Hasta: 15/09/1891 Proyecto de variante del trazado entre los kilómetros 22,100 y 50,588 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0131 - 008 Desde: 27/08/1889 Hasta: 29/08/1889 Proyecto de variante del trazado entre los kilómetros 52 y 57 y el 72 y 91 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0131 - 009 Desde: 21/10/1890 Hasta: 16/12/1890 Proyecto de variante del trazado entre los kilómetros 78,880 y 86,493 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0131 - 010 Desde: 04/03/1890 Hasta: 04/03/1890 Oficio dirigido al Director General de Obras Públicas comunicando la dirección de la Compañía del Ferrocarril Jerez a Algeciras cuya línea había caducado.

A - 0131 - 011 Desde: 01/05/1890 Hasta: 15/07/1890 Dos proyectos de variante del Ferrocarril Bobadilla a Algeciras, que afectan al término municipal de Ronda.

A - 0131 - 012 Desde: 07/12/1889 Hasta: 31/12/1889 Proyecto de distribución de vías y emplazamiento de la estación de Bobadilla.

A - 0131 - 013 Desde: 18/01/1890 Hasta: 25/01/1890 Proyecto de variación del emplazamiento definitivo de la estación de Algeciras.

A - 0131 - 014 Desde: 09/08/1891 Hasta: 06 /09/1891 Proyecto de empalme de la línea de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces con la línea de Bobadilla a Algeciras y ampliación de vías y andenes en la estación de Bobadilla.

A - 0131 - 015 Desde: 13/10/1891 Hasta: 13/10/1891 Proyecto de establecimiento de tres pasos a nivel en el kilómetro 9 de la línea de Bobadilla a Algeciras solicitado por un particular.

A - 0131 - 016 Desde: 14/02/1888 Hasta: 14/02/1888 Proyecto de concesión y construcción del Ferrocarril Bobadilla a Algeciras pasando por Ronda, Jimena y Bocaleones concedido a Greenwood y Compañía de Londres y posterior transferencia del ferrocarril a favor de la Compañía The Algeciras (Gibraltar) Railway Co. Ltd.

A - 0131 - 017 Desde: 20/01/1888 Hasta: 20/01/1888 Mediciones y tasaciones contradictorias de las obras efectuadas entre Jimena y Algeciras en la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0131 - 018 Desde: 05/10/1888 Hasta: 05/10/1888 Solicitud de la Compañía concesionaria para que se le autorice al empleo de determinadas traviesas en la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0131 - 019 Desde: 12/12/1888 Hasta: 12/12/1888 Dos proyectos de variante entre el kilómetro 51,084 y el 88,129 de la línea de Bobadilla a Algeciras y entre el Puerto del Piojo y la bahía de Algeciras.

A - 0131 - 020 Desde: 19/03/1889 Hasta: 19/03/1889 Dos proyectos de variante del trazado: tercer trozo de la sección primera, primer trozo de la sección segunda y entre los kilómetros 137,355 y 152,570 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0131 - 021 Desde: 12/04/1889 Hasta: 23/10/1889 Proyecto de variante del trazado entre el origen y el kilómetro 22 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0131 - 022 Desde: 18/05/1889 Hasta: 18/05/1889 Proyecto de reforma de la variante del trazado entre el kilómetro 176 y el final de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0131 - 023 Desde: 12/09/1889 Hasta: 14/09/1889 Presupuesto reformado que rige para la construcción de la línea Bobadilla a Algeciras, formas de pago de la subvención e intereses del capital invertido por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

A - 0131 - 024 Desde: 01/11/1889 Hasta: 01/11/1889 Reintegro que ha de efectuar al Estado la Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras en concepto de fianza por

concesión impagada por dos Compañías concesionarias anteriores, de cuyas obras se ha beneficiado la actual Compañía, en el trayecto Jimena a Algeciras.

A - 0131 - 025 Desde: 18/10/1889 Hasta: 14/05/1890 Proyecto de Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras por Ronda.

A - 0131 - 026 Desde: 29/06/1889 Hasta: 29/06/1889 Solicitud de la Compañía concesionaria para que la Dirección General de Obras Públicas le autorice realizar los túneles de la línea de Bobadilla a Algeciras con una anchura de cuatro metros y cincuenta centímetros en recta y cinco metros en curva.

A - 0131 - 027 Desde: 11/03/1889 Hasta: 11/03/1889 Importación del extranjero para las obras de construcción del ferrocarril de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0131 - 028 Desde: 27/11/1893 Hasta: 03/01/1898 Servidumbre de paso interceptadas por el ferrocarril y las que propone la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces que han de establecerse de modo permanente en los términos municipales de Arriate, Cortes de la Frontera, Jimera de Líbar y Benadalid.

A - 0131 - 029 Desde: 27/11/1893 Hasta: 22/11/1895 Expedientes relativos a las servidumbre de paso interceptadas por el ferrocarril y las que propone la Compañía del ferrocarril de Bobadilla a Algeciras que han de establecerse de modo permanente en los términos municipales de Castellar, San Roque, Los Barrios, Jimena y Algeciras.

A - 0132 - 001 Desde: 11/06/1926 Hasta: 11/01/1932 Proyecto de instalación de caseta sanitaria en la estación de Puente Genil y modificación de retretes en las estaciones de Montemayor, Montilla, Álora, Pizarra y El Chorro.

A - 0133 - 001 Desde: 10/12/1927 Hasta: 29/01/1932 Proyecto de cerramiento del paso a nivel del kilómetro 5,678,15 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0133 - 002 Desde: 20/08/1927 Hasta: 30/05/1934 Proyecto reformado de sustitución de un puente por otro de fábrica sobre el barranco de La Fuente en el kilómetro 141,535 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0133 - 003 Desde: 17/10/1928 Hasta: 27/01/1930 Proyecto reformado para la ventilación del túnel número 12 situado en el kilómetro 141,892 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0133 - 004 Desde: 23/12/1926 Hasta: 23/12/1926 Proyecto de construcción de un embarcadero para caballos en la estación de Écija.

A - 0133 - 005 Desde: 07/12/1928 Hasta: 13/12/1931 Proyecto de sustitución de los puentes metálicos de los kilómetros 168,253; 168,592 y 178,187 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0134 - 001 Desde: 01/11/1928 Hasta: 01/10/1935 Proyecto reformado definitivo de construcción de vías y ampliación en la estación de Granada.

A - 0134 - 002 Desde: 06/11/1926 Hasta: 12/08/1930 Proyecto de construcción de un almacén para gran velocidad, modificación del edificio de viajeros, construcción de cierre, adoquinado de patio y ampliación del muelle para coches en la estación de Sevilla-San Bernardo.

A - 0135 - 001 Desde: 11/01/1852 Hasta: 30/09/1853 Proyecto de construcción de la línea de Sevilla a Cádiz, desde el punto de vista económico.

A - 0135 - 002 Desde: 22/07/1857 Hasta: 24/04/1858 Proyecto de unión del ferrocarril de Córdoba a Sevilla con el de Sevilla a Jerez.

A - 0135 - 003 Desde: 31/10/1890 Hasta: 31/07/1893 Proyecto de estación definitiva de Cádiz.

A - 0135 - 004 Desde: 02/02/1928 Hasta: 16/11/1930 Proyecto de construcción de una vivienda para dos agentes en la estación de Albolote y de diez para otros tantos en varios puntos kilométricos de la línea de Moreda a Granada.

A - 0135 - 005 Desde: 08/10/1927 Hasta: 08/10/1927 Proyecto de ampliación y mejoras en la estación de Moreda.

A - 0135 - 006 Desde: 18/04/1898 Hasta: 18/04/1898 Plano de estación del Empalme de Morón.

A - 0135 - 007 Desde: 18/05/1935 Hasta: 10/08/1935 Subasta del puente viejo de Las Mellizas situado en el kilómetro 148,030 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0135 - 008 Desde: 15/09/1926 Hasta: 13/11/1930 Proyecto de sustitución del puente metálico de Las Mellizas situado en el kilómetro 148,030 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0135 - 009 Desde: 01/07/1927 Hasta: 22/02/1928 Proyecto de prolongación a cielo abierto del túnel situado en el kilómetro 112,052,80 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0136 - 001 Desde: 30/06/1930 Hasta: 30/06/1930 Reformado del proyecto de prolongación a cielo abierto del túnel número 3 situado en el kilómetro 112,052,80 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0136 - 002 Desde: 01/06/1929 Hasta: 14/12/1929 Proyecto de ampliación y mejoras en la estación de Fuente Piedra.

A - 0136 - 003 Desde: 09/05/1930 Hasta: 09/05/1930 Proyecto de ampliación de seis viviendas de agentes de la vía situadas en los kilómetros 33,583 de la línea de Osuna a La Roda y 3,644; 4,525; 5,681; 8,988 y 10,092 de la línea de Jerez a Sanlúcar y Bonanza.

A - 0136 - 004 Desde: 12/07/1926 Hasta: 25/04/1927 Proyecto de ensanche de las obras de fábrica del puente de Pizarra, situado en el kilómetro 161,597 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0137 - 001 Desde: 15/06/1926 Hasta: 21/06/1930 Proyecto de instalación de una caseta sanitaria en la estación de Algeciras y de dotación de agua a los retretes de las estaciones de Almargen, Montejaque, Jimera de Líbar, Gaucín y Castellar.

A - 0137 - 002 Desde: 30/01/1929 Hasta: 14/11/1930 Proyecto reformado de talleres de reparación de coches y vagones en la estación de Málaga-Principal.

A - 0137 - 003 Desde: 01/01/1921 Hasta: 31/12/1921 Perfil longitudinal de la línea de Puente Genil a Linares y ramal a Baena.

A - 0137 - 004 Desde: 09/03/1926 Hasta: 15/10/1930 Proyecto de depósito regulador para la alimentación de locomotoras en la estación de Montemayor.

A - 0138 - 001 Desde: 29/05/1926 Hasta: 06/03/1933 Proyecto de ampliación y construcción de dependencias para el depósito de la estación de La Roda de Andalucía.

A - 0139 - 001 Desde: 31/12/1927 Hasta: 19/11/1932 Proyecto de ampliación y reforma de la estación de Nacimiento.

A - 0140 - 001 Desde: 29/11/1926 Hasta: 10/04/1931 Proyecto de doble vía entre Campo Real y Puente Genil entre los kilómetros 72,579 al 76,034 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0140 - 002 Desde: 20/08/1929 Hasta: 20/08/1929 Proyecto adicional al de la ampliación de vías y muelles de la estación de Puente Genil.

A - 0140 - 003 Desde: 22/11/1926 Hasta: 26/09/1931 Proyecto de almacén para gran velocidad de la estación de Aguilar de la Frontera.

A - 0141 - 001 Desde: 02/04/1930 Hasta: 06/08/1930 Proyecto de sustitución del puente metálico por otro de fábrica, sobre el río Guadalhorce, situado en el kilómetro 5,792 de la línea de Campillos a Granada.

A - 0141 - 002 Desde: 16/02/1927 Hasta: 05/04/1933 Proyecto de prolongación de la defensa con gaviones contra el río Guadalhorce frente al kilómetro 169,625 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0141 - 003 Desde: 01/09/1927 Hasta: 05/03/1932 Reformado del proyecto de ampliación y mejoras de la estación de Morón.

A - 0142 - 001 Desde: 21/11/1901 Hasta: 01/12/1901 Construcción del muro de contención necesario para la instalación de una cuarta vía en la estación definitiva de Jerez y la prolongación del paso inferior del camino de la Cartuja, ambos dentro del proyecto reformado de la estación de Jerez.

A - 0142 - 002 Desde: 06/07/1906 Hasta: 16/07/1906 Proyecto de consigna para el Ramal a El Trocadero situado en el kilómetro 2,200 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0142 - 003 Desde: 10/12/1907 Hasta: 10/12/1907 Oficio del Gobierno Civil de la Provincia de Cádiz, Jefatura de Obras Públicas, dirigido a la División de Ferrocarriles rogando se verifique inspección en el puente sobre el río Arillo.

A - 0142 - 004 Desde: 20/10/1928 Hasta: 09/08/1930 Proyecto adicional de ampliación y mejoras en la estación de Granada.

A - 0142 - 005 Desde: 21/06/1904 Hasta: 30/06/1905 Proyecto de las obras que constituyen la estación definitiva de Cádiz disponiéndose el día que deben acabarse y autorizando la puesta en explotación con carácter provisional de la estación definitiva.

A - 0142 - 006 Desde: 09/02/1908 Hasta: 31/03/1908 Proyecto de contrato celebrado con Lorenzo Arellano para el arriendo de cien metros cuadrados de terreno para depósito de minerales en la estación de Las Alcantarillas.

A - 0142 - 007 Desde: 11/05/1908 Hasta: 25/05/1908 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Dos Hermanas.

A - 0142 - 008 Desde: 28/04/1908 Hasta: 24/07/1908 Propuesta de desmontar una báscula puente de veinte toneladas instalada en la estación de El Trocadero por no ser necesaria.

A - 0142 - 009 Desde: 12/11/1909 Hasta: 19/01/1910 Apertura al servicio del apeadero de La Parra situado en el kilómetro 99,450 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0142 - 010 Desde: 02/03/1909 Hasta: 26/05/1909 Comparecencia y declaración del ingeniero Alfonso Barón, encargado de la línea de Sevilla a Puerto Real, ante el Juzgado de Instrucción y Primera Instancia del Puerto de Santa María. Sumario de sustracción de expediciones en el tren 62 registrado el 4 de octubre de 1908.

A - 0142 - 011 Desde: 12/02/1909 Hasta: 24/02/1909 Proyecto de mejora del alumbrado de la estación de Dos Hermanas reemplazando el actual por el eléctrico.

A - 0142 - 012 Desde: 27/03/1901 Hasta: 27/03/1901 Oficio de la empresa Conservación y Consolidación de Traviesas para Ferrocarriles. Procedimiento de Albert Collet (Th. Pallier) a la División de Ferrocarriles comunicando el establecimiento de un taller en Campo Real y solicitando la labor de un ingeniero mecánico.

A - 0142 - 013 Desde: 31/10/1904 Hasta: 10/01/1905 Proyecto de replanteo del kilómetro 24 al 29 de la línea de Baza a Guadix.

A - 0142 - 014 Desde: 03/06/1914 Hasta: 19/09/1914 Proyecto de modificación de vías en el depósito de máquinas de la estación de Guadix en la línea de Linares a Almería.

A - 0142 - 015 Desde: 03/06/1914 Hasta: 09/07/1914 Proyecto de instalación de oficinas y viviendas en la estación de Almería realizado por el ingeniero José Iribarren y Giménez.

A - 0142 - 016 Desde: 19/3/1868 Hasta: 30/4/1868 Proyecto de variación del trazado de los Kms. 75,810 al 77,940 de la línea de Córdoba a Belmez, con el fin de enlazarla con la de Belmez al Castillo de Almorchón.

A - 0142 - 017 Desde: 08/08/1903 Hasta: 29/07/1905 Proyecto de la estación de El Baúl realizado por Rafael de la Escosura.

A - 0142 - 018 Desde: 05/05/1903 Hasta: 27/05/1903 Proyecto de construcción de una casa habitación para el jefe de talleres dentro del recinto de su propiedad en el recinto de los talleres de la estación de Algeciras.

A - 0142 - 019 Desde: 02/07/1904 Hasta: 13/09/1904 Proyecto de construcción de cuatro viviendas de dos habitaciones cada una en la estación de Bobadilla.

A - 0142 - 020 Desde: 22/07/1904 Hasta: 13/09/1904 Proyecto de construcción de un camino destinado a carros y arrieros paralelo a la séptima vía apartadero en todo el trayecto situado frente al muelle de mercancías y edificio de viajeros en la estación de San Roque.

A - 0143 - 001 Desde: 07/12/1928 Hasta: 17/05/1933 Proyecto, segundo proyecto reformado y proyecto adicional de sustitución del puente metálico por otro de fábrica del kilómetro 135,388 de la línea Córdoba a Málaga.

A - 0143 - 002 Desde: 29/04/1930 Hasta: 29/01/1932 Proyecto reformado definitivo de prolongación del puente giratorio para volver máquinas en la estación de Ronda.

A - 0144 - 001 Desde: 23/11/1928 Hasta: 05/05/1932 Proyecto de apartadero en el Cerro Saltador situado en el kilómetro 224,690 de la línea Linares a Almería.

A - 0144 - 002 Desde: 23/06/1926 Hasta: 27/02/1930 Proyecto de cerramiento y pavimentación del patio de viajeros de la estación de Jerez.

A - 0145 - 001 Desde: 11/06/1927 Hasta: 11/11/1932 Proyecto reformado de ampliaciones y mejoras en la estación de Calicasas.

A - 0145 - 002 Desde: 09/08/1930 Hasta: 29/01/1935 Proyecto reformado definitivo del enlace directo de la línea de Osuna a La Roda con la de Córdoba a Málaga.

A - 0145 - 003 Desde: 06/05/1926 Hasta: 15/10/1930 Proyecto de instalación de un depósito regulador para el abastecimiento de aguas en la estación de Montemayor.

A - 0146 - 001 Desde: 02/11/1880 Hasta: 03/04/1881 Proyecto de construcción de estaciones y casas de guarda en la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0146 - 002 Desde: 15/08/1889 Hasta: 25/03/1891 Proyecto de puentes metálicos comprendidos entre Puente Genil y Cabra.

A - 0147 - 001 Desde: 03/10/1929 Hasta: 05/02/1931 Proyecto de ampliación y mejoras en la estación de Fuentes de Andalucía.

A - 0147 - 002 Desde: 25/06/1911 Hasta: 25/06/1911 Proyecto de apartadero para la Sociedad Catalana del Gas en la vía de los Ferrocarriles Andaluces al puerto de Sevilla, realizado por el ingeniero Diego Mayoral.

A - 0147 - 003 Desde: 24/11/1914 Hasta: 24/11/1914 Proyecto de ampliación de vías en el apartadero de la Sociedad Catalana de Gas y Electricidad S.A. en el puerto de Sevilla, realizado por el ingeniero Ignacio Rojas Marcos.

A - 0148 - 001 Desde: 23/12/1929 Hasta: 05/02/1931 Proyecto de ampliaciones y mejoras en la estación de Sanlúcar-Playa.

A - 0148 - 002 Desde: 31/12/1929 Hasta: 05/02/1931 Proyecto de ampliación y mejoras en la estación de Sanlúcar de Barrameda.

A - 0149 - 001 Desde: 27/05/1930 Hasta: 01/09/1935 Proyecto reformado definitivo de la ampliación y mejora de la estación de Iznalloz en la línea de Moreda a Granada.

A - 0150 - 001 Desde: 27/05/1930 Hasta: 01/09/1935 Proyecto reformado definitivo de la ampliación y mejora de la estación de Iznalloz en la línea de Moreda a Granada.

A - 0150 - 003 Desde: 06/02/1864 Hasta: 09/10/1864 Proyecto de construcción, conservación y reparación de la estación de cuarta clase de Campanillas en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0150 - 004 Desde: 30/08/1862 Hasta: 20/02/1863 Proyecto de edificios de viajeros para las estaciones de segunda y tercera clase de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0150 - 005 Desde: 08/06/1864 Hasta: 20/12/1864 Proyectos de vías y edificios para las estaciones de primera, tercera y cuarta clase comprendidas desde Córdoba a Málaga.

A - 0150 - 006 Desde: 04/08/1864 Hasta: 04/06/1865 Muros de revestimiento en El Hoyo y muro del kilómetro 53 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0151 - 001 Desde: 30/04/1910 Hasta: 30/04/1910 Proyecto reformado de ramal de enlace de la fábrica de la Compañía Ibérica de Superfosfatos con las vías de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y Ferrocarril Suburbanos de Málaga.

A - 0151 - 002 Desde: 10/06/1926 Hasta: 25/09/1926 Proyecto de instalación de un cable eléctrico de 3000 voltios y un transformador de 25 K.V.A. en la estación de Málaga.

A - 0151 - 003 Desde: 31/3/1916 Hasta: 11/4/1936 Proyecto de construcción de muros de cierre en el apartadero de Cerro Muriano, en el Km. 18,810 de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0151 - 004 Desde: 01/8/1917 Hasta: 11/10/1917 Servicio de los apartaderos de Mirabueno, Los Pradillos, La Mocha y La Solana; e instrucciones para la circulación entre El Vacar-Villaharta y Alhondiguilla-Villaviciosa; entre Cercadilla y la Balanzona y entre La Balanzona y Cerro Muriano.

A - 0151 - 005 Desde: 19/6/1916 Hasta: 04/8/1916 Proyecto de instalación de un teléfono y orden de servicio para el puesto de seguridad de "La Mocha", en el Km. 17,200 de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0151 - 006 Desde: 20/12/1913 Hasta: 03/7/1914 Cesión de la compañía de los FF. CC. Andaluces al Ayuntamiento de Córdoba de los terrenos correspondientes al camino de acceso a la estación de Cercadilla.

A - 0151 - 007 Desde: 13/03/1906 Hasta: 31/08/1906 Solicitud de la Compañía del Tranvía Eléctrico de La Loma para cruzar en la estación de Baeza las líneas de MZA y la de Linares a Almería de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España.

A - 0151 - 008 Desde: 07/04/1889 Hasta: 01/09/1889 Concesión del Ferrocarril Linares a Almería al Banco General de Madrid y posterior transferencia de la concesión y explotación a la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España de la línea Linares a Almería.

A - 0151 - 009 Desde: 02/03/1880 Hasta: 03/03/1880 Cerramiento de la vía y servicio de Cádiz a Sanlúcar de Barrameda de la línea de Jerez a Sanlúcar y Bonanza.

A - 0151 - 010 Desde: 13/02/1861 Hasta: 14/12/1862 Proyecto de un ferrocarril movido por fuerza animal para el transporte de viajeros entre Sanlúcar de Barrameda y Puerto de Bonanza.

A - 0151 - 011 Desde: 09/06/1876 Hasta: 04/07/1876 Concesión a Eduardo Hidalgo del proyecto del ferrocarril que desde Sanlúcar de Barrameda y Puerto de Bonanza enlaza con el de Jerez de la Frontera.

A - 0151 - 013 Desde: 02/06/1911 Hasta: 03/07/1918 Proyecto de ferrocarril secundario de Jerez a Setenil, presentado por la Sociedad Estudios del ferrocarril a Jerez a Villamartín y Setenil.

A - 0151 - 014 Desde: 01/08/1886 Hasta: 01/08/1886 Proyecto de Ferrocarril de Jerez al río Guadalete presentado por Agustín Merello y Alberti.

A - 0151 - 015 Desde: 29/03/1909 Hasta: 29/03/1909 Proyecto de instalación de un taller de reparaciones en la estación de Guadix en la línea de Linares a Almería.

A - 0151 - 016 Desde: 23/09/1889 Hasta: 12/03/1890 Proyecto de reducción del ancho de la vía y una variante del Ferrocarril de Jerez al río Guadalete.

A - 0151 - 017 Desde: 10/08/1887 Hasta: 10/08/1887 Aprobación con prescripciones del proyecto de Ferrocarril de Jerez al río Guadalete, de ocho kilómetros y ciento ochenta metros de longitud, presentado por Agustín Merello y Alberti.

A - 0151 - 018 Desde: 28/02/1888 Hasta: 06/06/1888 Concesión del Ferrocarril de Jerez al río Guadalete para servicio particular y uso público a Manuel J. Bertemati y Pareja, de acuerdo al pliego de condiciones particulares.

A - 0151 - 019 Desde: 28/01/1884 Hasta: 04/07/1884 Proyecto del Ferrocarril de Jerez al río Guadalete.

A - 0151 - 020 Desde: 04/10/1887 Hasta: 04/10/1887 Transferencia de la concesión del Ferrocarril de Jerez al río Guadalete de Agustín Merello y Alberti a Manuel J. Bertemati y Pareja.

A - 0151 - 021 Desde: 20/10/1884 Hasta: 20/10/1884 Proyecto del Ferrocarril de Jerez al río Guadalete, por el que se insta al peticionario de la concesión Agustín Merello y Alberti a que modifique las tarifas del proyecto por él presentado.

A - 0151 - 022 Desde: 29/03/1891 Hasta: 26/06/1891 Solicitud de José Bertemati y Pareja, concesionario del Ferrocarril de la línea de Jerez al río Guadalete, para que le sea devuelta la fianza.

A - 0151 - 023 Desde: 05/11/1888 Hasta: 04/02/1889 Cotejo con el original aprobado del proyecto del Ferrocarril de Jerez al río Guadalete para corregir los errores materiales de la copia.

A - 0151 - 024 Desde: 14/11/1888 Hasta: 23/11/1888 Inauguración oficial de las obras del Ferrocarril de Jerez al río Guadalete.

A - 0151 - 025 Desde: 28/04/1890 Hasta: 29/04/1890 Denuncia de que están paralizadas las obras del ferrocarril de la línea de Jerez al río Guadalete.

A - 0151 - 026 Desde: 13/04/1905 Hasta: 26/04/1905 Proyecto de la Compañía de Tranvías Eléctricos de Granada para instalar vías de acceso en la estación de Granada.

A - 0151 - 027 Desde: 12/02/1906 Hasta: 22/03/1906 Proyecto de modificación de vías en el patio de mercancías y cambio de emplazamiento de la báscula de la estación de Granada.

A - 0151 - 028 Desde: 07/02/1907 Hasta: 28/10/1910 Estado de conservación y obras de reparación en varios puntos de la vía de la línea Campillos a Granada remitidos a la Cuarta División de Ferrocarriles.

A - 0151 - 029 Desde: 09/04/1904 Hasta: 29/01/1910 Estado de conservación de la línea de Campillos a Granada, reparación de terraplenes y muros de sostenimiento remitidos a la Cuarta División de Ferrocarriles.

A - 0151 - 030 Desde: 30/09/1910 Hasta: 03/12/1910 Estado de conservación y obras de reparación de varios puentes de la línea de Campillos a Granada remitidos a la Cuarta División de Ferrocarriles.

A - 0151 - 031 Desde: 28/04/1905 Hasta: 09/09/1910 Estado de conservación de la línea de Campillos a Granada y reparación de varias alcantarillas remitido a la Cuarta División de Ferrocarriles por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

A - 0151 - 032 Desde: 24/09/1907 Hasta: 17/02/1908 Proyecto de modificación del paso a nivel de mercancías de la estación de Huétor-Tájar.

A - 0151 - 033 Desde: 20/02/1907 Hasta: 09/03/1907 Proyecto de vías en la estación de Salinas.

A - 0151 - 034 Desde: 28/02/1907 Hasta: 28/02/1907 Pruebas de reconocimiento de la caldera de la máquina número 166 afecta al Servicio del Depósito de Málaga.

A - 0151 - 035 Desde: 13/08/1905 Hasta: 13/08/1905 Solicitud de reconocimiento del coche Bc 503, de la línea Bobadilla a Algeciras.

A - 0151 - 036 Desde: 03/11/1905 Hasta: 03/11/1905 Pruebas en los puentes metálicos de la línea de Campillos a Granada con objeto de reforzarlos.

A - 0151 - 037 Desde: 06/11/1907 Hasta: 06/11/1907 Proyecto para habilitar el apartadero de La Golondrina en el kilómetro 47,300 de la línea de Bobadilla a Granada.

A - 0151 - 038 Desde: 28/08/1909 Hasta: 14/10/1910 Reapertura del apartadero de Anzola en el kilómetro 104,982 de la línea de Bobadilla a Granada.

A - 0151 - 039 Desde: 09/06/1906 Hasta: 09/06/1906 Proyecto de construcción de un puente metálico sobre el río Beiro y muro de sostenimiento.

A - 0151 - 040 Desde: 15/09/1905 Hasta: 13/10/1905 Proyecto de un camino vecinal de Moraleda por Bracana a la estación de Tocón lindante con la línea férrea.

A - 0151 - 041 Desde: 09/09/1911 Hasta: 20/09/1911 Solicitud del Ayuntamiento de Granada para que se suspendan las obras de la estación de Granada propiedad de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces por considerar que son deficientes.

A - 0152 - 001 Desde: 15/03/1928 Hasta: 04/02/1950 Proyecto de ampliación y mejoras en la estación de Bobadilla.

A - 0152 - 002 Desde: 02/12/1912 Hasta: 27/01/1914 Proyecto de construcción de vías de servicio para la fábrica Azucarera de Benalúa y ramal de enlace con el Ferrocarril de Linares a Almería.

A - 0153 - 001 Desde: 25/05/1905 Hasta: 30/06/1905 Proyecto de revestimiento del túnel número 9 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0153 - 002 Desde: 08/03/1905 Hasta: 05/04/1905 Proyecto de construcción de una caseta de guardabarrera en el kilómetro 138,390 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0153 - 003 Desde: 13/09/1906 Hasta: 12/10/1906 Proyecto de revestimiento del túnel número 3 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0153 - 004 Desde: 30/06/1934 Hasta: 30/06/1934 Proyecto de paso superior al Ferrocarril de Utrera a Osuna, kilómetro 27,495 de la carretera de tercer orden de Carmona a Puebla de Cazalla.

A - 0153 - 005 Desde: 01/07/1927 Hasta: 01/11/1932 Cuentas de mejora y ampliación de las líneas actuales de diversas obras de la línea Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0153 - 006 Desde: 02/12/1928 Hasta: 24/11/1930 Proyecto reformado al de construcción de un almacén para G. V. y modificación del edificio de viajeros de la estación de Sevilla.

A - 0153 - 007 Desde: 23/12/1926 Hasta: 18/11/1928 Proyecto de construcción de un embarcadero para caballos en la estación de Écija.

A - 0154 - 009 Desde: 17/01/1882 Hasta: 05/08/1884 Reconocimiento del estado general de conservación de la línea y puentes de Utrera a Morón y Osuna a La Roda.

A - 0154 - 010 Desde: 29/01/1895 Hasta: 09/10/1902 Autorización y proyecto de muelle descubierto en la estación del Empalme de Morón a la Compañía de Cosecheros Exportadores La Aceitunera.

A - 0154 - 014 Desde: 20/10/1907 Hasta: 20/10/1907 Memoria de estudio sobre las vías accesorias, muelles y reformas necesarias en las estaciones de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0154 - 015 Desde: 13/12/1879 Hasta: 13/12/1879 Anteproyecto de construcción del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras.

A - 0154 - 016 Desde: 08/10/1900 Hasta: 24/10/1900 Expediente sobre la orden recibida por la División de Ferrocarriles de Sevilla para hacerse cargo de una draga propiedad del Estado que guardaba la Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras.

A - 0154 - 017 Desde: 18/12/1895 Hasta: 25/11/1897 Expediente sobre servidumbres de paso en los términos municipales de Algeciras y Jimera de Líbar.

A - 0154 - 018 Desde: 27/09/1900 Hasta: 27/09/1900 Oficio sobre la liquidación de los derechos de aduana respectivos al material importado con franquicia por la Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras con destino a la construcción de esta línea.

A - 0154 - 019 Desde: 31/12/1878 Hasta: 31/12/1878 Solicitud realizada por el alcalde de Campillos de datos sobre los terrenos ocupados por la Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras en la construcción de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0154 - 020 Desde: 01/10/1904 Hasta: 23/11/1904 Orden de vigilancia durante el período de lluvias de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0154 - 021 Desde: 14/06/1902 Hasta: 07/07/1902 Proyecto de cerramiento de la estación de Setenil de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0154 - 022 Desde: 25/01/1899 Hasta: 10/06/1902 Orden dada por la Dirección General de Obras Públicas a la Cuarta División Técnica de Ferrocarriles para que requiera a las compañías bajo su inspección un reconocimiento acerca del estado de los puentes y tramos metálicos de sus líneas y sobre el peso de los trenes que circulan.

A - 0154 - 023 Desde: 15/12/1913 Hasta: 09/01/1914 Pruebas de resistencia realizadas en los puentes metálicos existentes entre las estaciones de Bobadilla y Montejaque de la línea Bobadilla a Algeciras.

A - 0154 - 024 Desde: 30/01/1912 Hasta: 30/12/1912 Accidentes y faltas ocurridos en la línea de Bobadilla a Algeciras durante el año 1912.

A - 0154 - 025 Desde: 07/04/1913 Hasta: 31/12/1913 Accidentes y faltas ocurridos en la línea de Bobadilla a Algeciras durante el año 1913.

A - 0154 - 026 Desde: 04/01/1914 Hasta: 14/03/1914 Accidentes y faltas ocurridos en la línea de Bobadilla a Algeciras durante el año 1913.

A - 0154 - 027 Desde: 24/11/1912 Hasta: 05/01/1914 Accidentes y faltas ocurridos en la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0155 - 001 Desde: 24/10/1928 Hasta: 06/12/1932 Proyecto realizado por el ingeniero José María Castrillo de variante del ramal de enlace del ferrocarril de Sevilla a Jerez y Cádiz con el puerto de Sevilla.

A - 0156 - 001 Desde: 07/08/1926 Hasta: 20/03/1934 Proyecto, proyecto reformado y proyecto reformado definitivo de sustitución del puente metálico de La Fuente situado en el kilómetro 141,535 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0157 - 001 Desde: 16/03/1906 Hasta: 14/08/1909 Proyecto de engrandecimiento de la estación de Moreda.

A - 0157 - 002 Desde: 16/12/1907 Hasta: 16/12/1907 Proyecto de ampliación de vías y emplazamiento definitivo y depurador en la estación de Santa Fe.

A - 0157 - 003 Desde: 08/02/1908 Hasta: 09/04/1908 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Almería.

A - 0157 - 004 Desde: 16/08/1928 Hasta: 27/01/1931 Proyecto de adquisición de tres depuradores de agua para la alimentación de locomotoras y construcción de torres de sustentación de los mismos para el depósito de la estación de Málaga y las reservas de las estaciones de La Roda de Andalucía y Sevilla.

A - 0157 - 005 Desde: 28/03/1927 Hasta: 28/05/1931 Proyecto de instalación de una vía para cruzamiento de trenes en el apartadero Grañena situado en el kilómetro 130,110 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0157 - 006 Desde: 27/10/1926 Hasta: 11/02/1929 Proyecto de construcción de una alcantarilla de tres metros de luz en el kilómetro 160,930 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0158 - 001 Desde: 12/10/1926 Hasta: 31/01/1931 Proyecto de obras de conducción de agua desde el pozo de la huerta La Alegría a la estación de Marchena.

A - 0158 - 002 Desde: 13/07/1928 Hasta: 26/11/1928 Proyecto de tramos metálicos en los kilómetros 8,220 y 9,384 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0158 - 003 Desde: 01/10/1935 Hasta: 01/10/1935 Proyecto de refuerzo de vía de la línea de Marchena a Valchillón.

A - 0159 - 001 Desde: 26/12/1910 Hasta: 26/01/1911 Proyecto de terminación y consolidación del estribo lado Baza del viaducto sobre el río Gor, realizado por The Granada Railway Company Limited.

A - 0159 - 002 Desde: 25/09/1903 Hasta: 25/09/1903 Proyecto de replanteo entre los kilómetros 13 al 24 de la línea de Baza a Guadix por el ingeniero Rafael de la Escosura.

A - 0159 - 003 Desde: 26/09/1902 Hasta: 26/09/1902 Proyecto de puente de tres arcos de seis metros de luz sobre el barranco de Juncaril en el kilómetro 51,275 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0159 - 004 Desde: 07/11/1908 Hasta: 01/03/1909 Proyecto de un ramal provisional que comunique la estación de Sevilla-San Bernardo con el muelle del puerto de Sevilla presentado por la Junta de Obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla.

A - 0159 - 005 Desde: 09/07/1900 Hasta: 10/01/1902 Obras del puente de Ontanar situado en el kilómetro 143,543 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0159 - 006 Desde: 07/09/1903 Hasta: 10/01/1910 Proyecto de cruce a nivel del tranvía eléctrico de Linares a Las Minas, de la Compagnie Electricité de Traction d'Espagne, con la vía de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en el kilómetro 174,046 y solicitud de acceso de las vías del tranvía a la estación de Linares.

A - 0159 - 007 Desde: 18/07/1877 Hasta: 18/07/1877 Concesión y explotación de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0159 - 008 Desde: 11/05/1891 Hasta: 19/06/1891 Apertura y puesta en servicio del tramo entre Puente Genil y Cabra.

A - 0159 - 009 Desde: 31/08/1891 Hasta: 23/01/1893 Apertura y puesta en servicio de dos tramos entre Cabra y Jaén y Espeluy a Linares.

A - 0159 - 010 Desde: 14/01/1893 Hasta: 23/01/1893 Apertura del servicio en la totalidad de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0159 - 011 Desde: 30/01/1891 Hasta: 16/03/1891 Medición contradictoria efectuada en el tramo de Puente Genil a Cabra.

A - 0159 - 012 Desde: 19/07/1892 Hasta: 20/08/1892 Localización del origen de la kilometración de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0159 - 013 Desde: 18/07/1892 Hasta: 16/09/1892 Medición contradictoria efectuada en el tramo Cabra a Linares.

A - 0159 - 014 Desde: 18/07/1892 Hasta: 22/07/1892 Solicitud de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para que se aprueben los proyectos de puentes para la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0159 - 015 Desde: 08/11/1892 Hasta: 09/01/1893 Proyecto sobre los cuadros de marcha para la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0159 - 016 Desde: 05/03/1891 Hasta: 16/03/1891 Proyecto presentado por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, sobre cuadros de marcha del tramo de Puente Genil a Cabra.

A - 0159 - 017 Desde: 09/12/1888 Hasta: 12/12/1888 Proyecto de variante del trazado entre Puente Genil y Jaén.

A - 0159 - 018 Desde: 12/12/1888 Hasta: 25/07/1889 Proyecto de variante del trazado entre Doña Mencía y Torredonjimeno.

A - 0160 - 001 Desde: 12/11/1929 Hasta: 19/02/1932 Proyecto reformado al de construcción de un puente metálico de tres metros de luz para doble vía situado en el kilómetro 3,760 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0160 - 002 Desde: 23/12/1929 Hasta: 19/02/1931 Proyecto de ampliación y mejoras en la estación de Sanlúcar-Playa.

A - 0160 - 003 Desde: 12/07/1926 Hasta: 12/07/1926 Proyecto de ensanche de las obras de fábrica del puente de Pizarra situado en el kilómetro 161,597 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0160 - 004 Desde: 27/04/1934 Hasta: 26/05/1934 Proyecto de almacén en el depósito de máquinas de la estación de Puente Genil.

A - 0160 - 005 Desde: 31/01/1936 Hasta: 31/01/1936 Proyecto de cerramiento del muelle cubierto y habilitación del mismo para economato de víveres en la estación de Puente Genil.

A - 0160 - 006 Desde: 06/03/1926 Hasta: 04/04/1929 Proyecto de construcción del apartadero provisional para la construcción del nuevo puente sobre el río Genil situado en el kilómetro 78,911 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0160 - 007 Desde: 21/04/1933 Hasta: 21/04/1933 Situación de las señales en los pasos a nivel de cuarta categoría en el kilómetro 155,014 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0161 - 001 Desde: 30/03/1927 Hasta: 22/10/1930 Proyecto de construcción de la estación de El Sorbito situado en el kilómetro 8,500 de la línea de Utrera a Morón.

A - 0161 - 002 Desde: 15/05/1927 Hasta: 03/03/1930 Proyecto de modificación de retretes en la estación de Aguadulce.

A - 0162 - 001 Desde: 15/09/1926 Hasta: 15/09/1926 Proyecto de puente metálico de Las Mellizas situado en el kilómetro 148,030 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0162 - 002 Desde: 26/07/1910 Hasta: 03/01/1911 Proyecto de desviación provisional impuesta por las obras del canal de Alfonso XIII del ramal de enlace de los Ferrocarriles Andaluces a las vías del Puerto de Sevilla, presentado por la Junta de Obras del Río Guadalquivir y Puerto de Sevilla.

A - 0162 - 003 Desde: 14/08/1933 Hasta: 14/08/1933 Situación de las señales en los pasos a nivel de cuarta categoría, en los kilómetros 97,050 y 99,452 y 0,441 de la línea de Córdoba a Málaga, enlace directo de la de Málaga a Osuna.

A - 0162 - 004 Desde: 19/08/1926 Hasta: 03/09/1926 Proyecto de muro de sostenimiento en la estación de Jerez.

A - 0162 - 005 Desde: 24/05/1927 Hasta: 24/05/1927 Proyecto de construcción de una vivienda para un agente; tres para seis agentes en Cártama y varios en distintos puntos kilométricos de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0162 - 006 Desde: 24/02/1927 Hasta: 25/10/1928 Proyecto de construcción de cuarteles para la guardia civil y para el personal del Segundo Regimiento de Ferrocarriles en la estación de Bobadilla.

A - 0162 - 007 Desde: 10/03/1903 Hasta: 23/05/1903 Proyecto de cauce subterráneo con cable eléctrico en el ferrocarril al puerto de Sevilla y junto al camino viejo de Guadaira.

A - 0163 - 001 Desde: 09/2/1931 Hasta: 12/8/1931 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Cercadilla.

A - 0163 - 002 Desde: 08/04/1927 Hasta: 07/03/1932 Proyecto reformado de un puente de fábrica sobre el río Guadalhorce, cercano a la estación de Pizarra, situado en el kilómetro 161,597 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0163 - 003 Desde: 08/10/1924 Hasta: 25/05/1933 Proyecto de puente metálico sobre el río Genil en el kilómetro 88,615 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0164 - 001 Desde: 02/08/1928 Hasta: 10/10/1929 Proyecto de ampliación y mejora de la estación de empalme de Morón en la línea de Utrera a Morón.

A - 0164 - 002 Desde: 31/08/1929 Hasta: 10/10/1931 Proyecto de abastecimiento de agua para locomotoras en la estación de Iznalloz y adquisición de manantiales de la fuente del Rey.

A - 0164 - 003 Desde: 08/7/1929 Hasta: 27/1/1933 Proyecto de construcción de un muelle cubierto y cerrado en la estación de Villanueva del Rey.

A - 0165 - 001 Desde: 23/05/1929 Hasta: 23/05/1929 Proyecto de ampliación y mejoras en la estación de Salinas.

A - 0165 - 002 Desde: 12/02/1928 Hasta: 25/05/1936 Proyecto de ampliaciones y mejoras en el apeadero de Bobadilla.

A - 0166 - 001 Desde: 05/03/1931 Hasta: 13/11/1931 Proyecto reformado al de construcción y montaje de los nuevos tramos metálicos para doble vía sobre el río Genil kilómetro 78,615 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0166 - 002 Desde: 14/08/1924 Hasta: 10/07/1926 Proyecto de puente de El Alcalde, de cuarenta y tres metros y diez centímetros, sobre el río Guadalquivir situado en el kilómetro 5,346 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0166 - 003 Desde: 16/12/1930 Hasta: 16/05/1936 Proyecto reformado de construcción de casas para empleados en la estación de Moreda.

A - 0166 - 004 Desde: 15/01/1929 Hasta: 07/04/1936 Proyecto reformado del de sustitución de los puentes metálicos situados en los kilómetros 139,731 y 140,979 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0167 - 001 Desde: 12/11/1928 Hasta: 11/02/1930 Proyecto de ampliación y mejoras en el apartadero del Collado de las Arcas.

A - 0167 - 002 Desde: 02/03/1933 Hasta: 02/03/1933 Proyecto reformado al de ampliación de vías y construcción de muelles en la estación del Prado de Santa Justa.

A - 0167 - 003 Desde: 06/5/1902 Hasta: 06/5/1902 Proyecto de instalación de dos vías muertas en la estación de Cercadilla.

A - 0168 - 001 Desde: 28/01/1927 Hasta: 12/04/1932 Proyecto de ampliación y mejoras en la estación de Morón en la línea de Utrera a Morón.

A - 0169 - 001 Desde: 05/03/1932 Hasta: 10/04/1932 Proyecto de ampliación y mejoras en la estación de Morón, y canje de terrenos con la Sociedad Cementos Portland en la línea de Utrera a Morón.

A - 0169 - 002 Desde: 13/08/1929 Hasta: 23/01/1933 Proyecto adicional al de abastecimiento de agua a las estaciones de Montemayor y Bobadilla en la línea Córdoba a Málaga.

A - 0169 - 003 Desde: 17/08/1928 Hasta: 14/01/1933 Proyecto de abastecimiento de agua para las estaciones de Montemayor y Bobadilla en la línea Córdoba a Málaga.

A - 0169 - 004 Desde: 31/08/1928 Hasta: 29/05/1936 Proyecto de cerramiento del paso a nivel del kilómetro 120,495 y de carretera de Bailén a Málaga.

A - 0169 - 005 Desde: 26/6/1902 Hasta: 15/11/1906 Proyecto de modificaciones por la supresión del cruce de vías de la línea de la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante, con la de Córdoba a Belmez (Compañía de los FF. CC. Andaluces) en la estación de Córdoba, sustituyéndolo por otro en la estación de Cercadilla.

A - 0169 - 006 Desde: 22/1/1905 Hasta: 06/2/1905 Pruebas de resistencia realizadas en el puente de Alhondiguilla a 25 m. de luz, del Km. 42,433 de la línea, y sobre la solicitud de autorización para la circulación de máquinas Compound desde dicho puente hasta el de Albardados.

A - 0170 - 001 Desde: 06/12/1926 Hasta: 04/04/1932 Proyecto de modificación del ramal a la ferrería y construcción de una vía apartadero en el ramal al puerto de Málaga.

A - 0171 - 001 Desde: 23/10/1902 Hasta: 31/10/1903 Proyecto de enlace de la línea de Córdoba a Sevilla con la de Córdoba a Belmez, en la estación de Córdoba.

A - 0171 - 002 Desde: 26/6/1902 Hasta: 12/7/1902 Proyectos de ampliación de los dormitorios para maquinistas en las estaciones de Obejo y Belmez.

A - 0171 - 003 Desde: 06/09/1928 Hasta: 09/09/1940 Proyecto de construcción de viviendas para agentes en varios puntos kilométricos de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0171 - 004 Desde: 10/09/1928 Hasta: 26/09/1931 Proyecto de construcción de viviendas para agentes en varios puntos kilométricos de la línea Linares a Almería.

A - 0172 - 001 Desde: 23/07/1898 Hasta: 10/01/1899 Solicitud de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para que se le autorice a cargar el mineral de hierro de la mina La Esperanza en el paso a nivel del kilómetro 79,149,85 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0172 - 002 Desde: 24/01/1899 Hasta: 06/02/1899 Solicitud de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para que se le autorice a cargar mineral de hierro de la mina La Esperanza, en el kilómetro 76,250 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0172 - 003 Desde: 21/05/1900 Hasta: 10/07/1900 Proyecto de consigna para la explotación del apartadero de La Esperanza, en el kilómetro 76,100 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0172 - 004 Desde: 02/10/1905 Hasta: 01/12/1905 Reapertura y posterior clausura por caducidad de la concesión de la explotación del servicio de apartadero de La Esperanza en el kilómetro 76,100 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0172 - 005 Desde: 01/06/1902 Hasta: 01/07/1902 Clausura provisional por parte de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces del apartadero de La Esperanza, situado en el kilómetro 76,100 de la línea de Puente Genil a Linares, por incumplimiento de contrato de los concesionarios particulares de dicho apartadero.

A - 0172 - 006 Desde: 09/11/1905 Hasta: 13/02/1906 Servicio del apartadero de La Esperanza situado en el kilómetro 76,100 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0172 - 007 Desde: 24/06/1898 Hasta: 29/12/1898 Modificación de la marcha del tren 408 y su orden de servicio 484 que anula a la anterior de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0172 - 008 Desde: 20/08/1901 Hasta: 26/08/1901 Solicitud de la Sociedad Vuccina de Marsella, propietaria de la mina La Esperanza y del apartadero de dicho nombre, para expedir con destino a Málaga desde éste una locomotora de tres mil kilogramos para su reparación.

A - 0172 - 009 Desde: 29/12/1929 Hasta: 19/02/1931 Proyecto de ampliaciones y mejoras en la estación de Sanlúcar de Barrameda.

A - 0172 - 010 Desde: 12/05/1934 Hasta: 26/05/1934 Proyecto de construcción de una vía para clasificar el material a reparar en la estación de Málaga

A - 0172 - 011 Desde: 14/11/1935 Hasta: 23/12/1935 Proyecto de construcción de un almacén y obras complementarias para el economato en la estación de Utrera.

A - 0172 - 012 Desde: 21/04/1933 Hasta: 21/04/1933 Proyecto de situación de las señales en los pasos a nivel de cuarta categoría de los kilómetros 166,018 y 168,008 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0172 - 014 Desde: 20/11/1925 Hasta: 20/11/1925 Plano de la sección transversal del puente de Fuensequilla, de cuarenta y ocho metros de luz, sobre el río Guadajoz situado en el kilómetro 14,417 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0172 - 015 Desde: 15/01/1935 Hasta: 15/01/1935 Proyecto de construcción de un embarcadero para ganado en la estación de Puerto Real.

A - 0172 - 016 Desde: 26/03/1929 Hasta: 04/04/1929 Proyecto de apartadero provisional para el montaje del nuevo puente sobre el río Guadalquivir situado en el kilómetro 5,346 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0172 - 020 Desde: 19/06/1893 Hasta: 30/06/1893 Proyecto de disposición general de vías y edificios de la estación de Baza.

A - 0173 - 001 Desde: 03/10/1929 Hasta: 19/02/1931 Proyecto de ampliaciones y mejoras en la estación de Fuentes de Andalucía.

A - 0173 - 002 Desde: 09/08/1930 Hasta: 09/08/1930 Proyecto reformado definitivo al de enlace directo de la línea de Osuna a La Roda con la de Córdoba a Málaga.

A - 0173 - 003 Desde: 21/07/1928 Hasta: 29/10/1930 Proyecto de enlace directo de la línea de Osuna a La Roda con la de Córdoba a Málaga.

A - 0174 - 001 Desde: 15/10/1887 Hasta: 10/10/1888 Proyecto de variante del trazado del Ferrocarril Puente Genil a Linares por el que se modifican las inclinaciones de rasantes de 0,025 metros a 0,015 metros y los radios de curvas de doscientos cincuenta a trescientos metros en diversos puntos de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0174 - 002 Desde: 14/03/1934 Hasta: 14/03/1934 Proyecto de suministro y montaje de los puentes metálicos de tres metros y cincuenta centímetros; de cuatro metros y cincuenta centímetros; de cinco metros y treinta y cinco centímetros; de cinco metros y ochenta centímetros; de seis metros y setenta centímetros; y diez metros y cincuenta centímetros de luces. Refuerzo de los puentes del Hoyo y de Campanillas, situados en los kilómetros 140,264 y 182,130 de la línea propuesto por talleres E. Grasset, S.A.

A - 0174 - 003 Desde: 10/03/1934 Hasta: 10/03/1934 Proyecto de suministro y montaje de los puentes metálicos entre tres y diez metros y cincuenta centímetros de luz y refuerzo de los situados en los kilómetros 140,264 y 182,130 de la línea de Córdoba a Málaga, propuesto por la Sociedad Anónima Vers.

A - 0175 - 001 Desde: 11/06/1929 Hasta: 10/06/1932 Proyecto de doble vía entre La Roda de Andalucía y Bobadilla.

A - 0175 - 002 Desde: 16/11/1925 Hasta: 29/11/1930 Proyecto de almacén para gran velocidad de la estación de Montilla.

A - 0175 - 003 Desde: 27/02/1929 Hasta: 08/01/1930 Proyecto de ampliación y mejora de la estación de Málaga-Principal de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0175 - 004 Desde: 04/10/1899 Hasta: 21/10/1901 Proyecto de ampliación del ramal de Almadravillas en lo relativo al proyecto de embarcadero de minerales en la playa de Almería con depósito en el Puche y ferrocarril de unión entre ambos. Peticionario José Navarro Vivaldi.

A - 0176 - 001 Desde: 22/04/1927 Hasta: 13/12/1930 Proyecto de construcción de vías y muelles en la estación de Granada.

A - 0176 - 003 Desde: 03/11/1912 Hasta: 02/05/1913 Solicitud de la Compañía Belga de Ferrocarriles Vecinales de Andalucía para que se le autorice a poner en servicio su apartadero de Peña del Águila, situado en el kilómetro 22,298 de la línea del Puerto de Santa María a Sanlúcar.

A - 0176 - 002 Desde: 05/02/1926 Hasta: 12/04/1926 Proyecto de construcción de casillas en las estaciones de Albolote, Deifontes, Piñar y Bogarre.

A - 0176 - 004 Desde: 03/05/1928 Hasta: 30/09/1928 Solicitud de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces sobre subvenciones otorgadas por el Estado y las obras realizadas por la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, anterior concesionaria, con relación a la línea de Moreda a Granada.

A - 0176 - 005 Desde: 23/10/1930 Hasta: 31/10/1930 Solicitud de la Compañía Central Tornillera de Madrid para que le sea devuelta la fianza ingresada en la Caja Ferroviaria por el contrato suscrito con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para suministro de tornillos y tirafondos para renovación de la vía de Moreda a Granada.

A - 0176 - 010 Desde: 08/01/1892 Hasta: 08/01/1892 Tarifa detallada de los trayectos entre la estación de Lorca, de la línea de Alcantarilla a Lorca, y la estación de Lorca, de la línea Murcia a Granada.

A - 0176 - 014 Desde: 15/05/1904 Hasta: 15/05/1904 Comunicación de que se encuentra sin servicio el trozo entre Rota y el Puerto de Santa María de forma momentánea.

A - 0177 - 001 Desde: 01/07/1927 Hasta: 29/11/1933 Proyecto de prolongación a cielo abierto del túnel situado en el kilómetro 112,052,80 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0177 - 002 Desde: 16/06/1928 Hasta: 12/02/1932 Proyecto de construcción de un muro de contención y saneamiento entre los kilómetros 81,510,50 y 81,575,50 de la línea de Marchena a Valchillón.

A - 0178 - 001 Desde: 18/03/1926 Hasta: 01/12/1930 Proyecto de ampliación de vías y construcción de muelles en la estación de Las Mellizas.

A - 0178 - 002 Desde: 31/08/1928 Hasta: 05/08/1940 Proyecto de cerramiento del paso a nivel del kilómetro 120,495 y de la carretera Bailén a Málaga.

A - 0178 - 003 Desde: 24/11/1927 Hasta: 24/11/1927 Proyecto de sustitución de los pontones metálicos de dos metros de luz de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0178 - 004 Desde: 21/04/1933 Hasta: 21/04/1933 Situación de las señales en los pasos a nivel de cuarta categoría en el kilómetro 155,014 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0178 - 005 Desde: 14/05/1926 Hasta: 31/05/1926 Proyecto de construcción de muro de cierre en la estación de Málaga-Principal.

A - 0179 - 001 Desde: 15/03/1928 Hasta: 31/05/1933 Proyecto de ampliación y mejoras en la estación de Bobadilla.

A - 0179 - 002 Desde: 20/11/1920 Hasta: 20/11/1920 Oficio de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces a la Cuarta División Técnica de Ferrocarriles remitiendo los datos de los trenes tipo que sirvieron para el cálculo de los puentes.

A - 0180 - 001 Desde: 28/08/1928 Hasta: 30/03/1936 Proyecto y reformado del proyecto de la estación de El Chaparral situada en el kilómetro 16,200 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0181 - 001 Desde: 28/08/1928 Hasta: 30/03/1936 Proyecto y reformado del proyecto de la estación de El Chaparral situada en el kilómetro 16,200 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0182 - 001 Desde: 09/05/1932 Hasta: 13/11/1935 Reformado del proyecto de construcción de vías, dependencias y rotonda para locomotoras en la estación de Jaén.

A - 0182 - 002 Desde: 08/11/1934 Hasta: 08/11/1934 Proyecto de dotación de alumbrado eléctrico a treinta coches de dos ejes con pasillo parcial de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

A - 0182 - 003 Desde: 06/11/1934 Hasta: 13/11/1934 Proyecto de dotación de alumbrado eléctrico, freno de husillo y calefacción por vapor y termosifón combinados a tres coches mixtos de primera y segunda clase, serie ABxfv 1 a 3 de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

A - 0183 - 001 Desde: 19/06/1928 Hasta: 19/07/1935 Proyecto de ampliaciones y mejoras en la estación de Huércal en la línea de Linares a Almería.

A - 0183 - 002 Desde: 18/05/1926 Hasta: 18/05/1926 Proyecto de construcción de edificios en la estación de Bobadilla.

A - 0184 - 001 Desde: 09/05/1928 Hasta: 17/10/1939 Proyecto de ampliación de vías y construcción de viviendas y dependencias en la estación de Ronda.

A - 0184 - 002 Desde: 07/01/1888 Hasta: 16/07/1889 Proyecto reformado del ramal Lorca a Águilas.

A - 0185 - 001 Desde: 20/03/1860 Hasta: 20/03/1860 Proyecto de unión del muro de la línea de Sevilla a Jerez y Puerto Real a Cádiz con la prolongación del muelle de Cádiz.

A - 0185 - 002 Desde: 18/11/1859 Hasta: 18/11/1859 Proyecto de escollera y de berma en hormigón, para defender el cajón y el pie de la muralla de Cádiz.

A - 0185 - 003 Desde: 10/02/1859 Hasta: 10/02/1859 Plano general del muro de sostenimiento de la estación de Cádiz.

A - 0185 - 004 Desde: 15/10/1859 Hasta: 15/02/1861 Proyecto de estación de Cádiz.

A - 0185 - 005 Desde: 06/10/1857 Hasta: 06/10/1857 Plano del carril y accesorios de la vía de la Compañía de los Ferrocarriles de Sevilla a Jerez y de Puerto Real a Cádiz.

A - 0185 - 006 Desde: 01/06/1858 Hasta: 21/01/1859 Proyecto de edificios de viajeros de tercera clase en las estaciones de Dos Hermanas y Las Cabezas de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0185 - 007 Desde: 01/06/1858 Hasta: 21/01/1859 Proyecto de la estación de Lebrija.

A - 0185 - 008 Desde: 30/12/1858 Hasta: 30/12/1858 Proyecto de puente de seis metros de luz sobre río de la Zúa.

A - 0185 - 009 Desde: 30/12/1858 Hasta: 30/12/1858 Proyecto de alcantarilla de cuatro metros de luz de hierro colado.

A - 0185 - 010 Desde: 20/08/1860 Hasta: 20/08/1860 Proyecto de puente de servicio para la construcción de las alcantarillas de cuatro metros de luz, de la línea de Sevilla a Jerez.

A - 0185 - 011 Desde: 20/08/1860 Hasta: 20/08/1860 Proyecto de alcantarilla de dos a cuatro metros de luz con vigas de hierro, en sustitución de las vigas de madera, en la línea de Sevilla a Jerez y Puerto Real a Cádiz.

A - 0185 - 012 Desde: 12/11/1860 Hasta: 12/11/1860 Proyecto de alcantarilla de un metro de luz y un metro y medio de pie derecho, en la línea de Sevilla a Jerez y Puerto Real a Cádiz.

A - 0185 - 013 Desde: 24/12/1858 Hasta: 20/01/1859 Proyecto de construcción de casas de guarda en la línea de Sevilla a Jerez y Puerto Real a Cádiz.

A - 0185 - 015 Desde: 25/06/1859 Hasta: 25/06/1859 Proyecto de ramal de empalme de las líneas de Córdoba a Sevilla y de Sevilla a Jerez, proyectándose dicho empalme en una estación en Sevilla.

A - 0185 - 016 Desde: 17/03/1859 Hasta: 10/09/1860 Proyecto de puente sobre el río Sancti Petri.

A - 0185 - 017 Desde: 11/06/1862 Hasta: 11/06/1862 Proyecto relativo a las inmediaciones de los ríos Boca del Ave, Águila y Sancti Petri.

A - 0185 - 018 Desde: 31/01/1861 Hasta: 31/01/1861 Proyecto de caballetes para los puentes sobre los ríos Sancti Petri, Águilas y Boca del Ave.

A - 0185 - 019 Desde: 08/08/1859 Hasta: 10/09/1860 Proyecto de puente de ocho metros de luz sobre el caño Boca del Ave.

A - 0185 - 020 Desde: 17/03/1859 Hasta: 17/03/1859 Proyecto de puente sobre el río Arillo.

A - 0185 - 021 Desde: 15/03/1859 Hasta: 15/03/1859 Proyecto de puente sobre el río Guadaira.

A - 0185 - 022 Desde: 20/05/1860 Hasta: 20/05/1860 Proyecto de nueva construcción del estribo izquierdo del puente sobre el río Guadaira.

A - 0185 - 024 Desde: 05/10/1859 Hasta: 05/10/1859 Proyecto de construcción de una cochera para locomotoras en la estación de Jerez.

A - 0185 - 025 Desde: 05/10/1859 Hasta: 05/10/1859 Proyecto de muelle para mercancías en la estación de Jerez.

A - 0185 - 026 Desde: 01/02/1863 Hasta: 01/02/1863 Proyecto de un edificio de viajeros en la estación de Jerez.

A - 0185 - 027 Desde: 13/09/1859 Hasta: 13/09/1859 Proyecto de la estación de Jerez.

A - 0185 - 028 Desde: 17/03/1859 Hasta: 10/09/1860 Proyecto de puente sobre el Cerro del Águila.

A - 0185 - 029 Desde: 16/09/1859 Hasta: 16/09/1859 Proyecto de una cochera provisional para locomotora en la estación de Sevilla.

A - 0185 - 030 Desde: 16/09/1859 Hasta: 16/09/1859 Proyecto de muelle cubierto para mercancías provisional en la estación de Sevilla.

A - 0185 - 032 Desde: 15/11/1859 Hasta: 15/11/1859 Proyecto de talleres en la estación de Puerto Real.

A - 0185 - 033 Desde: 01/01/1859 Hasta: 01/01/1859 Proyecto de la estación de La Carraca.

A - 0185 - 034 Desde: 12/10/1926 Hasta: 19/10/1926 Proyecto para cubrir el cauce de desagüe entre el kilómetro 76,109 y 76,189 a la izquierda de la vía en la estación de Puente Genil.

A - 0185 - 035 Desde: 29/05/1926 Hasta: 29/05/1926 Proyecto de construcción de un colector para desagüe en la estación de Bobadilla.

A - 0186 - 001 Desde: 13/12/1926 Hasta: 03/02/1928 Proyecto de almacén para gran velocidad en la estación de La Carlota-Fuente Palmera.

A - 0186 - 002 Desde: 13/09/1929 Hasta: 07/01/1935 Proyecto reformado para gran velocidad en la estación de La Carlota destinándose parte a vivienda para un agente.

A - 0186 - 003 Desde: 30/09/1927 Hasta: 17/07/1935 Proyecto de ensanche de las explanaciones de acceso al nuevo puente de La Fuente situado en el kilómetro 141,535 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0187 - 001 Desde: 19/07/1928 Hasta: 19/07/1928 Proyecto de doble vía y mejoras desde Sevilla a Utrera entre los kilómetros 5,437 al 36,574 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0188 - 001 Desde: 19/07/1928 Hasta: 19/07/1928 Proyecto de doble vía y mejoras desde Sevilla a Utrera entre los kilómetros 5,437 al 36,574 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0189 - 001 Desde: 16/02/1927 Hasta: 05/04/1933 Proyecto de prolongación de la defensa con gaviones contra el río Guadalhorce frente al kilómetro 169,625 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0189 - 002 Desde: 27/12/1927 Hasta: 14/10/1930 Proyecto y proyecto reformado de ventilación del túnel número 12 situado en el kilómetro 141,892 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0189 - 003 Desde: 02/02/1928 Hasta: 31/01/1930 Proyecto de construcción de una vivienda para agente en la estación de Albolote y otras diez en los kilómetros 1,249; 6,310; 7,392,50; 22,681; 28,312; 30,872; 31,927; 34,035; 40,125 y 47,920 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0190 - 001 Desde: 17/03/1928 Hasta: 28/12/1932 Proyecto de prolongación de hasta veintitrés metros del puente giratorio de volver máquinas de la estación de Ronda.

A - 0190 - 002 Desde: 30/06/1926 Hasta: 31/05/1935 Proyecto de ensanche de las obras de fábrica del puente de Las Mellizas situado en el kilómetro 148,030 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0190 - 003 Desde: 13/01/1927 Hasta: 25/03/1933 Proyecto de ensanche de los terraplenes de acceso al nuevo puente de Las Mellizas situado en el kilómetro 148,030 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0190 - 004 Desde: 19/06/1926 Hasta: 17/11/1935 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Montemayor.

A - 0191 - 001 Desde: 17/6/1926 Hasta: 19/1/1929 Proyecto de instalación de una caseta sanitaria y modificación de retretes en las estaciones de Balanzona, Obejo, Espiel, Alhondiguilla y Cabeza de Vaca.

A - 0191 - 002 Desde: 17/11/1934 Hasta: 21/11/1934 Proyecto de adquisición de tres furgones de socorro con carros giratorios y freno de husillo y vacío automático combinado.

A - 0191 - 003 Desde: 05/04/1927 Hasta: 22/07/1929 Proyecto de construcción de un puente de fábrica sobre el río Guadalhorce en el kilómetro 161,597,90 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0191 - 004 Desde: 15/05/1930 Hasta: 15/05/1930 Proyecto reformado de ensanche de las obras de fábrica del puente de Las Mellizas situado en el kilómetro 148,030 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0191 - 005 Desde: 12/03/1927 Hasta: 10/05/1927 Proyecto de construcción de cámara acorazada para cajas de caudales en la estación de Málaga-Principal.

A - 0192 - 001 Desde: 09/6/1927 Hasta: 21/12/1931 Proyecto de construcción de retretes de andén en la estación de Cercadilla.

A - 0192 - 002 Desde: 29/05/1926 Hasta: 16/04/1932 Proyecto de ampliación de vías y construcción de dependencias para el depósito de la estación de La Roda de Andalucía.

A - 0192 - 003 Desde: 23/05/1927 Hasta: 16/07/1928 Proyecto de ampliación de dormitorio de maquinistas en la estación de La Roda de Andalucía cuya obra forma parte del proyecto aprobado de ampliación de vías y construcción de dependencias para el depósito de dicha estación.

A - 0193 - 001 Desde: 04/12/1926 Hasta: 05/04/1927 Proyecto de apertura de un pozo para alimentación de las locomotoras en la estación de Pinos Puente.

A - 0193 - 002 Desde: 16/11/1926 Hasta: 01/12/1930 Proyecto de construcción de almacén de gran velocidad en la estación de Montilla.

A - 0193 - 003 Desde: 06/12/1926 Hasta: 11/04/1932 Proyecto de modificación del ramal a la ferrería y construcción de una vía apartadero en el ramal al puerto de Málaga.

A - 0194 - 001 Desde: 10/06/1927 Hasta: 05/07/1932 Proyecto de construcción de doble vía entre Cercadilla y Valchillón, kilómetro 0,725 al 7,401 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0194 - 002 Desde: 04/05/1927 Hasta: 25/07/1934 Proyecto sobre el cerramiento del paso a nivel del kilómetro 53,633 de la carretera de la Cuesta del Espino a Málaga en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0194 - 003 Desde: 01/07/1884 Hasta: 07/09/1889 Reconocimiento y prueba de máquinas locomotoras con sus ténderes correspondientes, realizadas en los talleres de Alicante para su entrada en servicio de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0195 - 001 Desde: 24/02/1927 Hasta: 19/10/1928 Proyecto de construcción de cuarteles para la guardia civil y personal para el Segundo Regimiento de ferrocarriles en la estación de Bobadilla.

A - 0195 - 002 Desde: 24/07/1926 Hasta: 01/03/1936 Proyecto de sustitución del puente metálico de Gran Falla por uno de fábrica situado en el kilómetro 140,731,27 de la línea de Córdoba a Málaga y sobre el reformado y tercer proyecto reformado del mismo.

A - 0195 - 003 Desde: 24/05/1927 Hasta: 04/01/1933 Proyecto de construcción de una vivienda para agente en Las Mellizas, para seis agentes en Cártama y varias en distintos puntos kilométricos de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0196 - 001 Desde: 11/06/1926 Hasta: 10/02/1932 Proyecto de instalación de una caseta sanitaria y modificación de retretes en las estaciones de Montemayor, Montilla, Álora, Pizarra y El Chorro.

A - 0196 - 002 Desde: 23/04/1928 Hasta: 13/04/1932 Proyecto de enlace directo de la estación de Moreda con la línea de Moreda a Granada.

A - 0197 - 001 Desde: 10/04/1928 Hasta: 07/01/1932 Proyecto de estación de clasificación de Los Prados entre los kilómetros 186,800 y 188,860 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0198 - 001 Desde: 10/04/1928 Hasta: 07/01/1932 Proyecto de estación de clasificación de Los Prados en el casco urbano de Málaga entre los kilómetros 186,800 al 188,860 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0199 - 001 Desde: 14/12/1926 Hasta: /07/1934 Proyecto de construcción de doble vía entre Casariche y La Roda de Andalucía entre los kilómetros 89,039 al 98,628 de la línea de Córdoba a Málaga, y sobre el proyecto adicional de desviación de la línea telegráfica del Estado.

A - 0200 - 001 Desde: 27/01/1882 Hasta: 14/09/1884 Material móvil construido por la Sociedad Industrial Suiza de Neuhausen para la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

A - 0200 - 002 Desde: 26/09/1882 Hasta: 22/06/1884 Material móvil de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

A - 0200 - 003 Desde: 02/12/1882 Hasta: 07/07/1884 Material móvil de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

A - 0201 - 001 Desde: 28/02/1928 Hasta: 22/01/1932 Proyecto y proyecto adicional de construcción del nuevo apartadero de las Manchegas en el kilómetro 214,325 de la línea de Linares a Almería.

A - 0202 - 001 Desde: 27/11/1931 Hasta: 30/04/1934 Proyecto reformado de la ampliación de vías, construcción de muelle y dependencias en la estación de Jaén.

A - 0202 - 002 Desde: 25/02/1928 Hasta: 18/05/1928 Proyecto de instalación de línea telefónica en la línea del Puerto de Santa María a Sanlúcar-Playa.

A - 0203 - 001 Desde: 22/11/1935 Hasta: 17/12/1935 Proyecto de ampliación del patio de mercancías afirmado con macadán en la estación de Granada.

A - 0203 - 002 Desde: 06/02/1935 Hasta: 28/01/1936 Proyecto de habilitación de oficina para la Octava Inspección de Movimiento y traslado del restaurante, oficina sanitaria y transmisión en la estación de Granada.

A - 0203 - 004 Desde: 07/12/1927 Hasta: 21/03/1934 Proyecto de construcción de vías, dependencias y rotonda para locomotoras en la estación de Jaén.

A - 0204 - 001 Desde: 27/12/1927 Hasta: 27/01/1930 Proyecto de construcción de chimeneas de ventilación del túnel número 12 situado en el kilómetro 141,892 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0204 - 002 Desde: 18/11/1927 Hasta: 04/09/1930 Proyecto de construcción de talleres de reparación de coches y vagones en la estación de Málaga-Principal.

A - 0205 - 001 Desde: 16/07/1863 Hasta: 10/11/1863 Proyecto de vía para la cantera de Dos Hermanas.

A - 0205 - 002 Desde: 20/06/1864 Hasta: 20/06/1864 Proyecto de instalación de una grúa de seis toneladas y prolongación de la vía de la cantera de Dos Hermanas.

A - 0205 - 003 Desde: 01/06/1858 Hasta: 01/06/1858 Plano de la estación de Dos Hermanas, firmado por el ingeniero F. Trithe.

A - 0205 - 004 Desde: 03/05/1863 Hasta: 03/05/1863 Proyecto de un ramal de empalme hasta la bodega de Julián López.

A - 0205 - 005 Desde: 28/04/1863 Hasta: 02/05/1863 Proyecto de empalme provisional de la vía del ferrocarril de Utrera a Morón con el de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0205 - 006 Desde: 08/11/1863 Hasta: 08/11/1863 Proyecto de casilla para la estación telegráfica en el Empalme de El Trocadero.

A - 0205 - 007 Desde: 28/12/1864 Hasta: 28/12/1864 Proyecto de reconstrucción parcial de los estribos del puente de Morón.

A - 0205 - 008 Desde: 19/01/1864 Hasta: 19/01/1864 Proyecto de un depósito de agua, una grúa hidráulica y una fosa en la estación de Las Cabezas.

A - 0205 - 009 Desde: 01/01/1864 Hasta: 01/01/1864 Proyecto del almacén de la Aduana de Cádiz.

A - 0205 - 010 Desde: 30/03/1867 Hasta: 13/01/1869 Proyecto de construcción de un cobertizo para carruajes en la estación de Cádiz.

A - 0205 - 011 Desde: 23/12/1870 Hasta: 30/12/1870 Proyecto de construcción de un cobertizo para reparación de máquinas en Puerto Real.

A - 0205 - 012 Desde: 10/04/1868 Hasta: 10/06/1868 Proyecto de reconstrucción de alcantarilla, en el kilómetro 117,980 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0205 - 013 Desde: 03/03/1868 Hasta: 07/03/1868 Proyecto de almacén en la estación de Sevilla.

A - 0205 - 014 Desde: 19/12/1867 Hasta: 19/12/1867 Proyecto de reconstrucción de la alcantarilla, en el kilómetro 14,165 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0205 - 015 Desde: 02/07/1867 Hasta: 03/07/1867 Proyecto de defensa, con blindaje de madera, del malecón que une la estación de El Trocadero con el muelle número 1 de la misma.

A - 0205 - 016 Desde: 30/03/1867 Hasta: 30/03/1867 Proyecto de cubierta para el muelle de mercancías de la estación de San Fernando.

A - 0205 - 017 Desde: 23/07/1868 Hasta: 28/08/1868 Proyecto de construcción de un muelle cubierto de mercancías en la estación de Jerez, aprobado por Orden de 17 de noviembre de 1868.

A - 0205 - 018 Desde: 22/12/1865 Hasta: 22/12/1865 Proyecto de alcantarilla para el desagüe de la estación de Sevilla.

A - 0205 - 019 Desde: 05/10/1920 Hasta: 05/01/1921 Suministro de coches y furgones a las compañías de ferrocarriles de ancho normal.

A - 0205 - 020 Desde: 11/02/1930 Hasta: 11/02/1930 Proyecto de construcción de una estación en el Puerto de Málaga en el ramal al Puerto.

A - 0205 - 021 Desde: 01/06/1883 Hasta: 01/06/1883 Proyecto de la línea de Jerez a Algeciras y Gibraltar, redactado por Charles Lamiable y Watrin.

A - 0205 - 022 Desde: 24/11/1869 Hasta: 18/12/1869 Situación de paralización de las obras entre Marchena y Osuna por falta de recursos de la Compañía de Utrera a Morón y Osuna.

A - 0205 - 023 Desde: 23/09/1871 Hasta: 24/10/1871 Solicitud de la compañía concesionaria del ferrocarril de Utrera a Morón y Osuna para seguir explotando la estación de El Coronil, aunque tiene autorizada su clausura, ya que si la cierra le obliga a hacer un camino sustitutivo que no puede construir por falta de recursos.

A - 0205 - 024 Desde: 27/09/1871 Hasta: 23/11/1871 Reclamación de la Compañía concesionaria del ferrocarril de Utrera a Morón y Osuna para que se le abone la parte que queda correspondiente a la subvención.

A - 0205 - 029 Desde: 27/09/1910 Hasta: 17/11/1910 Mal estado y reparación del cambio número 2 de la estación de Posadas.

A - 0205 - 033 Desde: 13/11/1873 Hasta: 13/11/1873 Proyecto de tres obras de fábrica del paso superior para el camino de Marchena a Écija, no aprobado; del puente de tramo metálico sobre el río Carbones y del pontón de dos claros para el río Peinado.

A - 0205 - 034 Desde: 14/08/1867 Hasta: 10/09/1867 Solicitud de la Compañía concesionaria para que se expida certificación del número de kilómetros que comprende el ferrocarril de Utrera a Morón y Osuna en cada uno de los términos municipales que atraviesa dicho ferrocarril.

A - 0206 - 001 Desde: 28/07/1862 Hasta: 15/02/1863 Planos de la estación definitiva de Jerez.

A - 0206 - 002 Desde: 20/12/1862 Hasta: 20/12/1862 Proyecto de Camino entre el paso superior de San Fernando y el cuartel de San Carlos.

A - 0206 - 003 Desde: 12/09/1862 Hasta: 12/09/1862 Plano general de la estación de San Fernando.

A - 0206 - 004 Desde: 06/06/1861 Hasta: 06/06/1861 Proyecto de construcción de un puente en el Camino de la Primera Aguada o Punta de la Vaca.

A - 0206 - 005 Desde: 10/08/1861 Hasta: 04/02/1862 Proyecto de paso elevado para peatones desde El Prado a Sevilla-San Bernardo, a la derecha de la estación de Sevilla.

A - 0206 - 006 Desde: 17/05/1861 Hasta: 17/05/1861 Proyecto de puente sobre el río Tagarete, junto al almacén de Murphi.

A - 0206 - 007 Desde: 03/09/1861 Hasta: 03/09/1861 Proyecto de construcción de paso a nivel frente a su noria en la propiedad del Sr. Martínez, en la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0206 - 008 Desde: 09/01/1858 Hasta: 09/01/1858 Reclamación presentada por el cuerpo de artillería sobre los perjuicios que pudiera causar la proximidad de la línea de ferrocarril al Campo de Tiro de la escuela práctica de artillería de la ciudad de Sevilla.

A - 0206 - 009 Desde: 07/05/1861 Hasta: 07/05/1861 Proyecto de construcción de un puente de hierro de cinco tramos en el kilómetro 44 de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.

A - 0206 - 010 Desde: 20/12/1860 Hasta: 20/12/1860 Proyecto de estación de unión del ferrocarril de Sevilla a Jerez con el de Córdoba.

A - 0206 - 011 Desde: 30/01/1860 Hasta: 16/04/1860 Proyecto de construcción de puentes sobre los ríos de San Pedro y Guadalete en la línea de Jerez a Cádiz.

A - 0206 - 012 Desde: 12/11/1860 Hasta: 12/11/1860 Proyecto de construcción de un puente doble de cuatro metros sobre el río Tagarete.

A - 0206 - 013 Desde: 12/11/1860 Hasta: 12/11/1860 Proyecto del paso de las aguas de los caños de Carmona.

A - 0206 - 014 Desde: 13/09/1860 Hasta: 13/05/1864 Proyecto de las estaciones de Puerto Real y San Fernando.

A - 0206 - 015 Desde: 20/12/1860 Hasta: 20/12/1860 Proyecto de estaciones de Alcantarilla y Cuervo.

A - 0206 - 019 Desde: 19/10/1870 Hasta: 02/1/1870 Autorización de la compañía concesionaria para explotar provisionalmente el trozo de Belmez a la Alhondiguilla, de la línea, con el material de los F. C. de Ciudad Real a Badajoz.

A - 0206 - 020 Desde: 03/11/1870 Hasta: 18/11/1870 Apertura al servicio del trozo comprendido desde la Alhondiguilla a Belmez, de la línea de Córdoba a Espiel y Belmez.

A - 0206 - 021 Desde: 16/1/1873 Hasta: 09/9/1873 Apertura a la explotación del trozo comprendido entre La Alhondiguilla, Cerro del Vacar, Obejo o Cerro Muriano y Córdoba.

A - 0207 - 001 Desde: 30/09/1927 Hasta: 31/01/1931 Proyecto de concentración de maniobra y enclavamiento de las señales y agujas por medio de transmisiones funiculares en las estaciones de Gobantes, Las Mellizas, Pizarra, Aljaima y Campanillas.

A - 0207 - 002 Desde: 01/09/1917 Hasta: 04/09/1917 Actas de reconocimiento y medición contradictoria del Ferrocarril de Luque a Baena de la línea Puente Genil a Linares.

A - 0208 - 001 Desde: 15/12/1881 Hasta: 15/12/1881 Proyecto de empalmar el ferrocarril de Bobadilla a Jimena por Ronda con el de Jerez a Algeciras presentado por Charles Lamiable y Watrin.

A - 0209 - 001 Desde: 15/12/1881 Hasta: 15/12/1881 Proyecto de empalmar el ferrocarril de Bobadilla a Jimena por Ronda con el de Jerez a Algeciras presentado por Charles Lamiable y Watrin.

A - 0210 - 001 Desde: 01/12/1886 Hasta: 31/12/1886 Proyecto del ferrocarril de Bobadilla a Algeciras por Ronda, segunda parte de Jimena a Algeciras, redactado por el ingeniero Charles Lamiable y Watrin.

A - 0211 - 001 Desde: 10/07/1891 Hasta: 10/07/1891 Acopio de vigas de hierro para obras de fábrica de dos, tres, cuatro, cinco y seis metros de luz en la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0211 - 002 Desde: 01/05/1891 Hasta: 01/05/1891 Proyecto de un apeadero en el kilómetro 161 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0211 - 003 Desde: 10/10/1890 Hasta: 10/10/1890 Proyecto de marquesina para todos los edificios de viajeros de las estaciones de la línea de Bobadilla a Algeciras en virtud de la R. O. de 27 de mayo de 1890.

A - 0211 - 004 Desde: 26/02/1905 Hasta: 26/02/1906 Proyecto del ramal de Baena de la línea Puente Genil a Linares.

A - 0211 - 005 Desde: 28/02/1891 Hasta: 28/02/1891 Proyecto de variante entre los kilómetros 22,100 y 50,598,36 de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0211 - 006 Desde: 23/05/1887 Hasta: 23/05/1887 Proyecto de una cochera para locomotoras a construir en la estación de Jaén de la sección de Espeluy a Jaén.

A - 0211 - 007 Desde: 14/01/1889 Hasta: 22/01/1889 Proyecto de empalme provisional de la línea con la de Córdoba a Málaga, en el kilómetro 72,467 de la misma, a 3.878 metros del eje de la estación de Puente Genil, lado de Córdoba.

A - 0211 - 008 Desde: 08/08/1913 Hasta: 18/09/1913 Proyecto de ampliación de vías en el apartadero La Tortilla.

A - 0211 - 009 Desde: 06/08/1923 Hasta: 11/09/1923 Proyecto de construcción de un puente metálico de seis metros de luz, sobre el arroyo Valentín en el kilómetro 20,597 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0211 - 010 Desde: 23/05/1923 Hasta: 09/09/1923 Proyecto de construcción de muro de cierre para el depósito de carbón de la estación de Granada.

A - 0212 - 001 Desde: 19/03/1889 Hasta: 19/03/1889 Proyecto de variante de la sección primera, Bobadilla a Ronda, primer trozo entre Bobadilla y Teba, según el trazado aprobado por R. O. de 25 de septiembre de 1887.

A - 0212 - 002 Desde: 01/01/1868 Hasta: 12/11/1868 Proyecto del Ferrocarril de Alicante a Murcia y ramal de Torreveja a Novelda realizado por Domingo Gallego y Compañía, y Jorge Porrúa Moreno.

A - 0212 - 003 Desde: 14/01/1892 Hasta: 31/05/1900 Expediente relativo a las obras de conjunto, placa giratoria, básculas para minerales, habitación para personal de la máquina de reserva, cantina y nuevo emplazamiento de una casilla en la estación de Doña María en la línea de Linares a Almería.

A - 0212 - 004 Desde: 11/01/1892 Hasta: 01/03/1895 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Huéneja.

A - 0212 - 005 Desde: 24/05/1923 Hasta: 26/06/1923 Proyecto de modificación y ampliación de vías y muelles en la estación de Granada.

A - 0212 - 006 Desde: 10/10/1917 Hasta: 07/11/1917 Proyecto de construcción de un muro de contención al pie del talud izquierdo de la trinchera de Periate situada en el kilómetro 21,800 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0212 - 007 Desde: 03/05/1904 Hasta: 10/11/1913 Concesión de subvenciones por el Estado a la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España para la construcción de la línea de Moreda a Granada.

A - 0212 - 008 Desde: 18/03/1922 Hasta: 21/04/1922 Proyecto de construcción de un apartadero en el kilómetro 18,200 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0212 - 009 Desde: 11/07/1922 Hasta: 12/08/1922 Proyecto de modificación y ampliación de vías en la estación de El Atascadero.

A - 0212 - 010 Desde: 17/6/1890 Hasta: 02/9/1890 Proyectos de dos apartaderos denominados La Balanzona, Km. 12,525 y Villanueva del Rey Km. 60,707 de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0212 - 011 Desde: 02/11/1887 Hasta: 01/01/1899 Declaraciones de aforo del material importado para la construcción y servicio de la línea de Murcia a Granada por Lorca.

A - 0212 - 012 Desde: 15/12/1895 Hasta: 11/06/1900 Proyecto de variante entre Moreda e Iznalloz de la línea de Moreda a Granada.

A - 0213 - 001 Desde: 08/04/1882 Hasta: 08/04/1882 Proyecto de variante de la línea de Alcalá de Guadaíra por Marchena y Écija para empalmar con la línea de Córdoba a Málaga, sección entre Écija y el Empalme.

A - 0213 - 002 Desde: 20/12/1890 Hasta: 20/12/1890 Proyecto de construcción de la parte metálica de los cuatro puentes sobre el Guadaíra y del viaducto de El Malillo, estudiado en virtud de la R. O. de 25 de septiembre de 1887.

A - 0214 - 001 Desde: 20/12/1890 Hasta: 20/12/1890 Proyecto de construcción de la parte metálica de los cuatro puentes sobre el Guadaíra y del viaducto de El Malillo, estudiado en virtud de la R. O. de 25 de septiembre de 1887.

A - 0215 - 003 Desde: 04/03/1891 Hasta: 06/03/1891 Proyecto de variante en la sección primera de la línea del Campamento a Málaga, entre los kilómetros 23,270 y 25,803.

A - 0215 - 005 Desde: 21/04/1926 Hasta: 21/04/1926 Proyecto del puente de Torrecilla del Peral sobre el río Guadajoz de dieciséis metros y veinte centímetros de luz, situado en el kilómetro 10,047,31 de la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0215 - 006 Desde: 09/3/1899 Hasta: 10/6/1899 Proyecto de ampliación de vías en las estaciones de Obejo y Cercadilla.

A - 0215 - 007 Desde: 16/6/1899 Hasta: 17/6/1899 Proyecto de emplazamiento de una casilla para el servicio de la estación de Cabeza de Vaca y alojamiento del jefe de la misma.

A - 0215 - 008 Desde: 05/7/1890 Hasta: 10/7/1890 Proyecto de ampliación de las vías en la estación de Cabeza de Vaca.

A - 0216 - 001 Desde: 01/03/1884 Hasta: 15/03/1884 Proyecto de modificaciones y variantes de la sección segunda entre el cortijo de Parralejo y Jimena del Ferrocarril de Jerez a Algeciras y Gibraltar, redactado por Charles Lamiable y Watrin.

A - 0217 - 001 Desde: 04/11/1909 Hasta: 09/8/1910 Cambio de nombre de la estación de la Alhondiguilla, por el de Alhondiguilla-Villaviciosa, a petición del Ayuntamiento de Villaviciosa de Córdoba.

A - 0217 - 002 Desde: 27/1/1909 Hasta: 22/3/1909 Solicitud de certificación sobre la expropiación de los terrenos de la Dehesa de Campo Alto, propiedad del Sr. Marqués de Santa Marta, realizada en 1871 para la construcción de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0217 - 003 Desde: 31/1/1905 Hasta: 12/3/1905 Consigna para el servicio del cruce a nivel de las líneas de Córdoba a Belmez y de Córdoba a Sevilla y bifurcación de las líneas de Sevilla y Málaga establecida por la Compañía MZA.

A - 0217 - 004 Desde: 24/01/1885 Hasta: 24/01/1885 Proyecto de estación definitiva de Cádiz.

A - 0217 - 005 Desde: 06/02/1904 Hasta: 01/03/1904 Solicitud presentada por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para que se autorice a vender seis coches de viajeros de la serie AHAFv a la Compañía MZA.

A - 0217 - 006 Desde: 12/12/1903 Hasta: 11/1/1904 Solicitud presentada por la Compañía de los FF. CC. Andaluces a la Compañía MZA pidiéndole que aumente el alumbrado de la estación de Belmez.

A - 0217 - 007 Desde: 01/10/1908 Hasta: 17/10/1908 Solicitud presentada por el Juzgado Municipal de Espiel, requiriendo de la Compañía una certificación en la que conste quien fue el solicitante del paso a nivel particular que existe en el Km. 50,161 de la línea de Belmez.

A - 0217 - 008 Desde: 23/10/1903 Hasta: 26/11/1903 Autorización para que circulen las máquinas Compound nº 301 a 310 desde Córdoba al puente de La Alhondiguilla, Km. 44,248 de la línea de Córdoba a Belmez.

A - 0217 - 009 Desde: 27/07/1887 Hasta: 02/09/1889 Obras de construcción de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0217 - 010 Desde: 03/01/1882 Hasta: 14/03/1902 Partes e informes emitidos sobre el avance de las obras de construcción de la línea de Puente Genil a Linares y estado general de la misma.

A - 0217 - 011 Desde: 14/05/1884 Hasta: 22/06/1911 Informe acerca del estado de conservación del puente del Salado y proyecto de reforma del mismo, kilómetro 10,094 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0217 - 012 Desde: 22/07/1889 Hasta: 26/12/1889 Reconocimiento de los trabajos de excavación para los cimientos de los viaductos de los Arroyuelos, Barranco de la Sima, en el kilómetro 34,453, y viaducto del kilómetro 39 y los puentes de los kilómetros 27 al 35,050 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0217 - 013 Desde: 08/03/1880 Hasta: 21/03/1883 Confrontación sobre el terreno de la variante entre Jaén y Lucena de la línea Puente Genil a Linares.

A - 0217 - 014 Desde: 04/07/1882 Hasta: 31/12/1882 Proyecto de construcción de un muelle de mercancías en la estación de Espeluy por parte de la Compañía MZA para las líneas de Puente Genil a Linares y Manzanares a Córdoba.

A - 0217 - 015 Desde: 05/03/1886 Hasta: 20/12/1889 Explotación de la cantera de grava del kilómetro 3,550 por medio de un ramal de vía autorización de servicio de vía para trenes de balasto y balasteado de la sección de Espeluy a Jaén.

A - 0217 - 016 Desde: 21/10/1882 Hasta: 17/08/1883 Trenes especiales de traviesas en el kilómetro 3 de la sección de Espeluy a Jaén.

A - 0217 - 017 Desde: 28/01/1885 Hasta: 29/09/1885 Solicitud promovida por los vecinos de varios pueblos de la provincia de Jaén solicitando el traslado a la estación de Espeluy de la fonda que existe en la estación de Mengíbar.

A - 0217 - 018 Desde: 27/01/1886 Hasta: 26/02/1886 Solicitud por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces solicitando que se declare a la línea exenta del pago de los gastos de inspección y vigilancia correspondientes a la parte construida.

A - 0217 - 019 Desde: 09/01/1883 Hasta: 13/01/1883 Nombramiento de Antonio Martín como ingeniero jefe de la sección de Estudios y Construcción de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, encargada del estudio de la variante de Martos a Doña Mencía.

A - 0218 - 001 Desde: 31/12/1909 Hasta: 31/12/1909 Proyecto de ferrocarril secundario de Jerez a Setenil por Villamartín, realizado por el ingeniero Antonio Gallegos.

A - 0219 - 001 Desde: 31/12/1909 Hasta: 31/12/1909 Proyecto de ferrocarril secundario de Jerez a Setenil por Villamartín, realizado por el ingeniero Antonio Gallegos.

A - 0220 - 003 Desde: 28/03/1891 Hasta: 30/06/1891 Proyecto de replanteo del Ferrocarril del Campamento a Málaga en la parte comprendida entre los kilómetros 22,585 y 29,107 y de la variante que en el mismo conviene introducir entre los kilómetros 23,270 y 25,803,78.

A - 0220 - 004 Desde: 25/07/1904 Hasta: 01/09/1905 Oficios de la Cuarta División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles al ingeniero jefe de la Cuarta División informando de los carriles acopiados en el camino viejo de Churriana y Dos Hermanas.

A - 0220 - 005 Desde: 06/06/1888 Hasta: 23/04/1891 Subvención que se ha de pagar a José Casado Sánchez, concesionario del Ferrocarril del Campamento a Málaga.

A - 0220 - 006 Desde: 01/01/1891 Hasta: 01/01/1891 Desavenencias surgidas entre la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y el contratista de las obras de la línea de Málaga a Campamento, hoy Bocaleones.

A - 0221 - 001 Desde: 14/10/1871 Hasta: 09/12/1871 Solicitud de exención a la Compañía del impuesto de consumo que el Ayuntamiento de Morón le exige por los aceites que para su uso tiene depositados en la estación de Morón.

A - 0221 - 002 Desde: 24/01/1906 Hasta: 04/04/1906 Construcción de un camino vecinal de Utrera a El Arahal que afecta a la zona de servidumbre de la vía férrea entre los kilómetros 4,730 y 5,500 de la línea de Utrera a Morón y Osuna.

A - 0221 - 003 Desde: 05/07/1864 Hasta: 08/08/1864 Expediente relativo a las advertencias de la División de Ferrocarriles a la compañía concesionaria sobre deficiencias y compromisos incumplidos: cambio de traviesas, no presentar el proyecto de la estación de Utrera, no adquirir material de tracción, llevar viajeros en los trenes.

A - 0221 - 004 Desde: 19/02/1909 Hasta: 30/06/1909 Expediente relativo a las obras de reforma en los badenes de acceso al puente de Mamedra que es un paso superior al kilómetro 30,200 de la línea del empalme de Morón y Osuna.

A - 0221 - 005 Desde: 29/03/1869 Hasta: 02/03/1870 Expediente relativo a la solicitud de la Compañía concesionaria del ferrocarril de Utrera a Morón y Osuna, para que el Ayuntamiento de Morón y la Diputación de Sevilla les abonen lo que les adeuden en concepto de subvención que se les tiene asignada.

A - 0221 - 006 Desde: 23/01/1871 Hasta: 07/02/1871 Expediente relativo a los incidentes ocurridos en un viaje entre el alcalde de Paradas y empleados de la Compañía del Ferrocarril de Utrera a Morón y Osuna.

A - 0221 - 007 Desde: 16/04/1887 Hasta: 17/03/1905 Proyecto de ferrocarril de vía estrecha de San Fernando a Chiclana siendo su definitivo concesionario la Sociedad de Aguas Potables de Cádiz.

A - 0221 - 008 Desde: 05/11/1906 Hasta: 06/06/1907 Solicitud de Adrián Caballero para edificar una casa en terrenos de su propiedad próximos a la estación de Guadix en la línea de Linares a Almería.

A - 0221 - 009 Desde: 19/02/1892 Hasta: 07/10/1901 Proyectos de obras en conjunto en la estación de Jódar consistentes en la instalación de un puente báscula, cantina, ampliación de muelle cubierto y muelle provisional para espartos en la línea de Linares a Almería.

A - 0221 - 010 Desde: 23/06/1892 Hasta: 23/11/1896 Proyectos de obras de conjunto realizados en la estación de Fiñana e instalación de una báscula para minerales de la línea Linares a Almería.

A - 0221 - 011 Desde: 10/02/1892 Hasta: 03/02/1897 Proyectos de supresión del nombre de Alcubillas para designar la estación de Alcubillas-Gérgal y obras de conjunto de ampliación de vías, instalación de báscula para mineral y cantina.

A - 0221 - 012 Desde: 19/10/1892 Hasta: 26/12/1896 Proyecto modificación del alzado, cochera para máquina y cantina en la estación de Gádor.

A - 0221 - 013 Desde: 21/06/1892 Hasta: 16/11/1901 Proyectos de obras de conjunto en el apeadero-apartadero de Fuente Santa consistentes en construcción de cantina, ampliación de vías, instalación de dos edificios para fabricación y cargadero de yesos y cementos y placa giratoria para máquinas.

A - 0221 - 014 Desde: 15/10/1892 Hasta: 31/05/1900 Proyectos de obras de conjunto en la estación de La Calahorra consistentes en la ampliación de la estación, cantina y emplazamiento de una casilla.

A - 0221 - 015 Desde: 20/12/1891 Hasta: 10/10/1892 Proyecto de modelos de edificios y estaciones de tercera, cuarta clase y casillas para los pasos a nivel cercanos a las estaciones que han de establecerse en la línea de Linares a Almería.

A - 0221 - 016 Desde: 04/01/1891 Hasta: 24/02/1892 Proyecto de modificación en la disposición general de la vía e instalaciones de las estaciones de Benahadux y Gádor. En esta última se precisa instalar una cochera de máquinas.

A - 0221 - 017 Desde: 09/11/1891 Hasta: 11/12/1891 Proyecto de vías e instalaciones en las estaciones de Torreblascopedro, Baeza-Begijar y Úbeda-Garciez-Jimena.

A - 0221 - 018 Desde: 04/01/1897 Hasta: 09/07/1900 Proyectos en la estación de Huéneja de placa giratoria, cantina y emplazamiento de casilla.

A - 0221 - 019 Desde: 11/02/1892 Hasta: 11/03/1892 Modificaciones realizadas en la estación de Guadix en la línea de Linares a Almería.

A - 0221 - 020 Desde: 08/08/1892 Hasta: 28/11/1892 Expediente relativo a las estaciones de Linares-Sur y Guadix en la línea de Linares a Almería.

A - 0221 - 021 Desde: 30/01/1892 Hasta: 19/01/1894 Modificaciones de vías y edificios de la estación de Almería, que suscitó quejas de los concesionarios de la línea Sierra Alhamilla al puerto de Almería, por obras en el desvío de la acequia Boquera de los Caballeros, por parte de la compañía concesionaria.

A - 0221 - 022 Desde: 14/08/1894 Hasta: 31/01/1895 Proyectos de modificaciones en la estación de Almería relativas a una cochera con chapa ondulada, muelle cubierto, muelle descubierto y retretes.

A - 0221 - 023 Desde: 21/11/1896 Hasta: 04/01/1897 Proyecto para establecer un aparato para la depuración de agua destinada a la alimentación de máquinas en la estación de Almería.

A - 0221 - 024 Desde: 14/09/1891 Hasta: 05/05/1893 Proyecto de vías desde la estación de Almería al puerto: vía marítima.

A - 0221 - 025 Desde: 17/02/1894 Hasta: 23/08/1894 Proyecto del replanteo del primer trozo de las vías de la estación al puerto de Almería: vía marítima.

A - 0221 - 026 Desde: 12/03/1895 Hasta: 29/10/1898 Proyecto de replanteo provisional de los trozos segundo y tercero de las vías de la estación al puerto de Almería: vía marítima.

A - 0221 - 027 Desde: 23/03/1899 Hasta: 10/04/1906 Proyecto de vía apartadero que partiendo del ramal del puerto de Almería dé acceso a los depósitos de mineral de la Compañía de Minas de Alquife.

A - 0221 - 028 Desde: 02/06/1903 Hasta: 04/08/1903 Solicitud de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España para que se le dispense de colocar el encintado de adoquines en la construcción del apartadero en el dique de poniente del puerto de Almería.

A - 0222 - 001 Desde: 14/06/1894 Hasta: 24/08/1900 Pasos de servidumbre interceptados por la línea de Puente Genil a Linares en el término municipal de Cabra.

A - 0222 - 002 Desde: 01/03/1911 Hasta: 20/05/1911 Proyecto de instalación de alumbrado eléctrico en el depósito de máquinas de la estación de Puente Genil.

A - 0222 - 003 Desde: 09/11/1910 Hasta: 24/12/1910 Reconocimiento del pabellón para Servicio de Correos construido en la estación de Puente Genil.

A - 0222 - 004 Desde: 11/10/1904 Hasta: 25/08/1908 Informes sobre obras de nueva construcción, estado de conservación e incidentes de la línea referidos al estado del edificio de viajeros de la estación de Bailén, cobertizo de madera en la estación de Lucena y horno de carbón en Casariche.

A - 0222 - 005 Desde: 20/07/1908 Hasta: 22/08/1908 Proyecto de apertura de una puerta al final del cerramiento de la estación de Puente Genil en la parte colindante con la fábrica de harinas del Sr. Baena.

A - 0222 - 006 Desde: 26/10/1889 Hasta: 23/05/1890 Proyecto de cruce de la línea con las carreteras de Córdoba y Jaén correspondiente al proyecto de obras metálicas en la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0222 - 007 Desde: 14/12/1908 Hasta: 20/10/1909 Reapertura del apartadero de Gordillo situado en el kilómetro 115,300 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0222 - 008 Desde: 16/05/1908 Hasta: 16/06/1908 Solicitud presentada por el concesionario del apartadero situado en el kilómetro 130,017 de la línea de Puente Genil a Linares para que se haga extensivo el servicio a la expedición de piedras de cal y de yeso, yeso molido y cal común.

A - 0222 - 009 Desde: 22/09/1888 Hasta: 31/10/1889 Proyecto de variante de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0222 - 010 Desde: 02/07/1888 Hasta: 30/12/1893 Subvenciones a la Compañía concesionaria para la construcción de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0222 - 011 Desde: 03/01/1908 Hasta: 14/11/1908 Concesión a la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España de una vía marítima definitiva para servicio del puerto de Almería.

A - 0222 - 012 Desde: 05/06/1898 Hasta: 31/12/1899 Consulta que hace la compañía concesionaria relativa a las horas en las que ha de hacerse la explotación del servicio del ramal al puerto de Almería para evitar perjuicios al público.

A - 0222 - 013 Desde: 31/08/1915 Hasta: 18/09/1915 Proyecto de construcción de una casilla para guardagujas en la estación de Calicasas.

A - 0222 - 014 Desde: 16/05/1898 Hasta: 15/02/1899 Medición contradictoria y reconocimiento oficiales necesarios para la puesta en servicio de la vía marítima provisional entre la estación de Almería y el Muelle de Poniente del puerto de Almería.

A - 0222 - 015 Desde: 14/06/1899 Hasta: 10/06/1902 Número de vagones, cargas, pruebas de marcha y condiciones en que han de circular los trenes por la vía marítima al puerto de Almería.

A - 0222 - 016 Desde: 20/07/1904 Hasta: 24/10/1904 Circulación de trenes por el puente sobre el río Cubillas en el kilómetro 27 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0222 - 017 Desde: 17/11/1906 Hasta: 17/11/1906 Solicitud de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España para que se le conceda una prórroga hasta el 31 de diciembre para acabar las obras.

A - 0222 - 018 Desde: 21/03/1910 Hasta: 21/03/1910 Pleito promovido por la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España contra la R. O. del Ministerio de Fomento de 22 de abril de 1909 sobre la certificación parcial de la línea de Linares a Almería.

A - 0222 - 019 Desde: 01/04/1903 Hasta: 10/12/1904 Proyecto de instalación de barandillas en los puentes de fábrica de la línea de Moreda a Granada.

A - 0222 - 020 Desde: 15/09/1901 Hasta: 01/10/1901 Servidumbres interceptadas en el término municipal de Abruena por el ferrocarril de Linares a Almería.

A - 0222 - 021 Desde: 02/12/1889 Hasta: 01/05/1904 Servidumbres interceptadas en el término municipal de Linares por el Ferrocarril Linares a Almería.

A - 0222 - 022 Desde: 16/12/1889 Hasta: 16/12/1889 Contrato entre la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España y la Compañía Fives-Lille para la construcción de la línea de Linares a Almería.

A - 0222 - 023 Desde: 28/02/1905 Hasta: 17/08/1916 Realización de obras de consolidación en los puentes de Cajil y Arenales, kilómetros 41,500 y 39,900 de la línea de Moreda a Granada, y la imposición de multa a la compañía concesionaria por no realizar las mismas.

A - 0222 - 024 Desde: 08/08/1904 Hasta: 15/08/1904 Comunicación de que no funcionan los aparatos de dilatación del puente de Santa Fe en la línea de Linares a Almería.

A - 0222 - 025 Desde: 13/07/1907 Hasta: 24/02/1908 Solicitud de los vecinos de Nacimiento para que la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España construya almacenes cubiertos en la estación de aquel pueblo para preservar la mercancía.

A - 0222 - 026 Desde: 14/01/1900 Hasta: 19/07/1900 Proyecto de puente de diez metros de luz sobre el río Cubillas en el kilómetro 26,212 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0222 - 027 Desde: 08/03/1903 Hasta: 26/06/1903 Expediente relativo al apartadero de Dos Naciones entre las estaciones de Garcéz y Jódar en el kilómetro 37,687 de la línea de Linares a Almería.

A - 0222 - 028 Desde: 13/02/1901 Hasta: 29/05/1901 Proyecto de construcción de un puente de veinte metros de luz sobre el río Cubillas, de la línea de Moreda a Granada.

A - 0222 - 029 Desde: 18/10/1894 Hasta: 10/12/1894 Proyecto de torres de ocho metros de altura para depósitos de agua en la línea de Linares a Almería.

A - 0222 - 030 Desde: 17/08/1901 Hasta: 04/07/1903 Proyecto de construcción de puentes de fábrica de tres arcos de doce metros de luz cada uno en los kilómetros 39,365 y 40,855 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0222 - 031 Desde: 22/09/1899 Hasta: 04/10/1899 Proyecto de ferrocarril minero desde el apartadero de Montserrat, kilómetro 245,857 de la línea Linares a Almería, a los embarcaderos de minerales que proyectan construir en la playa de Almería presentado por la Sociedad Fernández Arroyo Arana y Compañía.

A - 0222 - 032 Desde: 03/01/1903 Hasta: 03/01/1903 Expediente relativo a la estación de Linares-Sur en la línea de Linares a Almería.

A - 0222 - 033 Desde: 27/10/1900 Hasta: 30/10/1900 Solicitud de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España para establecer un apartadero en la vía marítima.

A - 0222 - 034 Desde: 05/10/1892 Hasta: 05/10/1892 Facturas de gastos de envío desde Madrid a Sevilla del presupuesto del Ferrocarril de Linares a Almería.

A - 0222 - 035 Desde: 03/02/1904 Hasta: 03/02/1904 Oficio de remisión sobre la relación de material para la explotación de la línea Linares a Almería.

A - 0223 - 011 Desde: 07/10/1882 Hasta: 10/07/1889 Proyecto de enlace de las vías que concurren en la estación de Córdoba.

A - 0223 - 012 Desde: 02/03/1900 Hasta: 06/05/1904 Estado de las obras de construcción de la línea de Moreda a Granada.

A - 0223 - 013 Desde: 05/01/1904 Hasta: 07/01/1905 Proyecto de variante de empalme de la línea de Moreda a Granada con la línea de Linares a Almería.

A - 0223 - 014 Desde: 12/08/1904 Hasta: 19/12/1904 Proyecto de variante del trazado entre los kilómetros 19,875 y 20,930 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0223 - 015 Desde: 23/07/1897 Hasta: 15/08/1897 Solicitud formulada por el comercio de Úbeda y apoyada por el alcalde de la misma ciudad, para que se suprima el nombre de Úbeda-Garciez-Jimena.

A - 0223 - 016 Desde: 25/02/1895 Hasta: 16/03/1895 Proyecto de estación de Cabra de Santo Cristo situada en el kilómetro 87,100 de la línea de Linares a Almería.

A - 0223 - 017 Desde: 29/11/1899 Hasta: 18/08/1900 Proyecto de variante entre los kilómetros 0 al 5,500 de la variante de la línea de Moreda a Granada.

A - 0223 - 018 Desde: 22/05/1895 Hasta: 18/06/1895 Proyecto de distribución de discos en las estaciones de la sección de Baeza a Los Propios de la línea de Linares a Almería.

A - 0223 - 019 Desde: 30/03/1901 Hasta: 09/05/1906 Prórroga del plan señalado para la construcción de la línea de Baza a Granada incluida en la línea de Moreda a Granada.

A - 0223 - 020 Desde: 08/06/1893 Hasta: 10/10/1896 Proyecto de la estación de Huelma en la línea de Linares a Almería.

A - 0223 - 021 Desde: 12/03/1902 Hasta: 04/04/1902 Proyecto de construcción de nuevos taludes en las trincheras de la línea de Moreda a Granada.

A - 0223 - 022 Desde: 01/09/1892 Hasta: 20/09/1892 Proyecto de la estación de Abla.

A - 0223 - 023 Desde: 15/09/1903 Hasta: 21/11/1903 Orden de servicio referida a la nueva designación del material móvil de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

A - 0223 - 024 Desde: 28/10/1896 Hasta: 06/11/1896 Establecimiento de una báscula para pesar minerales en la estación de Abla.

A - 0223 - 025 Desde: 01/09/1893 Hasta: 20/04/1895 Proyecto de estación de cuarta clase de Alicún de Ortega incluyendo en el proyecto de paso a nivel de cuatro metros con guarda para la desviación de la vereda del cortijo Tiritón.

A - 0223 - 026 Desde: 04/09/1893 Hasta: 10/08/1894 Proyecto de perfiles del balasto en las estaciones y en vía general de la línea de Linares a Almería.

A - 0224 - 001 Desde: 07/05/1901 Hasta: 06/07/1901 Proyecto de construcción de un puente de tres arcos de doce metros de luz sobre el río Cubillas en el kilómetro 35,846 de la línea de Moreda a Granada.

A - 0224 - 002 Desde: 14/06/1894 Hasta: 06/08/1894 Proyecto de retretes para apartaderos de la línea de Linares a Almería.

A - 0224 - 003 Desde: 04/01/1906 Hasta: 29/10/1907 Proyecto del ramal de enlace entre las estaciones de Granada de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España y la de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces de la línea de Campillos a Granada.

A - 0224 - 004 Desde: 04/08/1894 Hasta: 21/03/1895 Proyecto de modelo de muelle cerrado para estaciones de primera y segunda clase de la línea de Linares a Almería.

A - 0224 - 005 Desde: 08/07/1893 Hasta: 26/08/1901 Proyectos de reforma en la estación de cuarta clase de Quesada relativos al conjunto de vías y edificios, casilla y eliminar la placa giratoria para máquinas.

A - 0224 - 006 Desde: 04/08/1894 Hasta: 02/11/1894 Proyecto de modelo de muelle descubierto para estaciones de tercera y cuarta clase de la línea de Linares a Almería.

A - 0224 - 007 Desde: 03/08/1893 Hasta: 05/12/1893 Proyecto de obras de conjunto en el apeadero-apartadero de Fonelas.

A - 0224 - 008 Desde: 08/06/1893 Hasta: 05/12/1893 Proyecto de retretes para las estaciones de segunda, tercera y cuarta clase de la línea de Linares a Almería.

A - 0224 - 009 Desde: 25/02/1893 Hasta: 22/08/1893 Proyecto de enlace de la línea Linares a Almería con la línea Madrid a Córdoba, de la Compañía MZA, incluyendo el proyecto de estación de empalme en Baeza.

A - 0224 - 010 Desde: 03/06/1902 Hasta: 10/10/1902 Proyecto de instalación de vía muerta para placa giratoria de máquinas en la estación de Gérgal. Obra que solicita The Gergal Railway and Mines Co. Ltd., para vía particular de Gérgal pueblo a estación para que se le autorice a hacerla en terrenos de la Compañía.

A - 0224 - 011 Desde: 18/09/1907 Hasta: 07/12/1907 Proyecto de cuadros de marcha para los trenes que circulan por el ramal de enlace de las dos estaciones de Granada presentado por la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España.

A - 0224 - 012 Desde: 03/08/1893 Hasta: 05/12/1893 Proyecto de estación de cuarta clase de Huélagó-Darro-Diezma.

A - 0224 - 013 Desde: 11/05/1894 Hasta: 02/11/1897 Proyecto de la estación de empalme a Baeza para uso conjunto de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España y MZA.

A - 0224 - 014 Desde: 03/08/1893 Hasta: 25/09/1901 Proyectos de obras de conjunto del apeadero de Benalúa consistente en báscula para carros y vía apartadero.

A - 0224 - 015 Desde: 05/06/1906 Hasta: 27/06/1906 Proyecto de cruce de la carretera de Bailén a Málaga, kilómetro 433,158,50 con el ramal de enlace de las líneas de Moreda a Granada con la de Bobadilla a Granada en dicha capital.

A - 0224 - 016 Desde: 04/08/1893 Hasta: 05/12/1893 Proyecto de conjunto de la estación de Larva.

A - 0224 - 017 Desde: 26/12/1888 Hasta: 08/05/1889 Cancelación de pagarés entregados por la Compañía en concepto de derechos arancelarios por la importación de material destinado a la construcción de la línea de Murcia a Granada por Lorca.

A - 0224 - 018 Desde: 27/07/1893 Hasta: 05/12/1893 Proyecto de conjunto de la estación de cuarta clase de Santa Fe.

A - 0224 - 019 Desde: 17/02/1902 Hasta: 11/06/1902 Proyecto de reedificación de la cantina en la estación de Larva.

A - 0224 - 020 Desde: 15/06/1891 Hasta: 23/04/1893 Cancelación de pagarés entregados por la Compañía en concepto de derechos arancelarios por la importación de material destinado a la construcción de la línea de Murcia a Granada por Lorca.

A - 0224 - 021 Desde: 12/08/1896 Hasta: 26/12/1896 Proyecto de construcción de una cantina en la estación de Santa Fe.

A - 0224 - 022 Desde: 15/06/1891 Hasta: 25/07/1896 Cancelación de pagarés entregados por la Compañía en concepto de derechos arancelarios por la importación de material destinado a la construcción de la línea de Baza a Lorca.

A - 0224 - 023 Desde: 21/12/1894 Hasta: 04/01/1897 Proyectos de obras de conjunto en las estaciones de Alamedilla y Guadahortuna consistentes en un albergue provisional para personal de trenes y máquinas en la de Alamedilla.

A - 0224 - 024 Desde: 10/09/1901 Hasta: 15/09/1901 Construcción de un triángulo provisional para resguardar los barriles de uva que han de depositarse en la estación de Santa Fe.

A - 0224 - 025 Desde: 18/07/1896 Hasta: 27/07/1896 Solicitud de algunos comerciantes de Úbeda y del alcalde de dicha ciudad para que se suprima el nombre de Úbeda de la estación Úbeda-Garcíez-Jimena.

A - 0224 - 026 Desde: 19/10/1896 Hasta: 29/10/1896 Oficios relativos a la supresión de una escalera construida por Gabriel Requena para dar paso a una fábrica de su propiedad próxima a la estación de Guadix en la línea de Linares a Almería.

A - 0224 - 027 Desde: 28/10/1896 Hasta: 30/04/1902 Obras en la estación de Guadix en la línea de Linares a Almería.

A - 0224 - 028 Desde: 17/10/1899 Hasta: 02/11/1899 Proyecto de cantina para la estación de Guadix en la línea de Linares a Almería.

A - 0224 - 029 Desde: 28/10/1896 Hasta: 06/11/1896 Proyecto de cantina en la estación de Baeza-Begíjar.

A - 0224 - 030 Desde: 12/12/1895 Hasta: 30/01/1896 Informes de la División de Ferrocarriles sobre el estado de la vía y explotación de la línea de Linares a Almería.

A - 0224 - 031 Desde: 15/12/1894 Hasta: 04/04/1896 Proyecto de estación de Pedro Martínez y Cardela con paso a nivel y caño.

A - 0224 - 032 Desde: 30/10/1898 Hasta: 07/11/1898 Proyecto de instalación de una fonda en la estación de Moreda ampliando el edificio de viajeros.

A - 0224 - 033 Desde: 23/04/1897 Hasta: 04/05/1897 Proyecto de instalación de una báscula para pesar remolacha en la estación de Benahadux.

A - 0224 - 034 Desde: 16/02/1897 Hasta: 01/04/1897 Proyecto de instalación de puentes-básculas en las estaciones de Moreda, Gérgal, Jódar y Baeza.

A - 0224 - 035 Desde: 30/06/1896 Hasta: 04/08/1896 Proyecto para establecer de forma definitiva aguadas de alimentación de máquinas en el trozo entre Guadix y Almería cuya falta es causa del retraso de los trenes.

A - 0224 - 036 Desde: 14/11/1896 Hasta: 04/01/1897 Proyecto para el cierre de muelles y ampliación de muelles cubiertos para las estaciones de Gérgal, Úbeda, Jódar y Abila.

A - 0224 - 037 Desde: 03/07/1896 Hasta: 31/07/1896 Solicitud de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España para trasladar el depósito de máquinas de la estación de Gádor a la de Doña María en la línea de Linares a Almería.

A - 0224 - 038 Desde: 31/01/1896 Hasta: 05/09/1896 Proyecto de estación en Moreda de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España en tanto se pone de acuerdo con la Compañía del Ferrocarril de Baza a Granada para hacer una estación de empalme de utilización conjunta y empalme con la línea de Baza a Granada con Linares a Almería.

A - 0224 - 039 Desde: 15/03/1895 Hasta: 20/04/1895 Proyecto de cubierta para muelles de mercancías en estaciones de tercera y cuarta clase de la línea de Linares a Almería.

A - 0224 - 040 Desde: 13/03/1895 Hasta: 21/03/1895 Proyecto de cocheras para las estaciones de primera y segunda clase de la línea de Linares a Almería.

A - 0224 - 041 Desde: 31/07/1894 Hasta: 01/09/1894 Proyecto de apartadero de Los Propios entre los kilómetros 48,800 y 49,050 de la línea de Linares a Almería.

A - 0224 - 042 Desde: 05/12/1894 Hasta: 09/01/1895 Proyecto de disco de señales con placa redonda de la línea de Linares a Almería.

A - 0224 - 043 Desde: 17/12/1894 Hasta: 09/01/1895 Cuadro sinóptico indicador de la situación de los discos entre las estaciones de Guadix y Almería.

A - 0224 - 044 Desde: 10/12/1894 Hasta: 09/10/1896 Proyecto de plantilla de carga y posterior modificación de ésta.

A - 0224 - 045 Desde: 10/12/1894 Hasta: 09/01/1895 Proyecto de placa giratoria de cuatro metros y cincuenta centímetros en la línea de Linares a Almería.

A - 0225 - 001 Desde: 01/06/1883 Hasta: 01/06/1883 Proyecto de construcción de la línea de Jerez a Algeciras y Gibraltar.

A - 0226 - 001 Desde: 01/06/1881 Hasta: 08/04/1882 Proyecto de variante entre el kilómetro 10,750 al 125,750, desde Lucena y Jaén, de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0226 - 002 Desde: 20/09/1880 Hasta: 20/09/1880 Proyecto de variante de Mengíbar del kilómetro 149,829,10 al kilómetro 152,092,10; y Jaén del kilómetro 125,125,09 al 126,750,20 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0226 - 003 Desde: 17/07/1880 Hasta: 17/07/1880 Proyecto de variante de 37,870,18 kilómetros entre Jaén y Espeluy, desde el kilómetro 121,400 al 159,270,18 de la línea de Puente Genil a Linares, ramal de Espeluy. Aprobado con prescripciones, excepto el cruzamiento con la línea de Manzanares a Córdoba, por R. O. de 8 de noviembre de 1880.

A - 0226 - 005 Desde: 13/06/1884 Hasta: 24/06/1884 Proyecto de un grupo de alcantarillas para el paso del barranco de Las Ovejas, en el kilómetro 2,020 de la línea de Alicante a Murcia.

A - 0226 - 006 Desde: 12/11/1883 Hasta: 12/03/1884 Proyectos de puente sobre el río Segura de cuarenta metros de luz en el kilómetro 51,825,60 y grupo de tajeas para salvar el cauce del Reguerón, en el kilómetro 62,945,40 en la línea de Alicante a Murcia.

A - 0226 - 007 Desde: 30/12/1883 Hasta: 01/04/1884 Proyectos de variante entre Crevillente y Beniel, kilómetro 28,588,09 y 56,510 de línea Alicante a Murcia con estudio de variante entre Callosa y Beniel, kilómetro 45,538 y 59,840 de la línea y variante entre empalme con línea hasta el río Segura o ramal a Torrevieja.

A - 0227 - 001 Desde: 30/04/1875 Hasta: 30/04/1875 Proyecto del Ferrocarril de Puente Genil a Linares y al empalme de dicha línea con la de Manzanares a Córdoba.

A - 0227 - 002 Desde: 30/04/1875 Hasta: 30/04/1875 Proyecto de variante entre el cortijo del Sotillo, empalme con la línea de Málaga, kilómetro 0 y Lucena, kilómetro 22,200 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0227 - 003 Desde: 10/02/1876 Hasta: 03/01/1881 Importación de material para la construcción del Ferrocarril de Puente Genil a Linares.

A - 0228 - 001 Desde: 29/04/1888 Hasta: 01/01/1890 Proyecto de construcción de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0228 - 002 Desde: 22/05/1888 Hasta: 22/05/1888 Proyecto de variante general de la línea de Puente Genil a Linares realizado por el ingeniero A. Delapierre.

A - 0228 - 003 Desde: 18/08/1888 Hasta: 18/08/1888 Proyecto de variante general entre Puente Genil y Jaén de la línea de Puente Genil a Linares realizado por el ingeniero A. Delapierre.

A - 0228 - 004 Desde: 08/09/1888 Hasta: 08/09/1888 Proyecto de desviaciones del Ferrocarril de Puente Genil a Linares en los cruces con las carreteras de las provincias de Córdoba y Jaén realizado por el ingeniero Ch. Alessandri.

A - 0228 - 005 Desde: 29/10/1889 Hasta: 29/10/1889 Proyecto de cruces de carreteras de la provincia de Córdoba con el ferrocarril de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0228 - 006 Desde: 31/01/1907 Hasta: 31/01/1907 Proyecto de ampliación de vías en la estación de Almería de la línea Linares a Almería.

A - 0229 - 001 Desde: 20/09/1891 Hasta: 07/11/1892 Proyecto de construcción de un viaducto metálico, de ochenta metros de luz, para reemplazar el terraplén hundido en el kilómetro 106,258 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0229 - 002 Desde: 07/10/1891 Hasta: 04/01/1892 Proyecto de construcción de un paso superior metálico, de seis metros y seis centímetros de luz recta, oblicuo a $33^{\circ} 50' 20''$, en el cruce con la línea de Manzanares a Córdoba en el kilómetro 155,219,50 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0229 - 003 Desde: 07/08/1892 Hasta: 01/08/1894 Proyecto de ampliación de la estación de Espeluy en la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0229 - 004 Desde: 04/02/1906 Hasta: 04/02/1906 Proyecto de las pruebas de resistencia de los puentes metálicos de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0229 - 005 Desde: 25/03/1893 Hasta: 25/03/1893 Caminos y servidumbres que atraviesa el ferrocarril de la línea de Puente Genil a Linares en la provincia de Jaén.

A - 0229 - 006 Desde: 21/04/1902 Hasta: 21/04/1902 Proyecto de variante del trazado entre el kilómetro 146,653 antigua y la estación de Guadix realizado por José Moreno Ossorio.

A - 0230 - 001 Desde: 05/03/1914 Hasta: 07/05/1914 Proyecto de obras de saneamiento del patio de viajeros en la estación de Jaén.

A - 0230 - 002 Desde: 26/04/1914 Hasta: 09/06/1914 Proyecto de instalación de una báscula en la estación de Jaén.

A - 0230 - 003 Desde: 15/05/1914 Hasta: 15/05/1914 Proyecto de instalación de un puente giratorio y de una vía para el recorrido en la estación de Espeluy.

A - 0230 - 004 Desde: 19/05/1914 Hasta: 19/05/1914 Proyecto de cerradura pedal para agujas presentado por Fernando Ramírez de Dampierre.

A - 0230 - 005 Desde: 27/05/1914 Hasta: 17/06/1914 Proyecto de saneamiento de desmonte del kilómetro 37 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0230 - 006 Desde: 01/06/1914 Hasta: 01/06/1914 Concesión de prórroga de tres años para la terminación de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0230 - 007 Desde: 24/06/1914 Hasta: 04/07/1914 Construcción de una casilla para guarda en el paso a nivel del kilómetro 146,807 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0230 - 008 Desde: 27/06/1914 Hasta: 04/07/1914 Proyecto de consolidación del terraplén de la Sima en el kilómetro 36,590 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0230 - 009 Desde: 14/03/1919 Hasta: 24/03/1919 Proyecto de prolongación del andén, modificación de vías, desplazamiento de grúa hidráulica del lado Córdoba e instalación de agua en los retretes y cañerías de desagüe en la estación de Puente Genil.

A - 0230 - 010 Desde: 03/01/1919 Hasta: 14/01/1919 Proyecto de aljibe para la alimentación de locomotoras en la estación de Luque.

A - 0230 - 011 Desde: 17/04/1918 Hasta: 15/11/1918 Proyecto de relleno de terreno del Prado de Santa Justa con tierras del ensanche del Canal de Alfonso XIII y establecimiento de un tercer carril modificando los cambios y cruzamientos en la estación de Sevilla.

A - 0230 - 012 Desde: 11/01/1919 Hasta: 12/02/1919 Proyecto de construcción de un muro de cerramiento para depósito de carbón en la estación de Santa Fe y Alhama.

A - 0230 - 013 Desde: 21/01/1919 Hasta: 31/01/1919 Proyecto de construcción de una cisterna de doce metros cúbicos de capacidad para la alimentación de las locomotoras en la estación de Moriles-Horcajo.

A - 0230 - 014 Desde: 24/01/1919 Hasta: 31/01/1919 Proyecto de instalación de lavabo y retrete en el dormitorio de maquinistas en la estación de Ronda.

A - 0230 - 015 Desde: 20/01/1919 Hasta: 24/01/1919 Proyecto de instalación de un segundo dormitorio para maquinistas y construcción de almacén para materiales en la estación de Luque.

A - 0230 - 016 Desde: 20/01/1919 Hasta: 23/01/1919 Proyecto de construcción de una vivienda para dos agentes en la estación Parchite.

A - 0230 - 017 Desde: 24/04/1919 Hasta: 24/04/1919 Proyecto de consolidación y saneamiento del terraplén situado en el kilómetro 64,600 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0230 - 018 Desde: 13/03/1917 Hasta: 24/04/1917 Proyecto de consolidación de trinchera en el kilómetro 99,800 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0230 - 019 Desde: 28/03/1917 Hasta: 24/04/1917 Proyecto de modificación de retretes en la estación de Espeluy.

A - 0230 - 020 Desde: 01/03/1923 Hasta: 28/03/1923 Proyecto de nueva instalación de grúas hidráulicas en la estación de Utrera.

A - 0230 - 021 Desde: 03/02/1917 Hasta: 26/02/1917 Proyecto de ampliación del edificio de viajeros en la estación de Moreda.

A - 0230 - 022 Desde: 01/03/1901 Hasta: 10/04/1901 Proyecto de apertura de una puerta en el cerramiento del recinto de la estación de Bobadilla para acceso a la fonda de dicha ciudad.

A - 0230 - 023 Desde: 22/04/1902 Hasta: 22/04/1902 Proyecto de cubierta para el muelle de trasbordo en la estación de Bobadilla.

A - 0230 - 024 Desde: 01/04/1925 Hasta: 23/05/1925 Proyecto de construcción de una casilla en el kilómetro 104,600 de la línea de Puente Genil a Linares.

A - 0230 - 026 Desde: 19/10/1924 Hasta: 18/04/1926 Informe realizado por el ingeniero Antonio Álvarez Redondo, de la Cuarta División Técnica de Ferrocarriles, sobre la relación de los pasos a nivel en las líneas de Andaluces.

A - 0231 - 001 Desde: 17/11/1862 Hasta: 17/11/1862 Copia del proyecto del Ferrocarril a Granada desde el de Málaga a Córdoba cerca de Campillos, realizado por el ingeniero Francisco Milla y Beltrán y aprobado por R. O. de 24 de febrero de 1859.

A - 0231 - 002 Desde: 03/02/1891 Hasta: 07/04/1891 Libro de relación de material a introducir del extranjero, reformada según R. O. de 25 de septiembre de 1887.

A - 0232 - 001 Desde: 15/12/1881 Hasta: 15/12/1881 Proyecto de empalmar el Ferrocarril de Bobadilla a Jimena por Ronda con el de Jerez a Algeciras presentado por Charles Lamiable y Watrin.

A - 0232 - 002 Desde: 26/11/1888 Hasta: 30/06/1889 Proyecto de modificación de emplazamiento y variante de la línea para enlace de la estación de Algeciras con los muelles del puerto entre el kilómetro 176 y el término de la línea de Bobadilla a Algeciras.

A - 0232 - 003 Desde: 01/01/1886 Hasta: 31/12/1886 Proyecto del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras por Ronda, segunda parte de Jimena a Algeciras, redactado por Charles Lamiable y Watrin.

A - 0233 - 001 Desde: 31/12/1909 Hasta: 31/12/1909 Proyecto del Ferrocarril Secundario de Jerez a Setenil por Villamartín, realizado por el ingeniero Antonio Gallegos.

A - 0234 - 001 Desde: 31/12/1909 Hasta: 31/12/1909 Proyecto del Ferrocarril Secundario de Jerez a Setenil por Villamartín, realizado por el ingeniero Antonio Gallegos.

A - 0234 - 002 Desde: 30/06/1886 Hasta: 30/06/1886 Relación general de 3 septiembre de 1857 y relaciones suplementarias de 14 de noviembre de 1859 y 27 de febrero de 1860 del material importado y material certificado por la aduana.

A - 0236 - 001 Desde: 02/08/1889 Hasta: 02/08/1889 Proyecto de variante por Ronda entre el tercer trozo de la sección primera y el primer trozo de la sección segunda, entre los kilómetros 51,084 y 88,129,80 de la línea de Bobadilla a Algeciras según el trazado aprobado por R. O. de 25 de septiembre de 1887.

A - 0236 - 002 Desde: 23/11/1892 Hasta: 23/11/1892 Proyecto del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras por Ronda y Jimena.

A - 0237 - 001 Desde: 01/01/1889 Hasta: 30/07/1891 Proyecto de distribución de vías, edificios de viajeros, cocheras y muelles para todas las estaciones de la línea de Bobadilla a Algeciras aprobado según R. O. de 25 de septiembre de 1887.

A - 0238 - 001 Desde: 21/11/1894 Hasta: 21/11/1894 Proyecto de variante entre los kilómetros 38 y 139 de la línea de Linares a Almería.

A - 0239 - 001 Desde: 08/02/1890 Hasta: 08/02/1890 Proyecto de variante de los trozos segundo, tercero y cuarto de la sección segunda de la línea Bobadilla a Algeciras por Ronda, aprobado según R. O. de 25 de septiembre de 1887.

A - 0239 - 002 Desde: 10/02/1855 Hasta: 10/02/1855 Proyecto de la segunda sección del Ferrocarril de Jerez de la Frontera a El Trocadero.

A - 0240 - 001 Desde: 26/01/1895 Hasta: 26/01/1895 Proyecto de variante por el collado de San Pedro que modifica el trazado propuesto por la rambla Llana entre los kilómetros 64,525 y 75,822,88 del trazado propuesto correspondiente a los kilómetros 62,525 y 75,900 del replanteo de la línea de Linares a Almería.

A - 0240 - 002 Desde: 12/11/1868 Hasta: 12/11/1868 Proyecto del ferrocarril de Alicante a Murcia y ramal de Torrevieja a Novelda, realizado por Domingo Gallego y Compañía y Jorge Porrúa Moreno.

A - 0241 - 001 Desde: 31/12/1884 Hasta: 31/12/1884 Proyecto reformado de puente metálico sobre el río de La Miel en el kilómetro 127,190 de la línea de Jerez a Algeciras y Gibraltar realizado por el ingeniero C. E. Dawson.

A - 0241 - 002 Desde: 25/11/1884 Hasta: 25/11/1884 Proyecto reformado del puente metálico sobre el río Palmones o de Las Cañas, en tres tramos de 26,416 metros de luz, con una luz total de 105,664 metros, en el kilómetro 112,250 de la línea de Jerez a Algeciras y Gibraltar realizado por el ingeniero C. E. Dawson.

A - 0241 - 003 Desde: 25/11/1884 Hasta: 25/11/1884 Proyecto reformado de puente metálico sobre el río Guadalete, en tres tramos de 26,416 metros de luz, en el kilómetro 21,300 de la línea de Jerez a Algeciras y Gibraltar realizado por el ingeniero C. E. Dawson.

A - 0241 - 004 Desde: 31/12/1884 Hasta: 31/12/1884 Proyecto reformado de puente metálico sobre el río Hozgarganta, de un tramo de veintisiete metros de luz en el kilómetro 79,820 de la línea de Jerez a Algeciras y Gibraltar realizado por el ingeniero C. E. Dawson.

A - 0241 - 005 Desde: 31/12/1884 Hasta: 31/12/1884 Proyecto reformado de pontón sobre la garganta del Torero, en dos arcos de fábrica de cinco metros de luz cada uno en el kilómetro 83,600 de la línea de Jerez a Algeciras y Gibraltar realizado por el ingeniero C. E. Dawson.

A - 0241 - 006 Desde: 31/12/1884 Hasta: 31/12/1884 Proyecto reformado del primer puente metálico sobre el río Hozgarganta de un tramo de veintisiete metros de luz en el kilómetro 78,300 de la línea de Jerez a Algeciras y Gibraltar realizado por el ingeniero C. E. Dawson.

A - 0242 - 001 Desde: 25/11/1884 Hasta: 25/11/1884 Proyecto reformado de puente metálico sobre el río Guadarranque, en tres tramos de 26,416 metros de luz, con un total 105,664

metros, en el kilómetro 116,800 de la línea de Jerez a Algeciras y Gibraltar realizado por el ingeniero C. E. Dawson.

A - 0242 - 002 Desde: 26/01/1895 Hasta: 26/01/1895 Proyecto de variante de Guadahortuna a Moreda, por la Rambla del Pastelero, entre los kilómetros 95,475 a 114,680 del trazado, aprobado por la gran variante de la línea de Linares a Almería.

A - 0242 - 003 Desde: 24/05/1860 Hasta: 31/12/1864 Libro de registro de material importado y material certificado por la aduana para la construcción del Ferrocarril de Córdoba a Málaga.

A - 0243 - 001 Desde: 01/01/1894 Hasta: 31/12/1894 Proyecto de línea de Linares a Almería.

A - 0243 - 002 Desde: 15/03/1884 Hasta: 15/03/1884 Proyecto de modificaciones y variantes de la sección segunda entre el cortijo de Parralejo y Jimena del Ferrocarril de Jerez a Algeciras y Gibraltar, realizado por Charles Lamiable y Watrin.

A - 0244 - 001 Desde: 01/01/1894 Hasta: 31/12/1894 Proyecto de línea de Linares a Almería.

A - 0245 - 001 Desde: 01/01/1894 Hasta: 05/02/1894 Proyecto de línea de Linares a Almería.

A - 0245 - 002 Desde: 01/09/1864 Hasta: 21/03/1866 Libro de registro de entrada de las comunicaciones recibidas por parte de los ingenieros, empresas y autoridades en la línea de Córdoba a Málaga.

A - 0246 - 001 Desde: 01/06/1883 Hasta: 01/06/1883 Proyecto de construcción de la línea de Jerez a Algeciras.

A 01 Título: Compañía de los Ferrocarriles Andaluces: Estatutos.

A 01 Compañía de los Ferrocarriles Andaluces: Memorias y Rapports.

A 02 Título: Compañía de los Ferrocarriles Andaluces: Datos Estadísticos.

A 03 Título: Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España y Red de Andaluces: Inventario.

B - 0011 - 004 Desde: 01/9/1905 Hasta: 01/5/1921 Cercadilla.

B - 0029 - 008 Desde: 01/04/1902 Hasta: 31/12/1939 Estación de empalme de Cádiz en San Jerónimo.

B - 0092 - 003 Plano parcial de las redes de la Compañía MZA, Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y Compañía de Madrid, Cáceres y Portugal para la memoria de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

C - 0388 - 001 Desde: 25/10/1930 Hasta: 25/11/1930 Estudio de los pasos a nivel y mejora de su servicio de las Compañías del Norte, MZA, Andaluces y Oeste de España.

C - 0388 - 003 Desde: 13/02/1931 Hasta: 21/02/1931 Informe de la ponencia constituida para la redacción de conclusiones que deban someterse al pleno de la Comisión nombrada por R. O. de 22 de noviembre de 1930 para el estudio de los pasos a nivel y mejora de su servicio presentado por las compañías ferroviarias.

C - 0844 - 001 Desde: 28/09/1881 Hasta: 19/04/1900 Empalme de Cádiz (Andaluces).

C - 0846 - 001 Desde: 03/07/1890 Hasta: 06/03/1924 Expedientes relativos a la estación de Sevilla-Empalme de Cádiz, también denominada Sevilla-San Jerónimo en la línea de Córdoba a Sevilla.

C - 0852 - 001 Desde: 02/8/1886 Hasta: 17/3/1914 Córdoba - Cercadilla.

D - 0032 - 001 Desde: 15/3/1865 Hasta: 27/8/1933 Expedientes relativos al servicio combinado establecido entre la Compañía MZA y la Compañía de los FFCC. Andaluces.

D - 0032 - 001 Desde: 15/03/1865 Hasta: 27/08/1933 Expedientes relativos al servicio combinado establecido entre la Compañía MZA y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0033 - 001 Desde: 02/11/1886 Hasta: 15/05/1930 Expedientes relativos al servicio combinado establecido entre la Compañía MZA y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0034 - 001 Desde: 23/11/1906 Hasta: 14/05/1938 Expedientes relativos al servicio combinado establecido entre la Compañía MZA y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0071 - 001 Desde: 26/03/1877 Hasta: 24/12/1935 Expedientes relativos a apartaderos y a apeaderos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0073 - 001 Desde: 16/07/1890 Hasta: 14/01/1941 Expedientes relativos a apartaderos y a apeaderos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0074 - 003 Desde: 06/06/1923 Hasta: 16/05/1930 Expedientes relativos a apartaderos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0117 - 005 Desde: 06/08/1940 Hasta: 13/08/1940 Adición al Cuaderno con los cuadros de distancias kilométricas de la Red de Andaluces.

D - 0168 - 001 Desde: 25/09/1926 Hasta: 03/05/1941 Expediente relativo a circulares, órdenes y avisos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0169 - 001 Desde: 25/09/1926 Hasta: 03/05/1941 Expediente relativo a circulares, órdenes y avisos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0170 - 001 Desde: 25/09/1926 Hasta: 03/05/1941 Expediente relativo a circulares, órdenes y avisos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0172 - 001 Desde: 02/09/1940 Hasta: 21/05/1942 Expediente relativo a circulares, órdenes y avisos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0173 - 001 Desde: 15/06/1897 Hasta: 27/06/1929 Expedientes relativos a circulares, órdenes y avisos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España.

D - 0231 - 002 Desde: 15/07/1885 Hasta: 30/09/1940 Expedientes relativos a Despachos Centrales de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0234 - 001 Desde: 15/07/1885 Hasta: 30/09/1940 Expedientes relativos a Despachos Centrales de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

D - 0246 - 002 Desde: 15/04/1933 Hasta: 31/07/1940 Expediente relativo a los desvíos de expediciones de mercancías hacia las líneas de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0268 - 020 Desde: 03/04/1905 Hasta: 05/03/1925 Expediente relativo a las obras de mejora en el edificio de la estación de Linares y de enlace con las estaciones de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España.

D - 0286 - 001 Desde: 05/03/1880 Hasta: 01/07/1941 Expediente relativo al servicio combinado establecido entre la Compañía MZA, la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para la explotación de sus líneas.

D - 0287 - 001 Desde: 05/03/1880 Hasta: 01/07/1941 Expediente relativo al servicio combinado establecido entre la Compañía MZA, la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para la explotación de sus líneas.

D - 0304 - 007 Desde: 24/06/1892 Hasta: 02/04/1921 Expediente relativo al servicio combinado establecido entre la Compañía MZA y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces sobre el Ferrocarril de Puerto de Santa María a Sanlúcar.

D - 0418 - 003 Desde: 23/03/1912 Hasta: 27/11/1912 Expediente relativo a la propuesta de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para que se establezca una tarifa para el recuento de bultos en las remesas cargadas por los interesados y que constituyen un vagón completo.

D - 0418 - 004 Desde: 23/03/1912 Hasta: 15/06/1912 Expediente relativo a la propuesta de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para que se subasten las mercancías que no sean retiradas a su debido tiempo.

D - 0427 - 004 Desde: 23/04/1891 Hasta: 11/07/1904 Expediente relativo a las disposiciones publicadas por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte y por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces acerca de los transportes militares.

D - 0455 - 009 Desde: 05/04/1922 Hasta: 23/06/1934 Expediente relativo a la Ley de Ordenación Ferroviaria y al repertorio general de las tarifas para el transporte de PV en las líneas de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España.

D - 0505 - 003 Desde: 16/10/1884 Hasta: 25/10/1884 Expediente relativo al envío por parte de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces de una circular y tarifas con motivo de la apertura del muelle del puerto de Bonanza.

D - 0530 - 001 Desde: 29/06/1877 Hasta: 09/07/1900 Estudios y datos sobre el tráfico de mercancías en las zonas de influencia de la línea de Linares a Almería y a los acuerdos tomados con la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España y con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0549 - 001 Desde: 26/11/1918 Hasta: 04/01/1919 Expediente relativo a una propuesta de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces sobre la conveniencia de establecer una sobretasa por cada expedición facturada por tarifa especial.

D - 0551 - 001 Desde: 24/04/1924 Hasta: 21/06/1924 Expediente relativo a la propuesta de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para la anulación de tarifas de viajeros.

D - 0570 - 004 Desde: 25/01/1893 Hasta: 08/02/1893 Expediente relativo a la tarifa internacional combinada, serie E.F. número 1 de GV, entre las Compañías de los Ferrocarriles Andaluces, del Mediodía de Francia y de MZA para el transporte de caza, legumbres y frutas.

D - 0571 - 004 Desde: 20/10/1893 Hasta: 28/04/1942 Expediente relativo a las tarifas serie M.A. de GV, número 1, 2 y 3 para el transporte de pescados, frutas y hortalizas y de viajeros, en combinación con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0572 - 001 Desde: 22/02/1887 Hasta: 21/05/1941 Expediente relativo a la tarifa especial combinada con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, serie M.A. número 1 de PV, para el transporte de carbón vegetal por vagones completos.

D - 0572 - 003 Desde: 05/02/1890 Hasta: 22/08/1925 Expediente relativo a la tarifa especial combinada con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, serie M.A. número 3 de PV, para el transporte de vinos, vinagres, aguardientes y espíritus.

D - 0572 - 002 Desde: 11/05/1897 Hasta: 04/07/1918 Expediente relativo a la tarifa especial combinada con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, serie M.A. número 2 de PV, para el transporte de mercancías varias.

D - 0572 - 004 Desde: 11/03/1892 Hasta: 01/11/1918 Expediente relativo a la tarifa especial combinada con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, serie MA número 4 de PV, para el transporte de cereales.

D - 0572 - 005 Desde: 29/04/1897 Hasta: 30/11/1918 Ampliación a la tarifa especial combinada con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, serie M.A. número 4 de PV, y a la tarifa especial, combinada también con el Ferrocarril de Babadilla a Algeciras, serie M.A.B. número 2 de PV, ambas para el transporte de patatas.

D - 0573 - 001 Desde: 19/01/1893 Hasta: 01/06/1937 Expediente relativo a la tarifa especial combinada con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, serie M.A. número 8, para el transporte de minerales y plomos por vagón completo.

D - 0573 - 002 Desde: 21/01/1893 Hasta: 10/07/1940 Expediente relativo a la tarifa especial combinada con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, serie M.A. número 9 de PV, para el transporte de carbones, minerales y coque.

D - 0573 - 003 Desde: 11/07/1893 Hasta: 27/12/1918 Expediente relativo a la tarifa especial combinada con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y con el Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras, serie M.A.B. número 1 de PV, para el transporte de pescado fresco o salpessado, escabeches, ostras y demás mariscos.

D - 0573 - 004 Desde: 08/10/1900 Hasta: 23/12/1918 Expediente relativo a la tarifa especial combinada con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, serie M.A. número 4 de GV, para el transporte de viajeros con billetes de ida y vuelta en tercera clase.

D - 0573 - 005 Desde: 14/08/1895 Hasta: 15/11/1918 Expediente relativo a la tarifa temporal combinada con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, serie M.A. número 16 de PV para el transporte de cereales.

D - 0574 - 001 Desde: 02/11/1905 Hasta: 22/05/1918 Expediente relativo a la adición número 3 a la tarifa especial M.A. número 2 de PV para el transporte de melazas en envases metálicos de Málaga a Manzanares, vía Jaén, mediante vagones completos combinada con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0574 - 002 Desde: 07/10/1895 Hasta: 25/11/1918 Expediente relativo a la ampliación a la tarifa especial combinada con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, serie M.A. número 13 de PV, para el transporte de mineral de plomo desde Vilches a Peñarroya.

D - 0574 - 003 Desde: 14/06/1904 Hasta: 14/12/1911 Expediente relativo a la ampliación a la tarifa especial combinada con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, serie M.A. número 8 de PV, para el transporte de mineral de plomo por vagón completo desde Vilches y Santa Elena al apartadero de La Tortilla.

D - 0574 - 004 Desde: 09/12/1910 Hasta: 23/09/1914 Expediente relativo a la tarifa especial combinada con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, serie M.A. número 5 de P.

V., para el transporte de mercancías entre Granada y Baeza y entre Granada y Linares, o viceversa.

D - 0574 - 005 Desde: 14/01/1911 Hasta: 23/12/1911 MZA Expediente relativo a la soldadura de la tarifa V.M.A. número 1, con la general, en Encina, para el tráfico procedente de la sección Caudete-Alicante con destino a las estaciones de los Ferrocarriles Andaluces, o viceversa de la línea de Alicante a Murcia.

D - 0574 - 006 Desde: 12/11/1888 Hasta: 14/05/1909 Expediente relativo a la tarifa especial combinada, serie N.M.A. número 2 de PV, para el transporte de sal común con las Compañías del Norte y de Andaluces.

D - 0574 - 009 Desde: 21/03/1904 Hasta: 23/12/1918 Expediente relativo a la tarifa especial combinada con los Ferrocarriles del Norte y Andaluces, serie NMA número 6 de P. V., para el transporte de mercancías varias de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo.

D - 0587 - 008 Desde: 21/11/1904 Hasta: 14/03/1906 Expediente relativo a la tarifa especial combinada con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, serie M.A.S.E. número 1 de PV, para el transporte de minerales y plomos de Linares a Almería.

D - 0575 - 001 Desde: 23/12/1918 Hasta: 23/12/1918 Expediente relativo a la tarifa especial combinada con la Compañía del Norte, Andaluces, Medina del Campo a Salamanca y Medina del Campo a Zamora, serie N.M.A. número 1 de PV para el transporte de mercancías varias y a las ampliaciones a la misma.

D - 0576 - 001 Desde: 23/12/1918 Hasta: 23/12/1918 Expediente relativo a la tarifa especial combinada con la Compañía del Norte, Andaluces, Medina del Campo a Salamanca y Medina del Campo a Zamora, serie N.M.A. número 1 de PV para el transporte de mercancías varias y a las ampliaciones a la misma.

D - 0576 - 002 Desde: 11/09/1902 Hasta: 23/12/1918 Expediente relativo a la tarifa especial combinada con las Compañías del Norte y de Andaluces, serie N.M.A. número 5 de PV, para el transporte de mercancías varias.

D - 0577 - 003 Desde: 20/06/1884 Hasta: 22/01/1918 Expediente relativo a la tarifa especial combinada con las Compañías del Norte, Andaluces y de Almansa a Valencia y Tarragona, serie NMAV número 1 de PV para el transporte de aguarrás y resinas.

D - 0577 - 005 Desde: 28/10/1896 Hasta: 09/11/1917 Expediente relativo a la tarifa especial combinada con las Compañías del Norte y de Andaluces, serie VMA número 2 de PV, para el transporte de espumas de carbonatación de la remolacha, desde Granada hasta Valencia.

D - 0577 - 007 Desde: 03/01/1906 Hasta: 14/05/1918 Tarifa especial combinada con las Compañías de Tarragona a Barcelona y Francia, de Almansa a Valencia y Tarragona y de Andaluces, serie BVMA número 2 de GV, para el transporte de pescados frescos o salpresados, escabeches, ostras y demás mariscos.

D - 0578 - 001 Desde: 11/02/1895 Hasta: 23/12/1918 Expediente relativo a la tarifa especial combinada con las Compañías de Tarragona a Barcelona y Francia, de Almansa a Valencia y Tarragona y de Andaluces, serie B.V.M.A. número 2 de PV, para el transporte de ganado lanar y cabrío.

D - 0580 - 005 Desde: 27/04/1906 Hasta: 02/06/1941 Tarifa especial combinada con la Compañía de los Ferrocarriles del Norte y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, serie M.N.A. número 1 de GV.

D - 0581 - 001 Desde: 27/04/1906 Hasta: 02/06/1941 Tarifa especial combinada con la Compañía de los Ferrocarriles del Norte y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, serie M.N.A. número 1 de GV.

D - 0588 - 002 Desde: 19/04/1899 Hasta: 30/06/1941 Tarifa especial combinada con la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, serie M.S.E. número 1 de PV, para el transporte de mercancías varias y a la sustitución posterior de la misma por otras tarifas combinadas con los Caminos de Hierro del Sur de España y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0594 - 001 Desde: 02/04/1895 Hasta: 20/11/1918 Tarifa especial combinada con las Compañías del Norte, Andaluces, Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España, Medina del Campo a Salamanca y Medina del Campo a Zamora y Orense a Vigo, serie X, número 9 de PV.

D - 0595 - 001 Desde: 02/04/1895 Hasta: 20/11/1918 Tarifa especial combinada con las Compañías del Norte, Andaluces, Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España, Medina del Campo a Salamanca y Medina del Campo a Zamora y Orense a Vigo, serie X, número 9 de PV para el transporte de cereales y sus harinas, salvados, habas secas y granos de pienso.

D - 0598 - 001 Desde: 06/05/1902 Hasta: 15/01/1918 Tarifa especial combinada con la Compañía del Norte, Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste de España, Ferrocarriles Andaluces y Caminos de Hierro del Sur de España, serie X número 14 de PV, para el transporte de cartón y papel de paja para embalajes.

D - 0603 - 005 Desde: 26/02/1915 Hasta: 18/06/1940 Expediente relativo a las tarifas generales de GV y PV y anexos a los cuadros de distancias kilométricas de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0614 - 004 Desde: 25/10/1898 Hasta: 08/07/1918 Expediente relativo a la tarifa especial combinada con las Compañías de los Ferrocarriles Andaluces, del Norte y de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España, serie N.M.A.C. número 1 de PV para el transporte de sal común por vagones completos.

D - 0614 - 005 Desde: 05/05/1904 Hasta: 14/11/1931 Tarifa especial combinada con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España, del Norte, de Medina del Campo a Salamanca y de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo, serie N.M.A.C.S.Z. número 1 de GV.

D - 0614 - 006 Desde: 11/06/1907 Hasta: 05/09/1914 Expediente relativo a la reforma de la tarifa especial combinada con las Compañías de los Ferrocarriles del Norte, Compañías de los Ferrocarriles Andaluces y de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España, serie N.M.C. número 3 de PV para el transporte de mercancías varias.

D - 0618 - 005 Desde: 01/01/1912 Hasta: 31/12/1912 Tarifa especial combinada con las Compañías de Ferrocarriles del Norte, Andaluces, Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España, Bobadilla a Algeciras y Zafra a Huelva, número 118 de PV, para el transporte de gases.

D - 0627 - 001 Desde: 12/07/1924 Hasta: 13/05/1942 Expediente relativo a los Anexos a los cuadernos de los cuadros de distancias kilométricas y tarifas especiales de GV y PV de la Red de Andaluces.

D - 0628 - 001 Desde: 15/10/1919 Hasta: 01/09/1939 Expediente relativo a las tarifas especiales de GV y PV y a los anexos a los cuadernos de cuadros de distancias kilométricas de la Red de Andaluces.

D - 0629 - 001 Desde: 31/08/1903 Hasta: 25/10/1940 Expediente relativo a las tarifas de viajeros de la Red de Andaluces.

D - 0629 - 002 Desde: 22/02/1911 Hasta: 26/06/1922 Expediente relativo a las tarifas especiales de GV y PV de la Red de Andaluces.

D - 0630 - 001 Desde: 19/01/1923 Hasta: 24/12/1941 Expediente relativo a las tarifas especiales de GV y PV de la Red de Andaluces.

D - 0631 - 001 Desde: 12/01/1915 Hasta: 01/04/1935 Expediente relativo a las tarifas especiales de GV y PV de la Red de Andaluces.

D - 0631 - 002 Desde: 07/11/1919 Hasta: 05/09/1922 Expediente relativo a las tarifas de GV y PV de la Red de Andaluces.

D - 0632 - 001 Desde: 03/01/1923 Hasta: 30/10/1934 Expediente relativo a las tarifas especiales de GV y PV de la Red de Andaluces.

D - 0632 - 002 Desde: 15/05/1901 Hasta: 01/03/1916 Expediente relativo a las tarifas especiales combinadas serie A.B. de PV de la Red de Andaluces.

D - 0632 - 003 Desde: 03/08/1897 Hasta: 14/08/1918 Expediente relativo a las tarifas especiales temporales serie T de PV de la Red de Andaluces.

D - 0633 - 001 Desde: 30/01/1918 Hasta: 25/04/1919 Expediente relativo a los Proyectos de Tarifas de la Red de Andaluces.

D - 0633 - 002 Desde: 01/02/1929 Hasta: 25/11/1941 Expediente relativo a las tarifas especiales de PV de la Red de Ferrocarriles Andaluces.

D - 0634 - 001 Desde: 13/11/1917 Hasta: 21/11/1941 Expediente relativo a las tarifas especiales de GV y PV de la Red de Ferrocarriles Andaluces.

D - 0635 - 001 Desde: 20/12/1917 Hasta: 20/12/1930 Expediente relativo a las tarifas y anexos de otras compañías publicadas por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0636 - 001 Desde: 15/01/1931 Hasta: 23/04/1942 Expediente relativo a las tarifas y anexos de otras compañías publicadas por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0638 - 001 Desde: 15/11/1941 Hasta: 14/01/1942 Expediente relativo a los Anexos número 2 y 3 a la tercera hoja adicional de las tarifas generales de la Red de los Ferrocarriles Españoles Zona Oeste-Andaluces.

D - 0654 - 003 Desde: 24/05/1921 Hasta: 23/03/1928 Expediente relativo a los trenes expresos hasta y desde Algeciras en combinación con los vapores de la Bland Line y la Transmediterránea para y desde Casablanca y Tánger.

D - 0654 - 005 Desde: 26/11/1925 Hasta: 06/02/1941 Expediente relativo al servicio de trenes de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y sus combinaciones con los de la Compañía MZA.

D - 0661 - 001 Desde: 23/12/1907 Hasta: 06/05/1935 Expediente relativo a las modificaciones y supresiones en trenes de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces en relación con las líneas de la MZA.

D - 0664 - 006 Desde: 13/03/1922 Hasta: 06/05/1922 Expediente relativo a consideraciones sobre el transporte de trinitratoluol y la tarifa aplicable al mismo en la Compañía MZA y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0664 - 009 Desde: 13/09/1890 Hasta: 22/05/1912 Expediente relativo a tarifas aplicables al transporte de tripas secas y saladas en la Compañía MZA y sus combinadas del Norte, Andaluces y MCP.

D - 0664 - 011 Desde: 21/12/1887 Hasta: 25/02/1888 Expediente relativo a la aplicación al transporte de inodoros y tubos de barro de la tarifa N.M.A. número 1 PV de primera y tercera clases, respectivamente, de la Compañía MZA y sus combinadas Norte y Andaluces.

D - 0664 - 013 Desde: 23/11/1903 Hasta: 13/04/1916 Expediente sobre la aplicación de tarifas y sus modificaciones al transporte de tubos y baldosines de gres en las Compañías MZA, Sur, Norte, Andaluces, MCP y otras combinadas.

D - 0665 - 020 Desde: 24/05/1921 Hasta: 21/09/1921 Expediente relativo a distintas consideraciones sobre la aplicación a un transporte de turrón de Alicante a Osuna de la tarifa referente a productos de confitería por parte de la Compañía MZA y Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

D - 0688 - 002 Desde: 21/03/1932 Hasta: 04/11/1941 Expediente relativo a la tarifa especial combinada número 102 de GV para la expedición diaria de billetes normales y reducidos entre las Compañías Alcantarilla a Lorca, MZA, Andaluces, Caminos de Hierro del Norte y Nacional del Oeste de España.

D - 0689 - 001 Desde: 31/08/1931 Hasta: 07/11/1941 Tarifa especial combinada número 102 de GV para expedición diaria de billetes normales y reducidos entre las Compañías de Alcantarilla a Lorca, MZA, Andaluces, Caminos de Hierro del Norte y Nacional del Oeste de España con anexo y anulación.

D - 0689 - 002 Desde: 07/01/1944 Hasta: 29/04/1944 Expediente relativo a la adición número 5 a la tarifa especial número 104 de GV de las antiguas compañías de Norte, MZA y Andaluces.

D - 0701 - 001 Desde: 16/05/1905 Hasta: 29/07/1941 Expediente relativo a la tarifa especial número 128 de GV relativo al transporte de automóviles de lujo en combinación con la Compañía del Norte, de los Caminos de Hierro del Sur de España y de los Ferrocarriles Andaluces con sus circulares, adiciones, incidencias y anexos.

D - 0750 - 002 Desde: 31/10/1935 Hasta: 05/12/1935 Expediente relativo a la contratación con la Sociedad Anónima Coss del transporte de Málaga a Puertollano de ácido sulfúrico a través de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces,.

D - 0750 - 016 Desde: 22/08/1933 Hasta: 14/02/1934 Solicitud de reducción de tarifas en el transporte de cereales desde Granada, Bobadilla, Campo Real, Baeza y otros destinos; garbanzos desde Badajoz hacia Cataluña; y azúcares desde Motril hacia Madrid por las Compañías de MZA y Andaluces.

D - 0750 - 010 Desde: 23/10/1935 Hasta: 25/10/1935 Expediente relativo a la solicitud de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces a MZA para el transporte de batatas.

D - 0753 - 006 Desde: 09/01/1930 Hasta: 15/05/1941 Expediente relativo a la recuperación del transporte por ferrocarril de tejidos desde Barcelona a Sevilla y Córdoba que

se había desviado por el puerto de Málaga a través de la aprobación, implantación y anulación de una tarifa combinada con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y la Compañía del Norte y a la anulación de la bonificación en dicho transporte.

D - 0755 - 006 Desde: 29/03/1932 Hasta: 01/06/1940 Proyecto, aprobación y anulación de la tarifa especial número 100 de mercancías varias combinada entre las Compañías de Norte, MZA y Andaluces para el transporte de PV entre Barcelona y Valencia a distintos puntos de Andalucía y los desvíos de mercancías por cabotaje entre Barcelona a Cádiz, Málaga y Granada.

D - 0787 - 016 Desde: 15/11/1927 Hasta: 20/10/1928 Tarifa especial de gran velocidad número 104 para la ocupación de asientos y departamentos completos en coches de lujo de la Compañía MZA, Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España.

D - 0787 - 017 Desde: 09/05/1917 Hasta: 15/10/1939 Tarifa especial de gran velocidad número 105 para billetes circulares y semicirculares de la Compañía del Norte, MZA, Andaluces, Oeste y Transmediterránea.

D - 0707 - 002 Desde: 09/08/1917 Hasta: 26/08/1939 Expediente relativo al proyecto de tarifa especial número 104 de GV y PV para el transporte de Sales de Huelva para Extremadura, Castilla, León y Cádiz con sus adiciones e inclusiones de las Compañías MZA, Norte, Andaluces, Cáceres, Zamora y Salamanca.

D - 0746 - 007 Desde: 11/12/1940 Hasta: 18/12/1940 Transporte de uvas desde Almería a diferentes destinos y a la aplicación de la tarifa E 3 de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces vigente hasta el 30 de abril de 1936.

D - 0788 - 007 Desde: 26/12/1918 Hasta: 01/09/1931 Tarifas generales combinadas de gran velocidad para viajeros, excesos de equipajes y perros de la Compañía del Norte, MZA y Andaluces.

D - 0798 - 031 Desde: 00/05/1910 Hasta: 00/00/1919 Reimpresión de la tarifa especial de pequeña velocidad número 16 para mercancías varias divididas en tres clases, serie NM número 1 de MZA y Andaluces. Anulada desde 1 de enero de 1919, según orden de Tráfico número 257.

D - 0800 - 001 Desde: 00/05/1910 Hasta: 00/05/1910 Reimpresión de la Tarifa especial de pequeña velocidad número 16 para transporte de mercancías varias, serie NMA número 1 de Alicante y Andaluces. Capítulo I, ampliaciones y adiciones, número 1-7.

D - 0800 - 010 Desde: 00/00/1884 Hasta: 00/00/1884 Tarifa especial combinada de gran y pequeña velocidad. Cuaderno de líneas Tarragona a Barcelona y Francia, Valencia a Alicante y Andaluces. Editado con observaciones.

FOL 01 - 0069 Horario de trenes: Córdoba, 1961.

FOL 02-014 Título: Tarifa número 2 billetes de Norte-MZA-Andaluces-Oeste.

I - 0223 - 032 Desde: 18/08/1941 Hasta: 17/09/1941 Cuarta División de Ferrocarriles Comunicaciones de la tercera División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles según información de RENFE de la incorporación a la Zona de MZA, las líneas de Alcantarilla a Lorca, Lorca a Barza y Águilas y a la zona de Oeste y Andaluces, las líneas de Baza a Guadix y Sevilla a Alcalá y Carmona explotada esta última anteriormente por el Estado.

I - 0231 - 038 Desde: 31/07/1931 Hasta: 31/07/1931 Cuarta División de Ferrocarriles Dos telegramas del Director General de Ferrocarriles dirigidos a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y Norte sobre suspensión de facturaciones con destino a los puertos de Málaga y El Musel.

I - 0234 - 015 Desde: 02/11/1916 Hasta: 08/01/1917 Cuarta División de Ferrocarriles Venta de una locomotora número 100 de la Compañía de Ferrocarriles de Lorca a Baza y Águilas a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

I - 0288 - 003 Desde: 01/08/1924 Hasta: 12/05/1932 Cuarta División de Ferrocarriles Contratos de arrendamiento de terrenos con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en la línea de Bobadilla a Algeciras.

I - 0288 - 005 Desde: 10/09/1929 Hasta: 18/12/1939 Cuarta División de Ferrocarriles Contratos con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz y ramales.

I - 0295 - 003 Desde: 31/07/1929 Hasta: 31/07/1929 Cuarta División de Ferrocarriles Contrato de arrendamiento de terreno en la línea de Moreda a Granada.

I - 0236 - 013 Desde: 20/10/1942 Hasta: 23/10/1942 Cuarta División de Ferrocarriles Resolución de la Subsecretaría de Obras Públicas a la propuesta de nueva clasificación de pasos a nivel de la línea de Baza a Guadix y Andaluces.

I - 0266 - 005 Desde: 01/09/1928 Hasta: 20/01/1933 Cuarta División de Ferrocarriles Contratos de arrendamiento de terrenos en la línea de Linares a Almería.

I - 0288 - 002 Desde: 25/11/1923 Hasta: 15/02/1933 Cuarta División de Ferrocarriles Contratos de arrendamiento de terrenos con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en la línea de Puente Genil a Linares.

I - 0288 - 004 Desde: 15/11/1924 Hasta: 01/07/1933 Cuarta División de Ferrocarriles Contratos de arrendamiento de terrenos y uso de apartadero con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en la línea de Córdoba a Málaga y ramal al Puerto.

I - 0295 - 002 Desde: 20/08/1923 Hasta: 01/01/1932 Cuarta División de Ferrocarriles Contratos de arrendamiento de terrenos para instalar casetas y básculas en algunas estaciones de la línea de Campillos a Granada.

I - 0295 - 005 Desde: 15/11/1932 Hasta: 17/12/1932 Cuarta División de Ferrocarriles Contrato de arrendamiento de terreno en la línea de Marchena a Écija y Valchillón.

II 3188 I Título: Tedde de Lorca: Pedro: La expansión de las grandes compañías ferroviarias españolas: Norte, MZA y Andaluces (1865-1930).

IIIB 0350 Título: Gráficos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

IIIB 1092 Título: Tren-tranvía de Chiclana a San Fernando. Autor: Moreno Giménez, Juan de Dios,

IIID 0377 Línea de Alcázar a Sevilla y Huelva, Cinco Casas a Tomelloso, Manzanares a Ciudad Real, Córdoba a Belmez y ramales.

IIID 0419 Título: Material y asiento de vía.

IIID 0860 Título: Perfil longitudinal de la línea de Linares a Almería.

IIID 0791 Título: Línea de Jerez a Sanlúcar y Bonanza: Perfil longitudinal.

IIIE 0313 Itinerario de los trenes: Líneas de Marchena a Écija y Córdoba y Córdoba a Belmez.

IIIE 0612 Título: Nueva agenda para la unificación de series y números de los vagones de las extinguidas redes de MZA, Andaluces y Oeste.

IIIF 0005 Título: Comité de Defensa de los Obligacionistas de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces: antecedentes. Estatutos.

IIIF 0059 Título: Comité de Defense des Obligatoires des Chemins de Fer Andalous, Seville-Xeres-Cadix: Rapport de Comite.

IIIF 0215 Título: Datos estadísticos facilitados por las compañías de ferrocarriles a la comisión para el estudio de la crisis agrícola y pecuaria.

IIIF 0235 Título: Escritura de aceptación y ratificación de venta otorgada por el Excmo. Sr. D. Joaquín de la Gándara y Navarro a favor de la Sociedad Anónima titular de los Ferrocarriles Andaluces.

IIIF 0235 Título: Escrituras, actas, certificaciones, etc., relativas a la fundación y constitución de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

IIIF 0235 Título: Copia de la escritura de fundación de la Compañía Anónima de los Ferrocarriles Andaluces.

IIIF 0235 Título: Certificado literal de las inscripciones tomadas en el registro de la propiedad de Écija de la vía férrea de dicha ciudad a Marchena a favor de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

IIIF 0235 Título: Copia simple de escritura de obligación y convenio para la construcción del Ferro-Carril de Marchena a Écija.

IIIF 0235 Título: Línea de Marchena a Écija: Escritura de Subvención de la Diputación Provincial de Sevilla.

IIIF 0235 Título: Copia de la escritura de venta de la línea férrea de Sevilla a Jerez y Cádiz otorgada por el Excmo. Sr. D. Jorge Loring y Oyarzabal en favor de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

IIIF 0235 Título: Escritura de compra-venta del Ferro-Carril de Sevilla a Jerez y Cádiz con todas sus dependencias a favor del Excmo. Sr. D. Jorge Loring y Oyarzábal, marqués de Casa-Loring.

IIIF 0235 Título: Exhorto procedente del Juzgado de Primera Instancia del Distrito de la Inclusa de Madrid por el que se contrae a la cancelación de los embargos practicados en la vía férrea de Sevilla, Jerez y Cádiz.

IIIF 0235 Título: Exhorto procedente del juzgado de primera instancia del Distrito de la Inclusa de Madrid y de autos a instancia del Sr. Vizconde de Kerveguen contra la empresa de los Ferro-Carriles de Sevilla a Jerez y Cádiz.

IIIF 0235 Título: Proposición de convenio a sus acreedores hecho por la Compañía del Ferro-Carril de Sevilla a Jerez y Cádiz.

IIIF 0235 Título: Escritura de arrendamiento del Muelle de Puntales en la Bahía de Cádiz otorgada por la Dirección General de Obras Publicas a favor de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

IIIF 0235 Título: Copia de la escritura referente a la venta de la mitad de los estudios del proyecto del Ferro-Carril de Alicante a Murcia y de Novelda a Zeneta y con ramal a Torrevieja.

IIIF 0235 Título: Escritura de venta de una parte de ciertos estudios del Ferro-Carril de Alicante a Murcia con dos ramales.

IIIF 0235 Título: Contrata por el Comité de Accionistas del Ferro-Carril de Jerez a Sanlúcar y Bonanza con el Excmo. Sr. D. Joaquín de la Gándara para la construcción de dicha vía.

IIIF 0235 Título: Cesión y traspaso de la concesión y usufructo de los Ferro-Carriles de Córdoba a Málaga y de Bobadilla a Granada otorgada a favor de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

IIIF 0235 Escritura de cesión por localización del derecho de explotación del Ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez y promesa de venta de la misma línea a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

IIIF 0235 Escritura de adjudicación de la línea de ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez otorgada al Exmo. Sr. Don Jorge Loring y Oyarzábal por la comisión liquidadora de la compañía de dicho ferrocarril.

IIIF 0236 Título: Notes sur les concessions des differentes lignes constituant au 1er janvier 1917 le resau de la Compagnie des Chemins de Fer Andalous.

IIIF 0237 Título: Nota sobre las concesiones de las diferentes líneas que constituyen en 1 de enero de 1917 la red de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

IIIF 0242 Título: Proyecto de electrificación de la sección Bobadilla-Málaga de la línea de Córdoba a Málaga reformado del redactado para adaptarlo a las normas de la comisión de electrificación.

IIIF 0287 Título: Apuntamiento, adición al mismo (...) del pleito seguido en el juzgado de Cádiz por la demanda de la compañía de ferro-carriles andaluces (...) sobre indemnización de los perjuicios (...) del abordaje de la fragata Rhea al viaducto...

IIIF 0293 Título: Exposición dirigida al Gobierno de la Republica solicitando la resolución del problema ferroviario de España en general y sobre la anómala situación de los obligacionistas de nuestra compañía.

IIIF 0370 Título: Gestiones de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces ante el problema creado a la misma por diversas disposiciones oficiales de carácter general y particular, especialmente la R. O. de fecha 31 de enero de 1931.

IIIF 0503 Título: Inventario General del Material Motor y Móvil de las Líneas de Andaluces y Anexionadas el 1 de enero de 1942.

IIIF 0578 Título: Pedro Tedde de Lorca: La compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1878-1920): Una empresa de transporte en la España de la Restauración.

IIIF 1189 El ferrocarril de Córdoba a la cuenca hullera de Espiel y Belmez (1852-1880) Autor: Morilla Critz, José

IIIF 1227 Título: Tedde de Lorca, Pedro: El proceso de formación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1874-1880).

IIIF 1336 Título: Línea de Alicante a Murcia con ramales a Novelad y Torrevieja: tarifa general: cuaderno con los precios de aplicación para los transportes de viajeros de gran y pequeña velocidad.

IIIF 1362 Título: Concesión del Ferrocarril de Murcia a Granada por Lorca. Trayectos de Moreda a Baza, Baza a Guadix, de incorporación a la zona Oeste-Andaluces: información, leyes y RR. OO. de concesión. Transmisión de derechos entre compañías. Estatutos.

IIIF 1418 Estudio de balance social del tramo ferroviario de Córdoba a Almorchón.

IIIF 1423 Título: Líneas de Bobadilla a Granada y de Bobadilla a Algeciras: Itinerario de los trenes número 43.

IIIF 1427 Título: línea de Córdoba a Málaga: Itinerario de los trenes número 53.

IIIF 1428 Título: Línea de Puente Genil a Linares y ramal de Baena: Itinerario de los trenes número 64.

IIIF 1473 Título: Concesión del Ferrocarril de Murcia a Granada por Lorca. Trayecto de Moreda a Granada de incorporación a la zona Oeste-Andaluces: transferencia de la concesión que se hizo a favor de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España.

IIIF 1606 Título: Reglamento sobre lo instituido en favor de los agentes acerca de su jubilación: Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

IIIF 1718 Título: Inventario de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces al 26 de mayo de 1936.

IIIF 1719 Título: Inventario de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España y Red de Andaluces al 1 de febrero de 1941.

IIIF 1768 Línea de Córdoba a Belmez. Perfil longitudinal.

IIIF 1838 Título: Compañía de los Ferrocarriles Andaluces: Material y Tracción: Estado General del Material Móvil en Enero de 1928.

IV 0102 Título: Informe elevado a la Comisión Permanente de Fomento del Senado por las compañías ferroviarias del Norte, de MZA, de Andaluces y de MCP: Proyecto de Ley de Ordenación Ferroviaria.

IV 0119 Título: La teoría de la imprevisión y su aplicación a los contratos: resolución arbitral sobre eficacia de contratos y efectos del real decreto de 26 diciembre 1918, autorizando para recargar en un 15% las tarifas ferroviarias, pronunciada por encargo de sus excelencias los señores embajadores de la Republica Francesa, y de S. M. británica en España. Autor: Cambo y Batlle, Francisco de Asís.

L - 0501 - 000 Desde: 31/7/1866 Hasta: 31/7/1866 Proyecto de la variación del trazado del Ferrocarril de Córdoba a Espiel y Belmez realizado por Juan Bautista del Prado.

L - 0675 - Desde: 01/01/1929 Hasta: 31/12/1929 Consejo de Administración. División de Contabilidad General. Libro de cuentas.

L - 0676 - Desde: 01/01/1930 Hasta: 31/12/1930 Consejo de Administración. División de Contabilidad General. Libro de cuentas.

L - 0677 - Desde: 01/01/1931 Hasta: 31/12/1931 Consejo de Administración. División de Contabilidad General. Libro de cuentas.

L - 0678 - Desde: 01/01/1932 Hasta: 31/12/1932 Consejo de Administración. División de Contabilidad General. Libro de cuentas.

L - 0679 - Desde: 01/01/1933 Hasta: 31/12/1933 Consejo de Administración. División de Contabilidad General. Libro de cuentas.

L - 0680 - Desde: 01/01/1934 Hasta: 31/12/1934 Consejo de Administración. División de Contabilidad General. Libro de cuentas.

L - 0693 - 001 Desde: 26/10/1911 Hasta: 17/06/1970 Servicio de Movimiento. División de reclamaciones. Sellos y presentaciones varias de libros de reclamaciones.

L - 0693 - 011 Desde: 14/12/1896 Hasta: 01/11/1961 Servicio de Movimiento. División de reclamaciones. Libro de reclamaciones del apeadero de Fonelas (Granada) de la línea de Linares a Almería.

L - 0694 - Desde: 30/09/1916 Hasta: 30/09/1916 Consejo de Administración. Libro del Acta de entrega de Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

L - 0695 - Desde: 30/09/1916 Hasta: 30/09/1916 Consejo de Administración. Copia del Acta de entrega de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

L - 0695 - Desde: 30/09/1916 Hasta: 30/09/1916 Copia del Libro del Acta de entrega de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

M - 0006 - 012 Desde: 30/04/1875 Hasta: 08/11/1878 Proyecto de edificios para la línea de Puente Genil a Linares.

M - 0006 - 013 Línea de Córdoba a Málaga.

M - 0006 - 014 Desde: 00/00/1909 Hasta: 00/00/1909 Tipos de obras de fábrica y puentes sobre el río Guadalete en la línea de Jerez de la Frontera a Almargen.

M - 0006 - 017 Desde: 07/05/1901 Hasta: 06/07/1901 Proyecto de construcción de un puente de tres arcos de doce metros de luz sobre el río Cubillas en el kilómetro 35,846 de la línea de Moreda a Granada.

MAP 01-07 Título: Caminos de Hierro del Norte-MZA-Andaluces-Oeste: situación geográfica de las estaciones de trasbordo y empalmes combinados y división de dichas redes en secciones de ruta para el cargue de mercancías de detalle de gran y pequeña velocidad.

MAP 01-17 Título: Plano de sección de la red de los Ferrocarriles Andaluces.

P - 0058 - 041 Desde: 12/03/1920 Hasta: 12/03/1920 Datos enviados por la Compañía de MCP y del Oeste de España, Norte y Andaluces sobre el importe de las mejoras que se pueden conceder al personal.

P - 0076 - 204 Desde: 01/01/1922 Hasta: 31/12/1922 El Problema Ferroviario. Informe elevado a la Comisión Permanente de Fomento del Senado por las Compañías Ferroviarias del Norte, MZA, Andaluces y MCP.

P - 0098 - 218 Desde: 02/09/1918 Hasta: 02/09/1918 El Problema Ferroviario. Nota formulada por las Compañías de MZA, Norte, Andaluces y MCP entregada al Ministro de Fomento Sr. Cambó acerca de la conveniencia de proceder inmediatamente a la elevación general de tarifas.

P - 0098 - 218 Desde: 31/12/1918 Hasta: 31/12/1918 El Problema Ferroviario. Solicitudes de la Compañía del Norte, MZA, Andaluces y MCP al Ministro de Fomento exponiendo manifestaciones y reservas sobre el Real Decreto de 26 de diciembre de 1918.

P - 0196 - 328 Desde: 01/11/1928 Hasta: 30/11/1928 El Problema Ferroviario. Datos de tráfico de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España comparados con los de MZA.

P - 0197 - 364 Desde: 12/07/1924 Hasta: 14/09/1925 El Problema Ferroviario Expediente relativo a los documentos cursados por las Compañías de Norte, Andaluces, y Medina del Campo a Zamora y Orense a Vigo al Consejo Superior de Ferrocarriles para su ingreso en el Nuevo Régimen Ferroviario, valorando sus capitales.

P - 0203 - 395 Desde: 01/01/1921 Hasta: 31/12/1921 El Problema Ferroviario. Convenio homologado por sentencia del Juzgado de Primera Instancia del distrito de la Universidad de Madrid.

P - 0203 - 395 Desde: 27/11/1924 Hasta: 26/03/1925 El Problema Ferroviario. Informe y sentencia sobre el pleito sostenido entre la Compañía de Ferrocarriles Andaluces y sus obligacionistas.

P - 0203 - 396 Desde: 24/11/1924 Hasta: 27/11/1924 El Problema Ferroviario. Menciones elevadas por el vocal de la Delegación del Estado al Consejo Superior de Ferrocarriles sobre la negociación de obligaciones de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, compra de locomotoras de Bilbao por la Compañía Norte y de acciones del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete.

P - 0203 - 398 Desde: 28/01/1925 Hasta: 23/03/1925 El Problema Ferroviario. Solicitud y dictamen sobre la emisión de obligaciones de 30.000.000 de pesetas por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

P - 0204 - 414 Desde: 01/07/1925 Hasta: 11/11/1925 El Problema Ferroviario. Estudios sobre la fijación de los capitales provisionales de la Compañía del Norte, Andaluces, Madrid a Cáceres y Portugal y de Oeste de España, Lorca a Baza y Águilas, Medina del Campo a Salamanca, Alcantarilla a Lorca, Bilbao a Lezama, etc.

P - 0204 - 423 Desde: 08/10/1925 Hasta: 08/10/1925 MZA El Problema Ferroviario. Solicitud de J. M. Paya Mejías, alcalde de Orihuela, pidiendo al Consejo Superior de Ferrocarriles que la concesión de la línea Murcia a Alicante y Torre vieja de la Compañía de los

Ferrocarriles Andaluces pase por cesión a depender de la Compañía MZA y denegación de la misma de la línea de Alicante a Murcia.

P - 0212 - 451 Desde: 22/10/1926 Hasta: 22/10/1926 El Problema Ferroviario. Correspondencia entre César de la Mora y Eduardo Maristany sobre adquisiciones por parte de la Compañía del Norte, Central de Aragón, posible adquisición de nuevas líneas por MZA, normalización de las Obligaciones de Alicante y adquisición de Andaluces por

P - 0212 - 451 Desde: 01/01/1925 Hasta: 31/12/1925 El Problema Ferroviario. Memoria de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

P - 0241 - 558 Desde: 26/01/1931 Hasta: 05/02/1931 El Problema Ferroviario Resoluciones de la Junta Extraordinaria de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces sobre su incorporación al Régimen definitivo ferroviario y dificultades en el pago de los haberes a los agentes.

RIEG - 0085 - Desde: 01/01/1942 Hasta: 31/12/1942 Copia del álbum de esquemas de locomotoras y tónderes de la extinguida zona de Andaluces.

RIEG - 0137 - Desde: 00/00/1901 Hasta: 00/00/1901 Copia de plano de frente trasero de locomotora Compound número 301-310 de cuatro cilindros y cinco ejes acoplados.

RIEG - 0143 - Desde: 00/00/1927 Hasta: 00/00/1927 Copia de diagrama de locomotora tipo montaña 2-4-1 Compound series 4301-4305, fabricado por la Sociedad Española de Construcciones Babcock & Wilcox para la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

RIEG - 0146 - Desde: 16/03/1928 Hasta: 16/03/1928 Diagrama de la disposición del escape de las locomotoras serie 4301-4310 pertenecientes a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y la serie 4600 perteneciente a la Compañía del Norte.

RIEG - 0148 - Desde: 07/11/1927 Hasta: 07/11/1927 Copia de plano de locomotora tipo Compound 2-3-0, serie 316-320, fabricada por la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques de Bilbao para la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

RIEG - 0236 - Desde: 01/01/1942 Hasta: 31/12/1942 Copia del álbum de esquemas de locomotoras y tónderes de la extinguida zona de Andaluces.

RMGA - 0006 - 002 Desde: 01/11/1948 Hasta: 30/09/1975 Artículos sobre locomotoras de vapor y sus características técnicas, nuevo material motor de RENFE, tramos y fechas de apertura de la explotación de las líneas e historia de la tracción en los ferrocarriles españoles.

S - 0041 - 116 Desde: 01/06/1924 Hasta: 30/06/1924 Solicitud al Presidente del Directorio Militar Miguel Primo de Rivera por las Compañías del Norte, MZA y Andaluces pidiendo que el Premio de Cobranza correspondiente al Impuesto de Transportes tenga un Acta General y se abone a las compañías.

S - 0067 - 009 Desde: 01/09/1915 Hasta: 30/09/1915 Solicitudes de las Compañías Norte, MZA y Andaluces al Ministro de Fomento para que prevea disposiciones aclaratorias sobre el reglamento que desarrolla la Ley de Epizootias.

S - 0077 - 043 Desde: 01/01/1886 Hasta: 31/12/1900 Contratos existentes entre las compañías de MZA y de Andaluces sobre Tráfico.

S - 0078 - 044 Desde: 01/01/1915 Hasta: 31/12/1917 Correspondencia e informes sobre relaciones comerciales de la Compañía MZA con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

S - 0078 - 044 Desde: 01/01/1912 Hasta: 31/12/1914 Memorias de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

S - 0078 - 048 Desde: 01/01/1915 Hasta: 31/12/1915 Normativa sobre transporte de dinero y valores y tarifas en las Compañías de MZA, Norte, MCP y Andaluces.

S - 0079 - 055 Desde: 01/07/1918 Hasta: 30/11/1918 Expediente sobre reparto de productos en el tráfico combinado con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces cercano a Espeluy o Baeza a Madrid en ambas direcciones.

S - 0082 - 096 Desde: 01/03/1909 Hasta: 31/12/1909 Apuntes sobre pleitos surgidos con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para el transporte de minerales tratados en la Conferencia de París de abril de 1909.

S - 0092 - 140 Desde: 01/01/1884 Hasta: 31/12/1884 Tarifa general de pequeña velocidad / Compañía de los ferrocarriles Andaluces.

S - 0092 - 140 Desde: 01/01/1896 Hasta: 31/12/1896 Cuaderno de tarifas de grande y pequeña velocidad de la Compañía de los ferrocarriles Andaluces.

S - 0093 - 147 Desde: 10/09/1923 Hasta: 11/09/1923 Correspondencia sobre reclamaciones de pagos pendientes de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España a la de MZA.

S - 0093 - 150 Desde: 01/10/1923 Hasta: 01/10/1923 Informe sobre las disposiciones de la Compañía MZA y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para mayor rapidez en el transporte de pescado fresco a Madrid.

S - 0110 - 021 Desde: 20/02/1915 Hasta: 28/02/1915 Informe sobre liquidación de los gastos de la oficina común de billetes por kilómetros con las Compañías Norte, Andaluces, MCP y MZA.

S - 0117 - 040 Desde: 01/05/1923 Hasta: 31/12/1923 Correspondencia con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces sobre establecimiento de coches directos con butacas entre Málaga y Madrid.

S - 0121 - 105 Gastos de utilización por alquiler de los coches-butaca a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

S - 0122 - 115 Desde: 01/01/1906 Hasta: 31/12/1906 Contrato para cambio de material entre las compañías de MZA, MCP, del Oeste y de Andaluces.

S - 0124 - 147 Desde: 01/01/1924 Hasta: 31/12/1925 Correspondencia sobre las conversaciones mantenidas con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces para el Expreso Madrid-Algeciras y petición de coche directo Madrid-Granada por Baeza.

S - 0148 - 083 Desde: 01/01/1919 Hasta: 28/02/1919 Correspondencia entre la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y MZA por haberse quedado ésta con varios vagones de carbón facturados por aquella en Puertollano.

S - 0167 - 294 Desde: 28/11/1933 Hasta: 30/11/1933 Informe del voto particular en el Comité Ejecutivo del Consejo de Ferrocarriles propuesto por MZA sobre la adquisición de automotores por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

S - 0175 - 008 Desde: 01/01/1912 Hasta: 31/12/1914 Memorias de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

S - 0186 - 045 Desde: 04/07/1918 Hasta: 30/12/1918 Circulares de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces sobre las mejoras concedidas a su personal.

S - 0190 - 072 Desde: 01/10/1912 Hasta: 31/10/1912 Estudios presentados al Ministro de Fomento por las Compañías de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces sobre las reclamaciones de la Federación Nacional de Ferroviarios.

S - 0232 - 060 Desde: 01/01/1916 Hasta: 31/12/1916 Dividendos repartidos por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces desde 1877 a 1916.

S - 0250 - 001 Desde: 01/02/1931 Hasta: 31/12/1931 Liquidación con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en la segunda decena de febrero de 1931.

S - 0250 - 004 Desde: 01/01/1935 Hasta: 31/12/1935 Resultados comparados de las Compañías MZA, Norte, Andaluces y Oeste, durante el Ejercicio de 1934.

T - 0016 - 002 Desde: 01/02/1943 Hasta: 14/11/1944 Duplicados de títulos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces incoado en Madrid por la Contabilidad General de RENFE.

VA - 0301 - 008 Desde: 14/06/1879 Hasta: 14/06/1896 Convenio entre el Ministerio de Fomento y las Compañías de Ferrocarril MZA, Norte, TBF, Andaluces y Medina del Campo a Zamora y Orense a Vigo.

W - 0003 - 001. Desde: 21/04/1863 Hasta: 06/04/1864. Concesión de la línea de Córdoba a Belmez y Almorchón a Belmez de la Compañía de Andaluces y Madrid a Zaragoza y a Alicante.

W - 0029 - 008 Desde: 20/02/1901 Hasta: 31/03/1902 Copia de plano a escala 1:50 de conjunto de compartimento de seis plazas para coches de viajeros con bojes para la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

W - 0036 - 001 Desde: 02/08/1881 Hasta: 26/04/1888 Copias de las escrituras de las actas notariales sobre la anulación de obligaciones de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

W - 0036 - 002 Desde: 30/05/1928 Hasta: 06/07/1932 Inscripciones en el Registro Mercantil de Madrid de los cambios de domicilio social de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

W - 0036 - 003 Desde: 01/01/1929 Hasta: 31/12/1930 Interpretaciones jurídicas sobre los contratos y convenios que una sociedad anónima concierte con sus obligacionistas y Convenio de 1 de diciembre de 1906 de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

W - 0036 - 006 Desde: 06/11/1946 Hasta: 08/07/1949 Correspondencia entre Alfredo de Alburquerque, subdirector de RENFE, Luis Infiesta y Enrique Calabia, consejero de RENFE, sobre asuntos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

W - 0036 - 004 Informes de descripción de líneas de ferrocarril de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

W - 0039 - 019 Desde: 03/03/1941 Hasta: 06/05/1941 Expediente relativo a la aprobación del convenio de 3 de marzo de 1941 entre la Compañía de los Ferrocarriles Portugueses y las del Norte, MZA y Oeste-Andaluces para la circulación de trenes de mercancías entre Lisboa y la frontera francesa.

W - 0052 - 028 Desde: 01/01/1932 Hasta: 31/12/1932 Gráfico comparativo del consumo de carbón de las compañías del Norte, MZA, Oeste y Andaluces en los años 1930-1932.

W - 0066 - 008 Asociación Nacional de portadores franceses de valores extranjeros. Informes sobre la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y Ferrocarriles del Sur de Austria.

W - 0097 - 006 Desde: 20/06/1935 Hasta: 30/09/1935 Anexos al informe-resolución del concurso celebrado el 20 de mayo de 1935 para la adquisición de automotores y remolques ligeros.

W - 0101 - 008 Desde: 11/01/1936 Hasta: 17/01/1936 Propuesta de Juan de la Cámara Urzaiz, delegado en Marruecos de la Compañía General Española en África, sobre la creación en Tánger de una representación conjunta de las Compañías del Norte, MZA y Andaluces.

W - 0103 - 008 Desde: 11/03/1939 Hasta: 07/07/1939 Expediente relativo al proyecto del reglamento para la dirección, administración y gerencia de las compañías de MZA, Norte, Oeste-Andaluces de acuerdo con lo establecido por la ley del 8 de mayo de 1939 para la explotación de los ferrocarriles españoles.

W - 0104 - 009 Desde: 02/06/1939 Hasta: 02/06/1939 Circulares de las Compañía MZA, Norte y Oeste-Andaluces sobre los acuerdos tomados por el Consejo de Administración sobre posesión de cargos, sustitución y condiciones del personal en las direcciones y consejos de administración.

W - 0111 - 006 Desde: 12/05/1875 Hasta: 31/10/1877 Libro diario de operaciones del comisario de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

W - 0111 - 007 Desde: 01/06/1891 Hasta: 10/01/1898 Libros diarios de operaciones de sobrestantes de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

W - 0113 - 003 Desde: 07/01/1940 Hasta: 28/03/1941 Informes de la tercera División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles y de las Compañías del Oeste y Andaluces relativos a la colaboración con la industria particular para la reparación de coches y vagones.

W - 0116 - 001 Desde: 01/01/1941 Hasta: 31/12/1941 Estudio sobre el pago del rescate en anualidades por parte del Estado a las diferentes compañías de ferrocarril que darían paso a RENFE.

W - 0118 - 001 Desde: 08/03/1939 Hasta: 21/09/1942 Expedientes del Ministerio de Obras Públicas relativos a material móvil y motor de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste y Red de Andaluces.

W - 0118 - 004 Desde: 14/05/1937 Hasta: 03/04/1941 Expedientes de asuntos varios relativos a obras en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste y Red de Andaluces.

W - 0118 - 005 Desde: 13/03/1936 Hasta: 14/01/1941 Expedientes relativos a la devolución de fianzas de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste y Red de Andaluces.

APÉNDICE

39.0.0. LEYENDAS DE LAS SEÑALES DE RASANTES DE LA LÍNEA

En las columnas extremas se indica el tipo de rasantes de que se trata y en las cuatro del centro se indican el nivel que presenta la rasante y el número de metros a lo largo de lo que se extiende cada tramo.

En las señales reales que estuvieron implantadas en la línea, la información de las columnas 4 y 5 estuvo situada a la derecha de la señal mientras que las columnas 2 y 3 lo estuvieron a la izquierda.

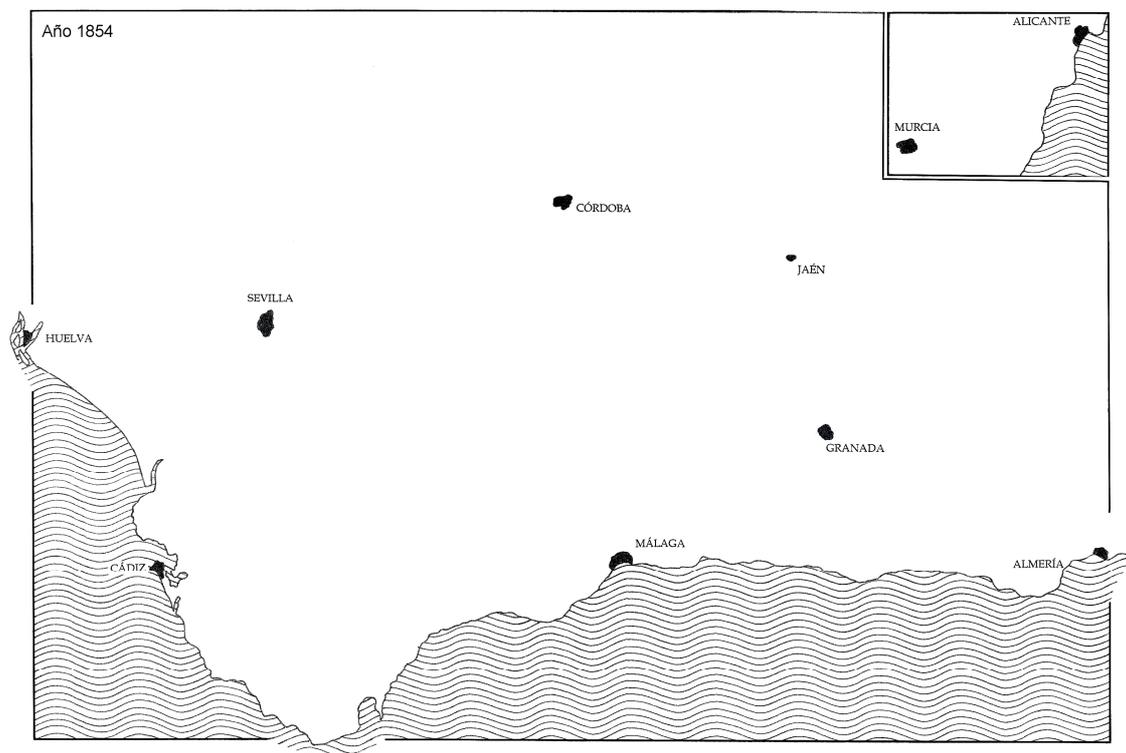
Rasantes	Nivel	Metros	Nivel	Metros	Rasantes
Horizontal	0	213,27			
Rampa	0,010	100,00	0	213,27	Horizontal
Horizontal	0	26,39	0,010	100,00	Rampa
Rampa	0,010	95,00	0	26,39	Horizontal
Horizontal	0	148,72	0,010	95,00	Rampa
Rampa	0,01128	664,89	0	148,72	Horizontal
Horizontal	0	203,33	0,01128	664,89	Rampa
Pendiente	0,008	275,00	0	203,33	Horizontal
Horizontal	0	100,00	0,008	275,00	Pendiente
Rampa	0,018	550,00	0	100,00	Horizontal
Horizontal	0	100,00	0,018	550,00	Rampa
Rampa	0,019	1.650,00	0	100,00	Horizontal
Horizontal	0	183,20	0,019	1.650,00	Rampa
Rampa	0,020	182,50	0	183,20	Horizontal
Horizontal	0	230,00	0,020	182,50	Rampa
Rampa	0,027	650,00	0	230,00	Horizontal
Rampa	0,024	1.075,00	0,027	650,00	Rampa
Horizontal	0	129,55	0,024	1.075,00	Rampa
Rampa	0,030	2.055,00	0	129,55	Horizontal
Horizontal	0	130,00	0,030	2.055,00	Rampa
Rampa	0,030	3,735,00	0	130,00	Horizontal
Horizontal	0	157,95	0,030	3,735,00	Rampa
Rampa	0,0085	78,00	0	157,95	Horizontal
Rampa	0,033	400,00	0,0085	78,00	Rampa
Rampa	0,030	2.302,00	0,033	400,00	Rampa
Horizontal	0	248,00	0,030	2.302,00	Rampa
Rampa	0,030	1.000,00	0	248,00	Horizontal
Rampa	0,033	390,00	0,030	1.000,00	Rampa
Rampa	0,015	95,00	0,033	390,00	Rampa
Horizontal	0	210,00	0,015	95,00	Rampa
Pendiente	0,006	580,00	0	210,00	Horizontal
Horizontal	0	1.146,85	0,006	580,00	Pendiente
Pendiente	0,016	1.220,00	0	1.146,85	Horizontal
Horizontal	0	201,00	0,016	1.220,00	Pendiente
Rampa	0,011	400,00	0	201,00	Horizontal

Rampa	0,0155	1.300,00	0,011	400,00	Rampa
Horizontal	0	343,29	0,0155	1.300,00	Rampa
Rampa	0,015	740,00	0	343,29	Horizontal
Rampa	0,019	834,59	0,015	740,00	Rampa
Horizontal	0	761,11	0,019	834,59	Rampa
Rampa	0,010	605,00	0	761,11	Horizontal
Horizontal	0	800,00	0,010	605,00	Rampa
Rampa	0,0035	705,00	0	800,00	Horizontal
Rampa	0,006	1.025,00	0,0035	705,00	Rampa
Rampa	0,010	1.625,00	0,006	1.025,00	Rampa
Rampa	0,012	775,00	0,010	1.625,00	Rampa
Horizontal	0	327,50	0,012	775,00	Rampa
Rampa	0,008	387,50	0	327,50	Horizontal
Horizontal	0	146,00	0,008	387,50	Rampa
Pendiente	0,018	3.221,22	0	146,00	Horizontal
Horizontal	0	127,90	0,018	3.221,22	Pendiente
Pendiente	0,017	1.300,00	0	127,90	Horizontal
Horizontal	0	250,00	0,017	1.300,00	Pendiente
Pendiente	0,0155	1.901,47	0	250,00	Horizontal
Pendiente	0,0111	400,75	0,0155	1.901,47	Pendiente
Pendiente	0,013	1.550,60	0,0111	400,75	Pendiente
Horizontal	0	525,00	0,013	1.550,60	Pendiente
Pendiente	0,008	700,00	0	525,00	Horizontal
Horizontal	0	578,70	0,008	700,00	Pendiente
Pendiente	0,014	800,00	0	578,70	Horizontal
Horizontal	0	235,00	0,014	800,00	Pendiente
Rampa	0,016	345,02	0	235,00	Horizontal
Horizontal	0	406,10	0,016	345,02	Rampa
Rampa	0,00752	802,00	0	406,10	Horizontal
Rampa	0,004	828,74	0,00752	802,00	Rampa
Horizontal	0	150,00	0,004	828,74	Rampa
Rampa	0,008	707,66	0	150,00	Horizontal
Horizontal	0	150,00	0,008	707,66	Rampa
Rampa	0,007814	1.317,80	0	150,00	Horizontal
Horizontal	0	1.736,70	0,007814	1.317,80	Rampa
Pendiente	0,008135	1.300,00	0	1.736,70	Horizontal
Horizontal	0	1.943,30	0,008135	1.300,00	Pendiente
Rampa	0,000854	1.392,88	0	1.943,30	Horizontal
Pendiente	0,001738	899,52	0,000854	1.392,88	Rampa
Rampa	0,001042	1.307,80	0,001738	899,52	Pendiente
Rampa	0,0057	581,79	0,001042	1.307,80	Rampa
Rampa	0,008797	467,91	0,0057	581,79	Rampa
Horizontal	0	200,00	0,008797	467,91	Rampa
Rampa	0,00362	1.149,00	0	200,00	Horizontal
Rampa	0,00116	476,30	0,00362	1.149,00	Rampa

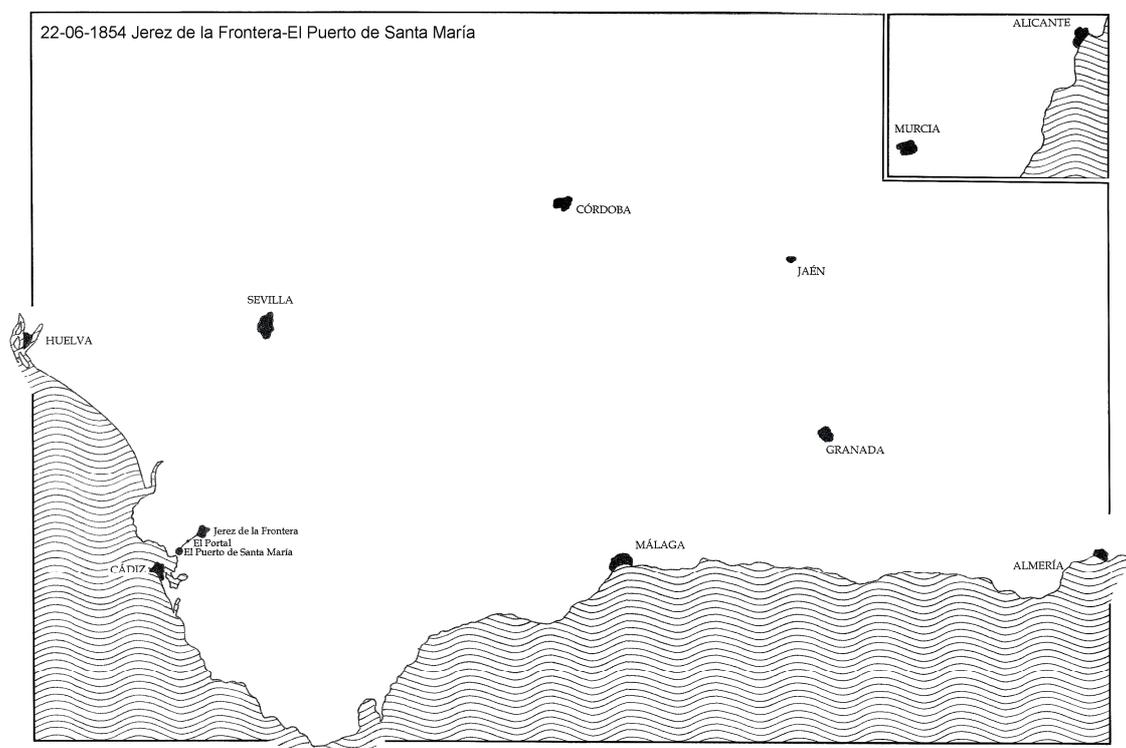
Horizontal	0	200,00	0,00116	476,30	Rampa
Pendiente	0,00444	500,95	0	200,00	Horizontal
Horizontal	0	240,00	0,00444	500,95	Pendiente
Rampa	0,00556	300,00	0	240,00	Horizontal
Horizontal	0	384,05	0,00556	300,00	Rampa
Rampa	0,000963	1.000,00	0	384,05	Horizontal
Pendiente	0,001305	534,00	0,000963	1.000,00	Rampa
Rampa	0,005281	594,50	0,001305	534,00	Pendiente
Horizontal	0	1.280,85	0,005281	594,50	Rampa
Rampa	0,00581	799,87	0	1.280,85	Horizontal
Horizontal	0	200,00	0,00581	799,87	Rampa
Rampa	0,014	604,46	0	200,00	Horizontal
horizontal	0	200,00	0,014	604,46	Rampa
Pendiente	0,007	246,32	0	200,00	horizontal
Horizontal	0	1.258,26	0,007	246,32	Pendiente
Rampa	0,00344	541,74	0	1.258,26	Horizontal
Horizontal	0	363,25	0,00344	541,74	Rampa
Pendiente	0,0123	346,00	0	363,25	Horizontal
Horizontal	0	96,91	0,0123	346,00	Pendiente
Pendiente	0,001	140,50	0	96,91	Horizontal
Horizontal	0	150,00	0,001	140,50	Pendiente
Rampa	0,00875	160,00	0	150,00	Horizontal
Horizontal	0	169,39	0,00875	160,00	Rampa
Rampa	0,0016	1.054,62	0	169,39	Horizontal
Horizontal	0	270,50	0,0016	1.054,62	Rampa
			0	270,50	Horizontal

Elaboración propia. Fuente: Perfil longitudinal de Andaluces de 1921

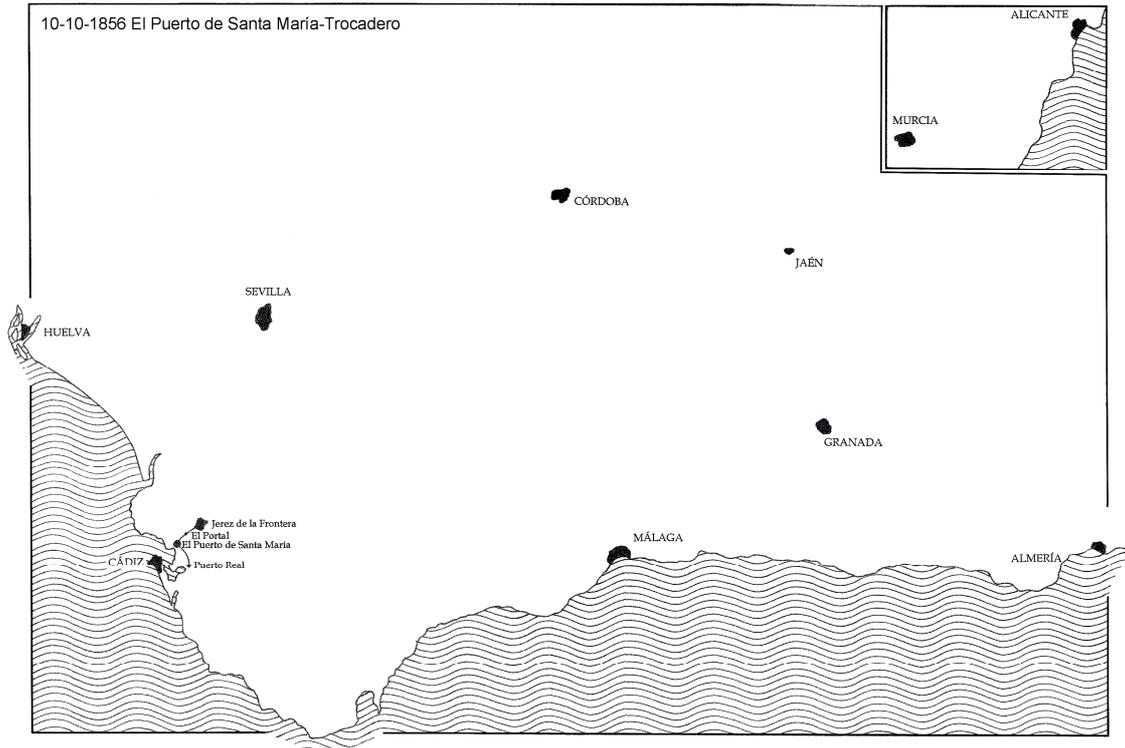
40.0.0. PROCESO DE EXPANSIÓN DE LA RED DE ANDALUCES



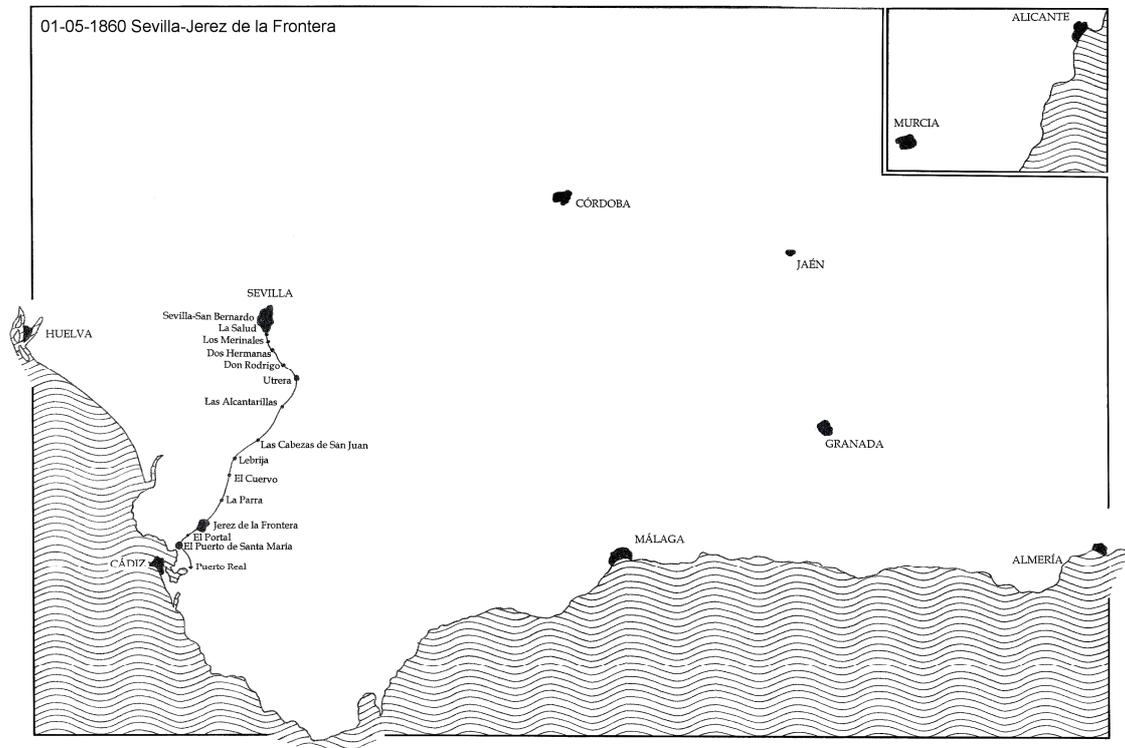
01 - 01-01-1854 Andalucía antes del ferrocarril



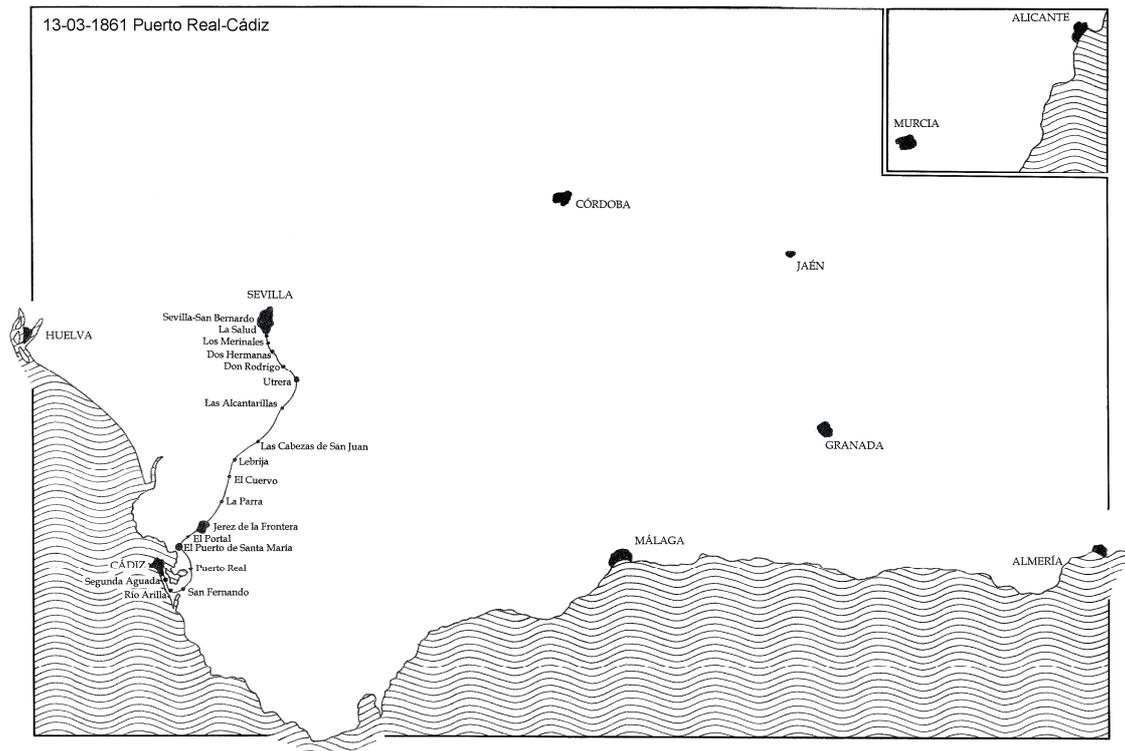
02 - 22-06-1854 Jerez de la Frontera-Puerto de Santa María



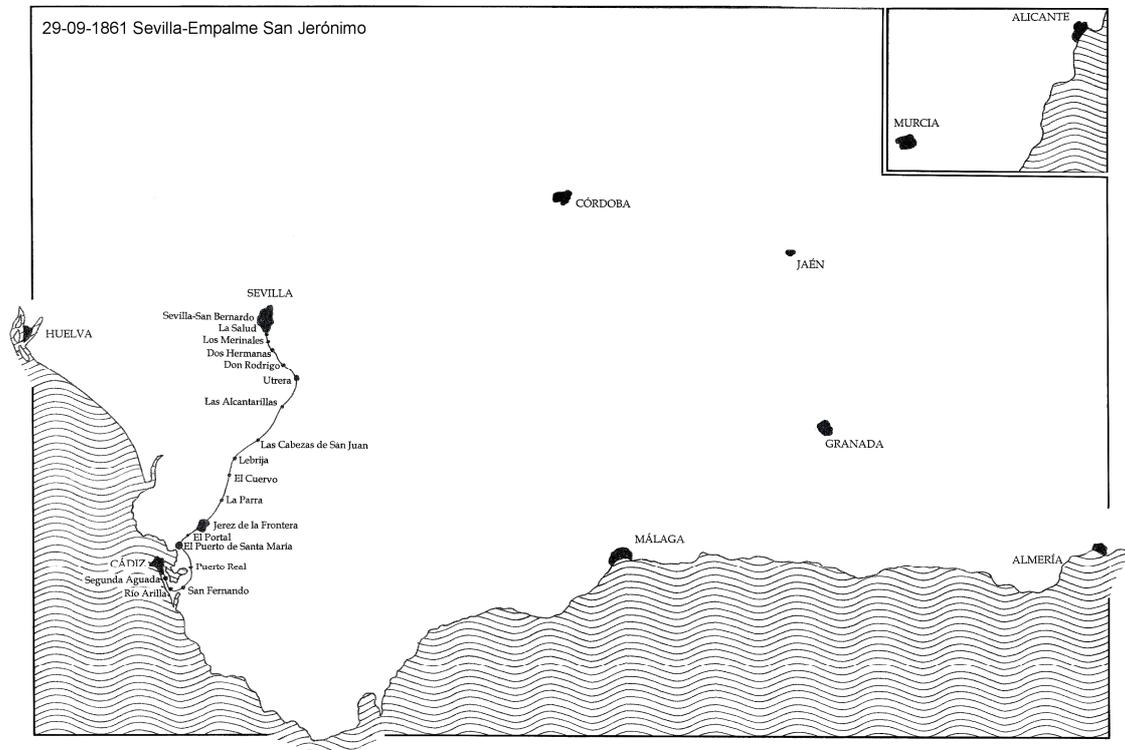
03 - 10-10-1856 Puerto de Santa María-Trocadero



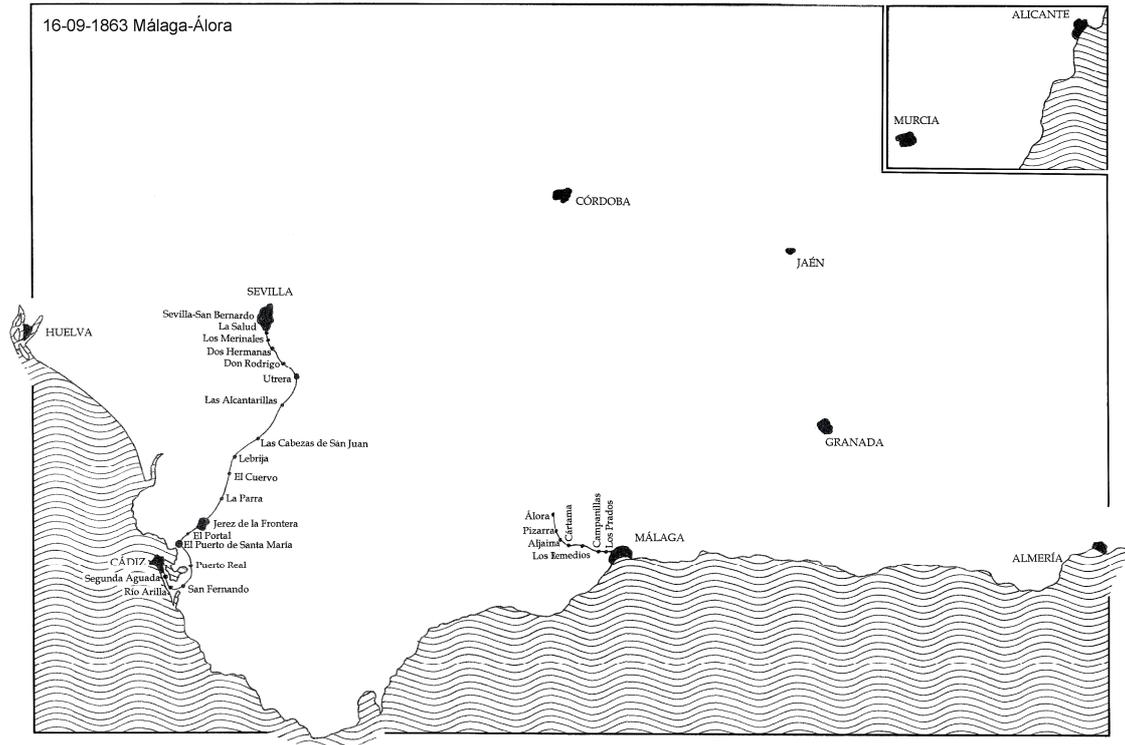
04 - 01-05-1860 Sevilla-Jerez de la Frontera



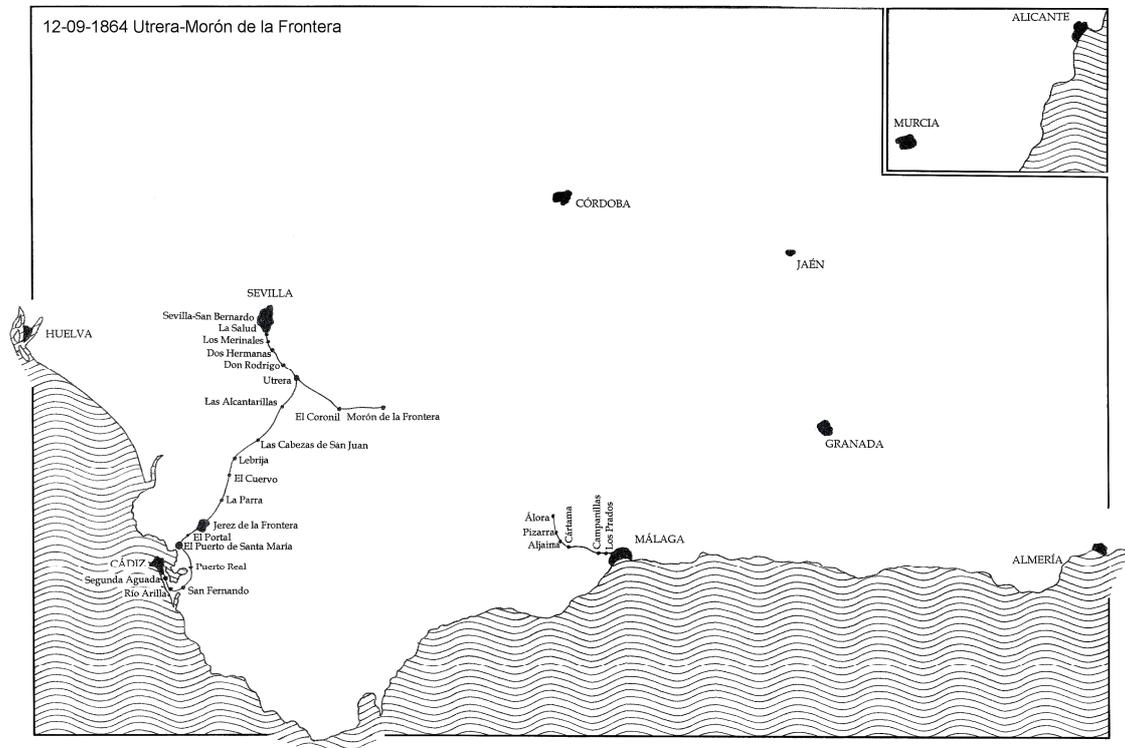
05 - 13-03-1861 Puerto Real-Cádiz



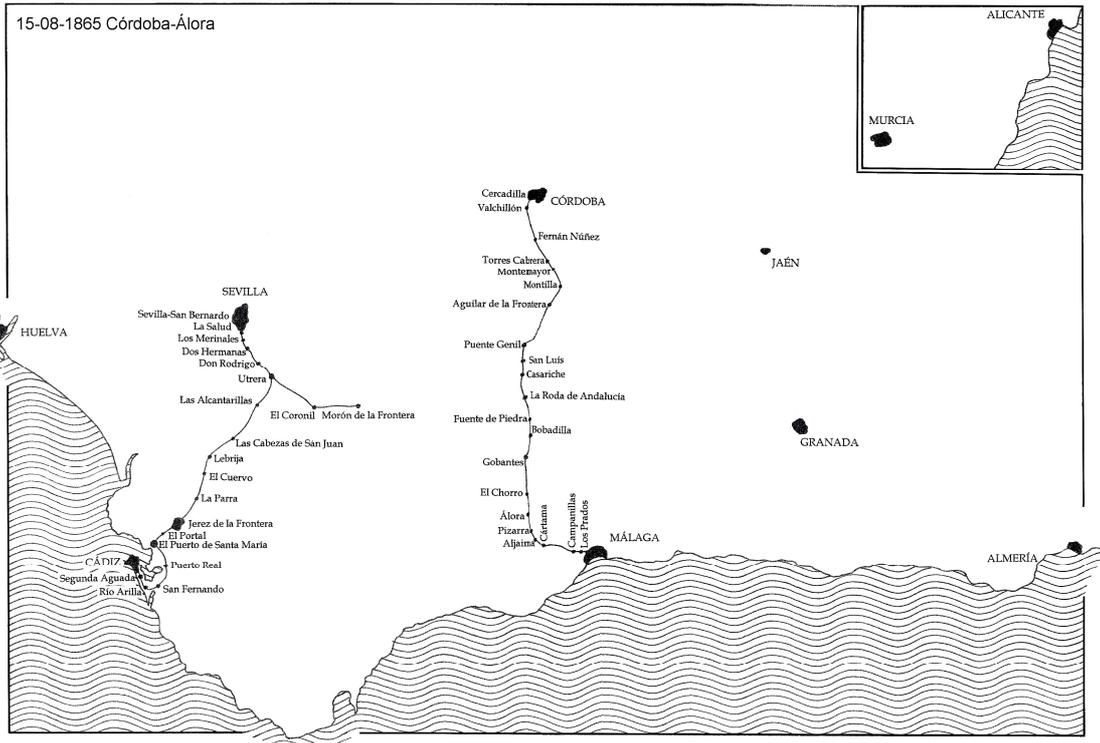
06 - 29-09-1861 Sevilla-Empalme de San Jerónimo



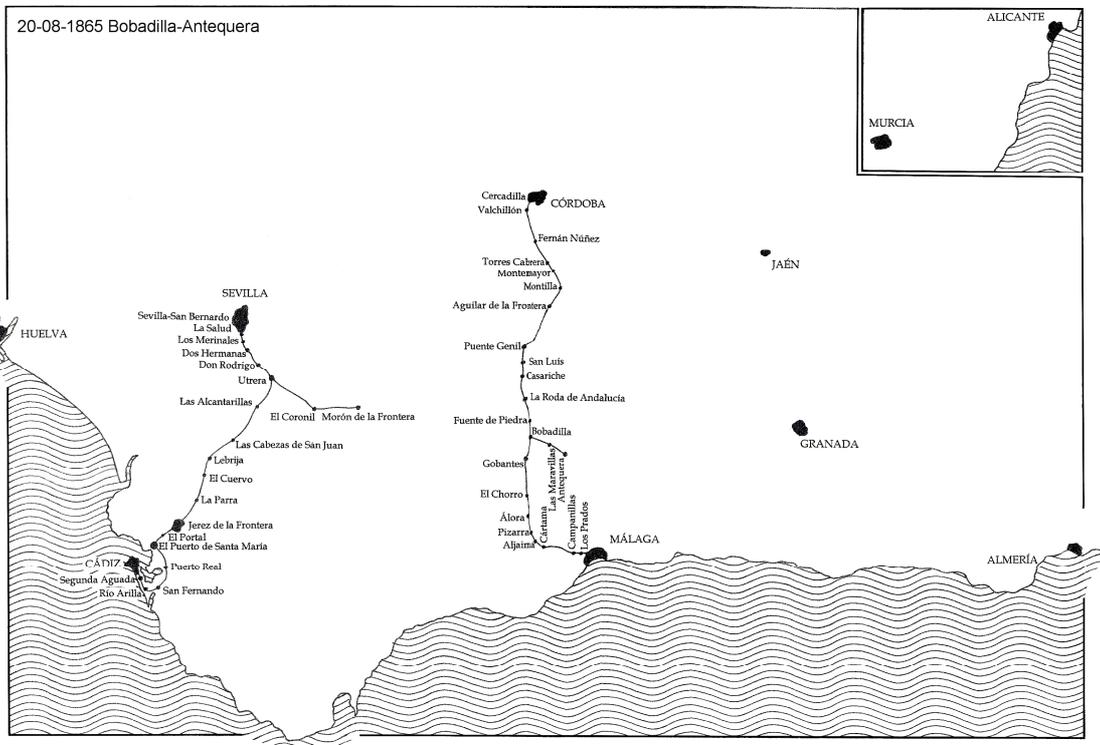
07 - 16-09-1863 Málaga-Álora



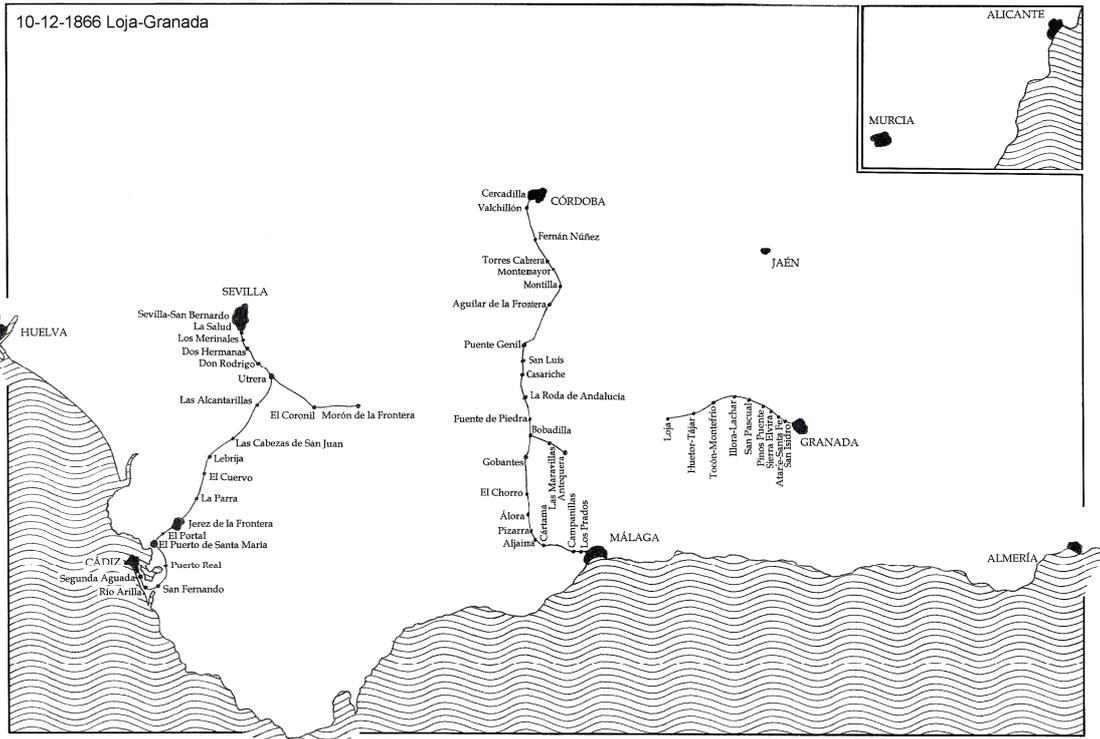
08 - 12-09-1864 Utrera-Morón de la Frontera



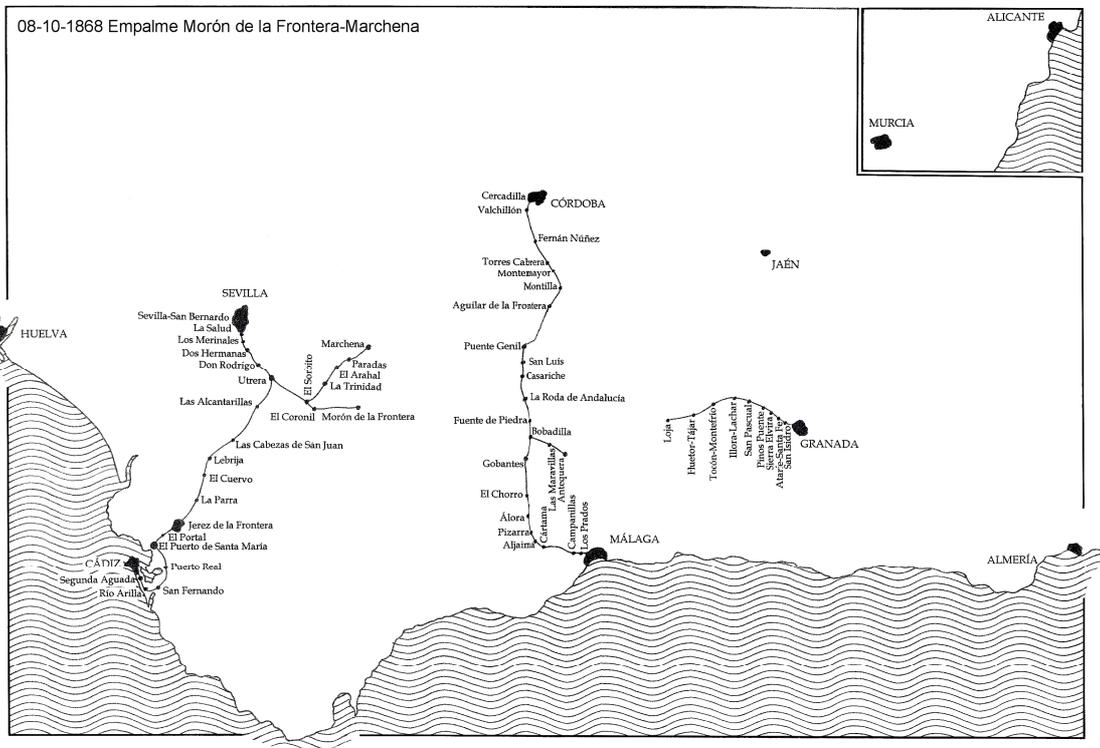
09 - 15-08-1865 Córdoba-Álora



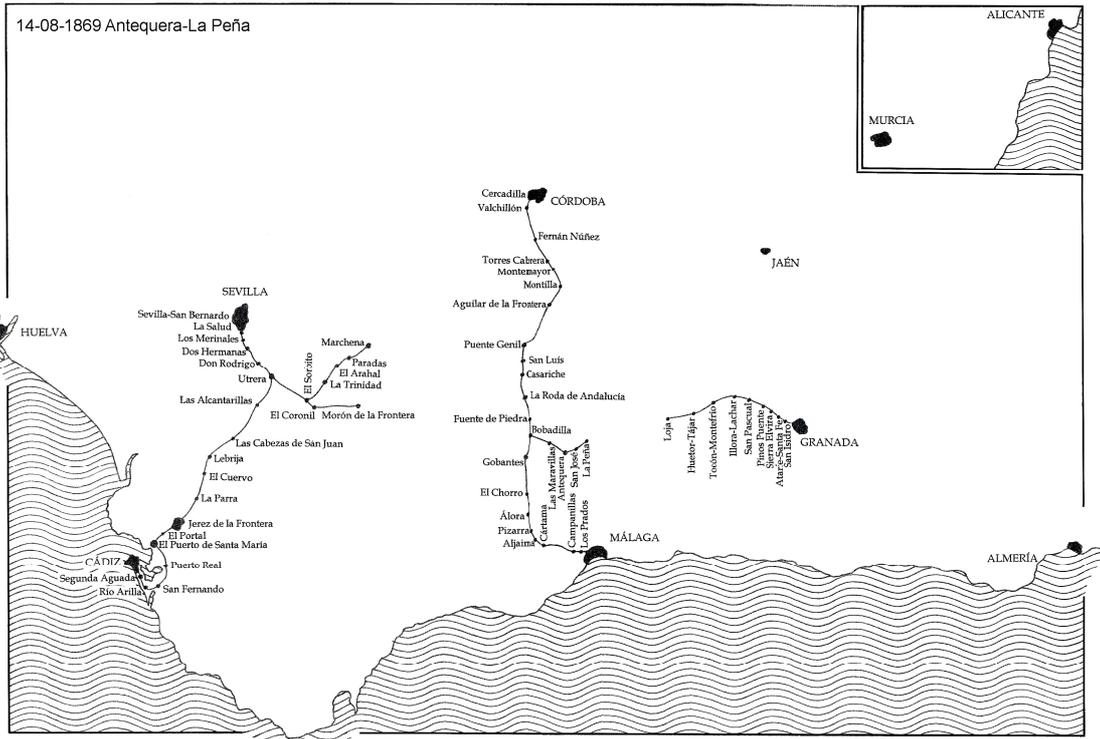
10 - 20-08-1865 Bobadilla-Antequera



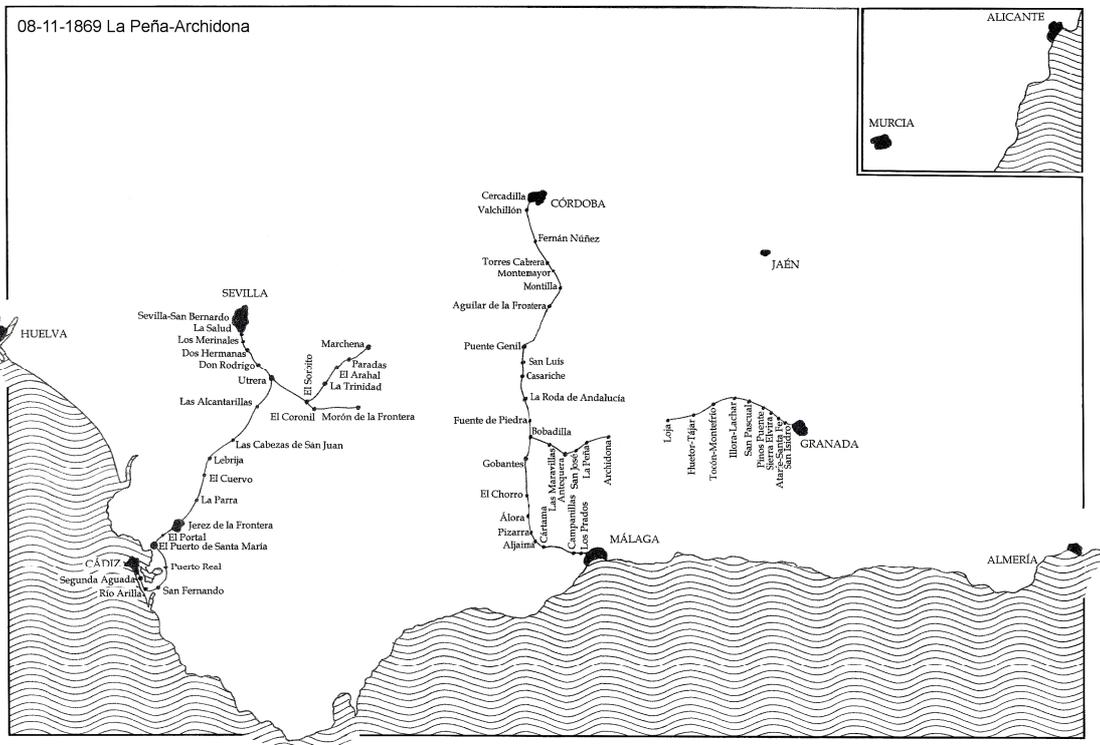
11 - 10-12-1866 Loja-Granada



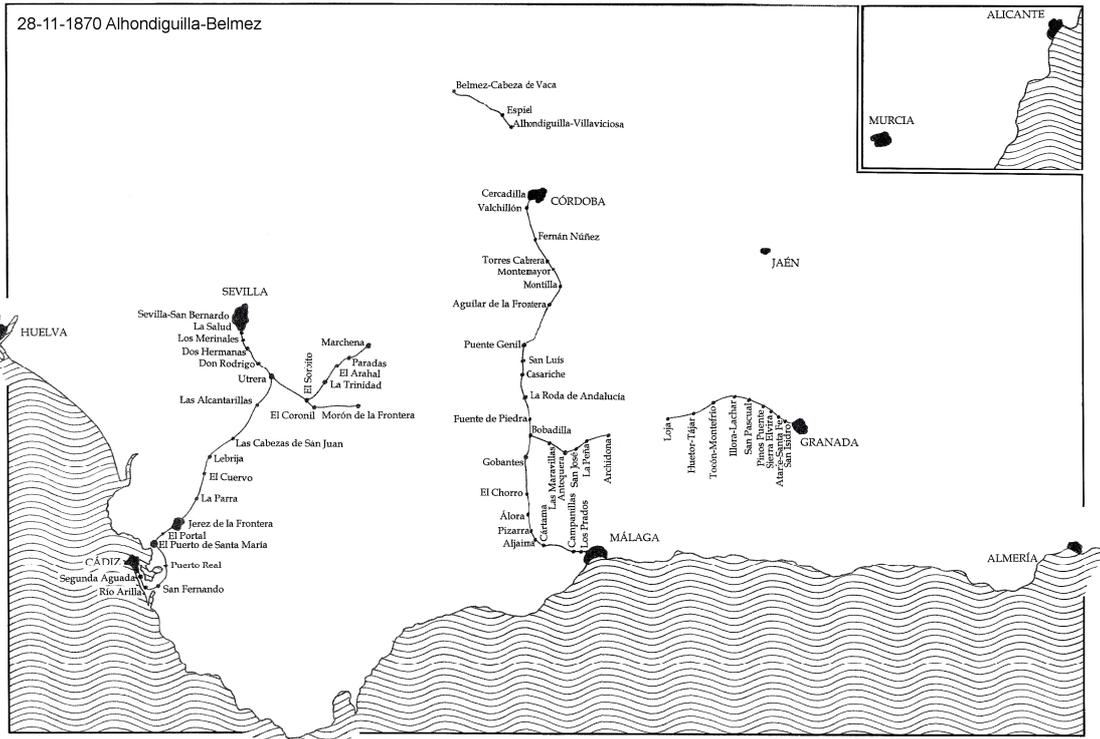
12 - 08-10-1868 Empalme Morón de la Frontera-Marchena



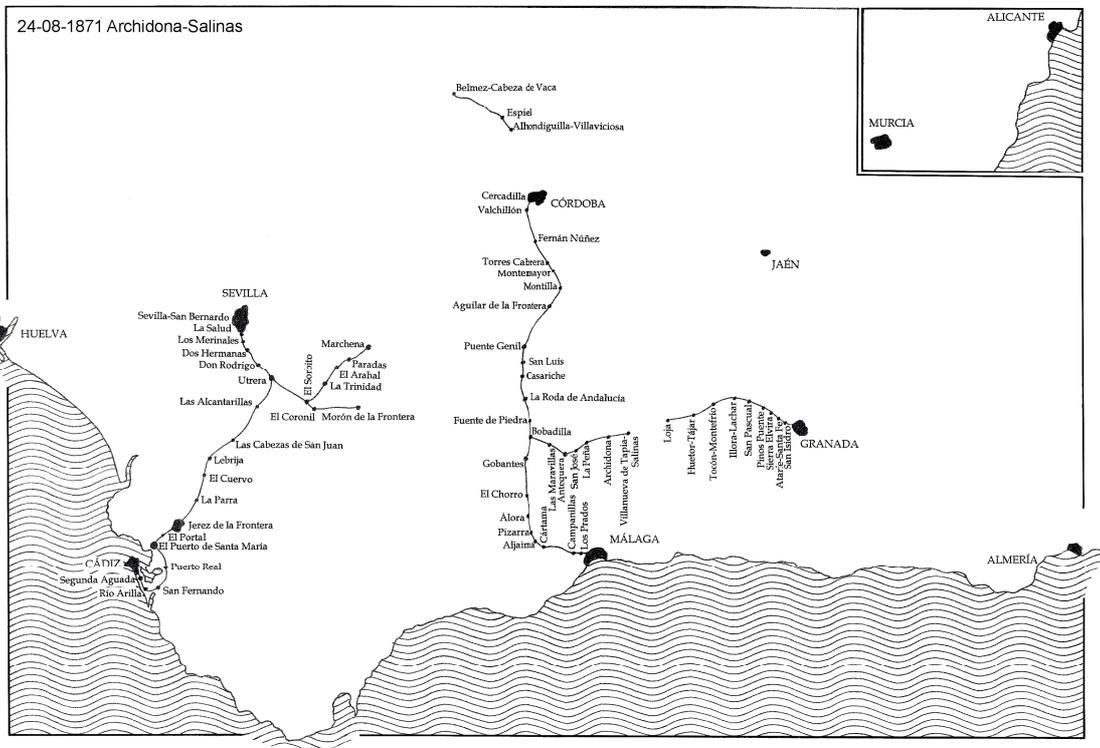
13 - 14-08-1869 Antequera-La Peña



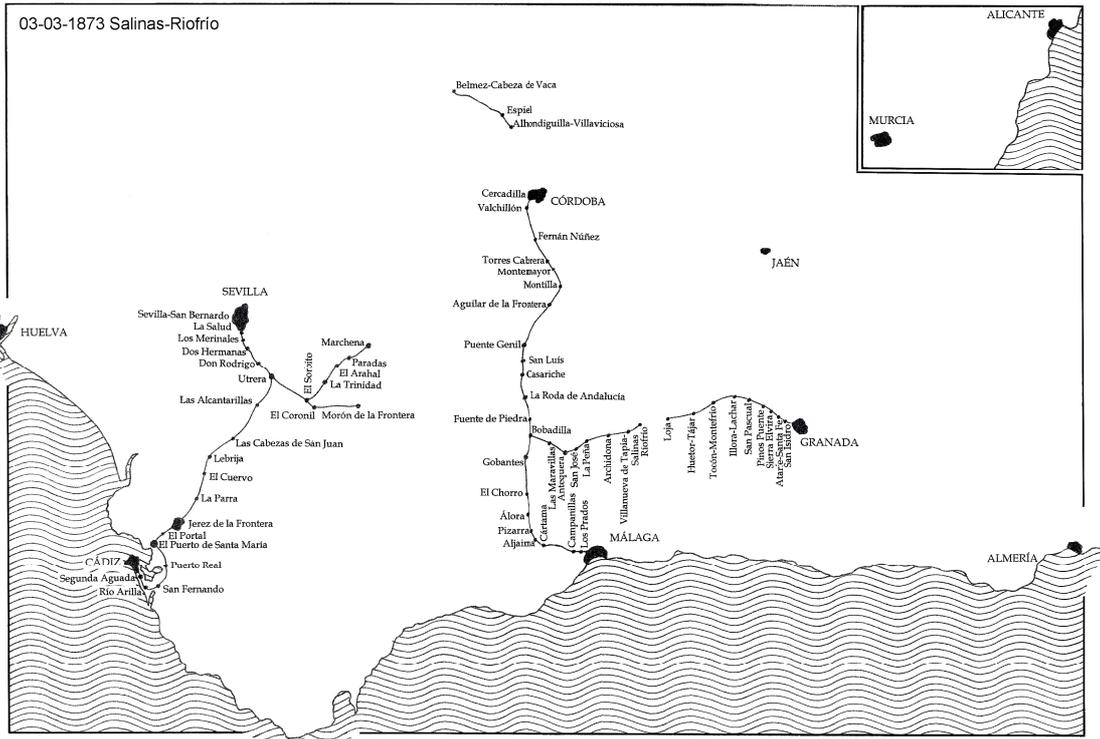
14 - 08-11-1869 La Peña-Archidona



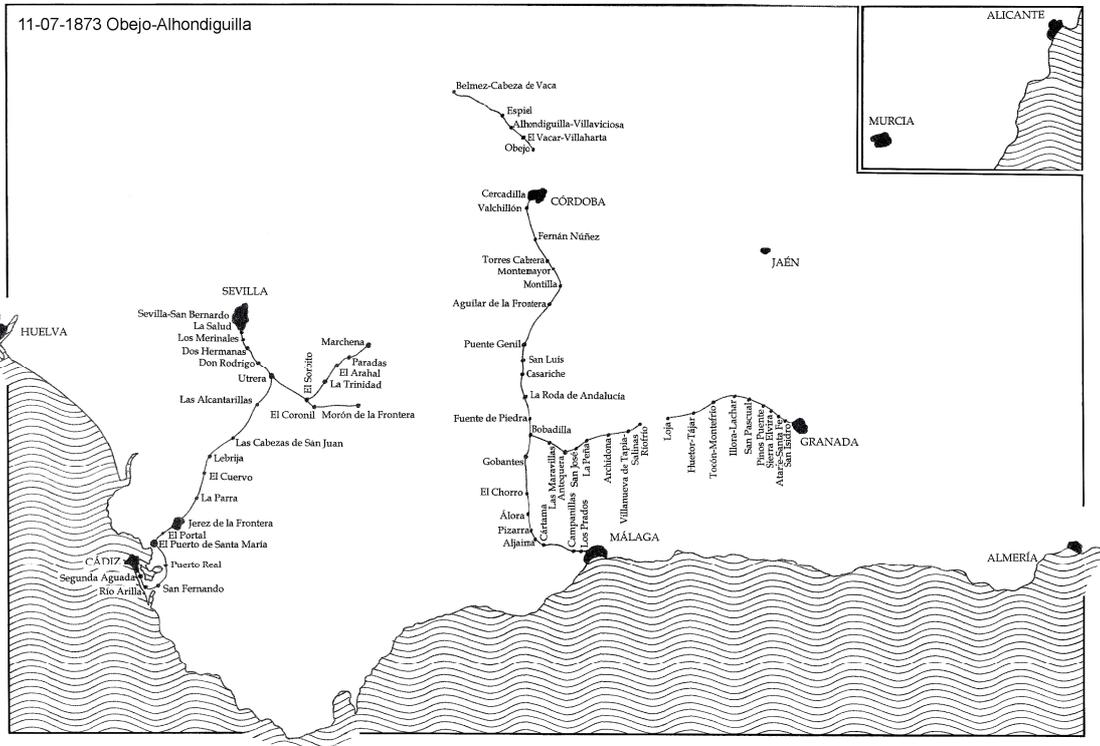
15 - 28-11-1870 Alhondiguilla-Belmez



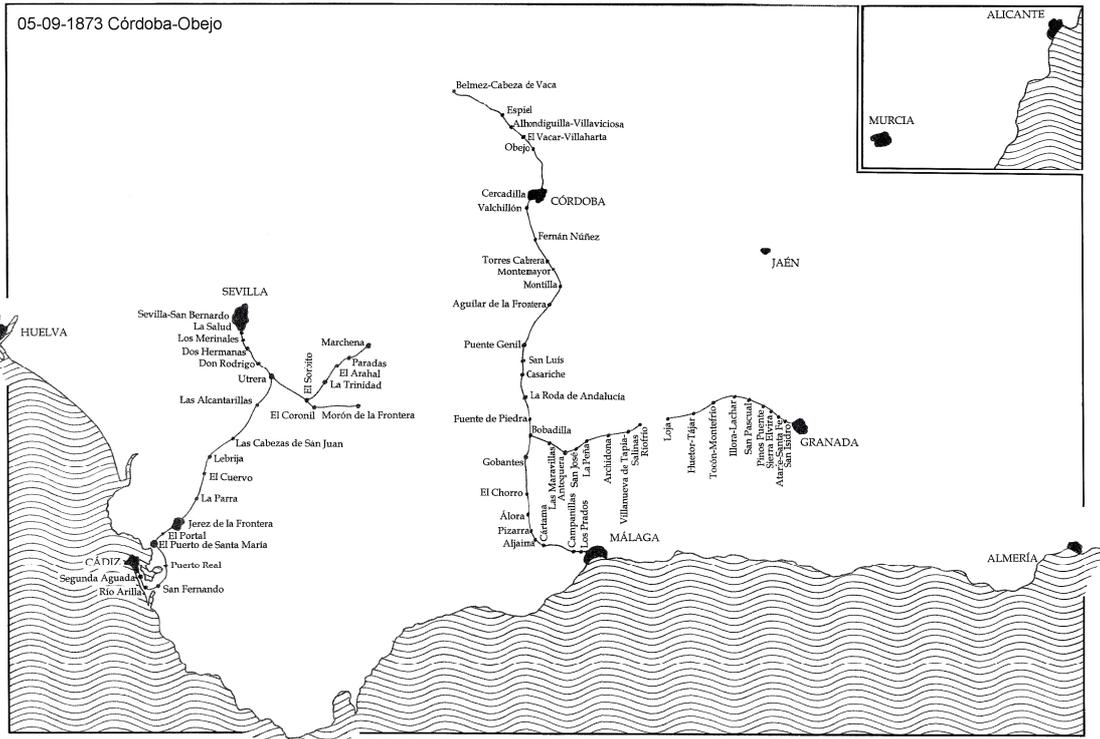
16 - 24-08-1871 Archidona-Salinas



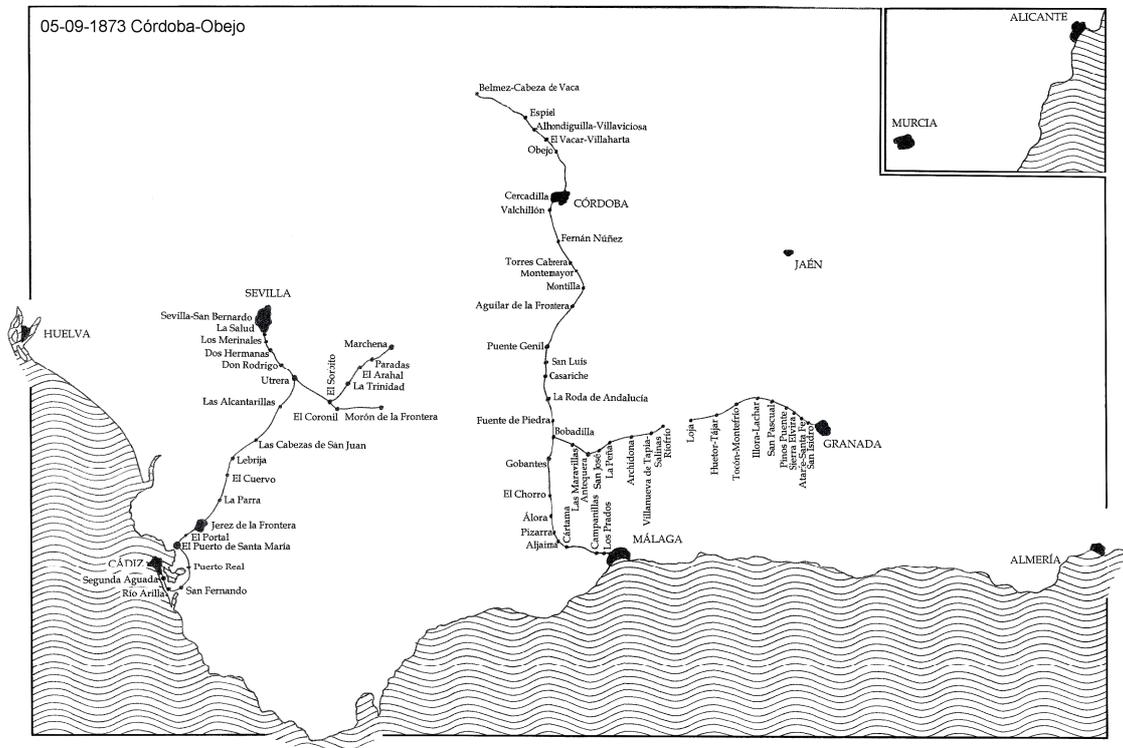
17 - 03-03-1873 Salinas-Riofrío



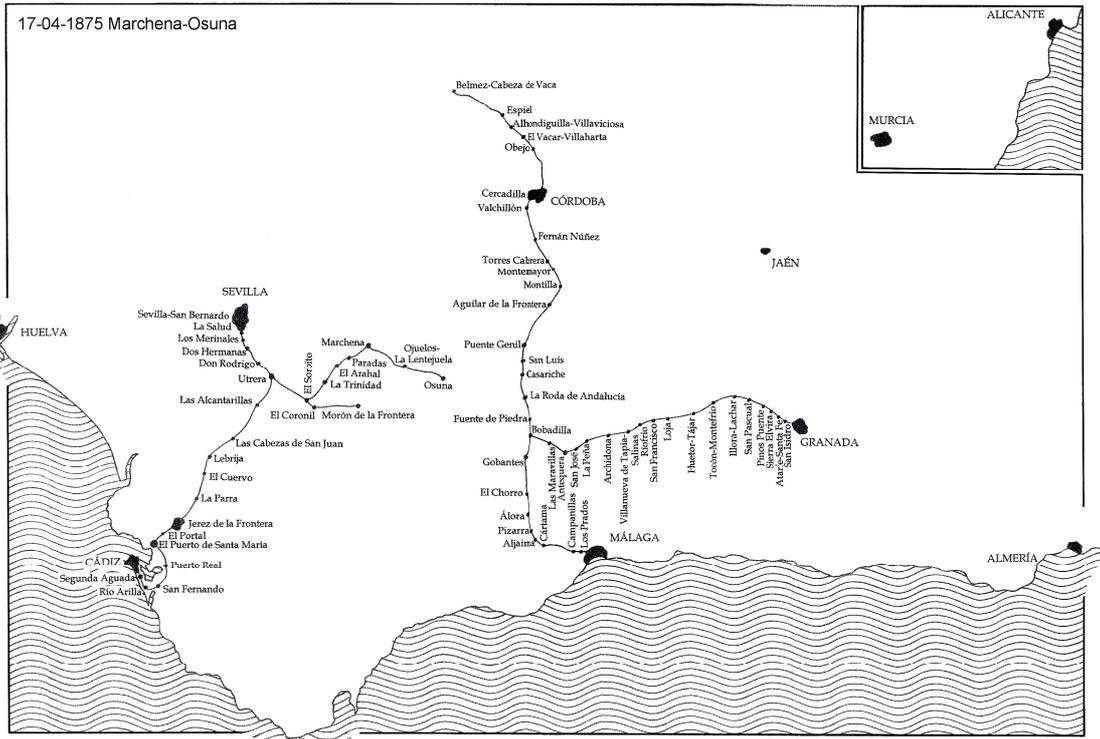
18 - 11-07-1873 Obejo-Alhondiguilla



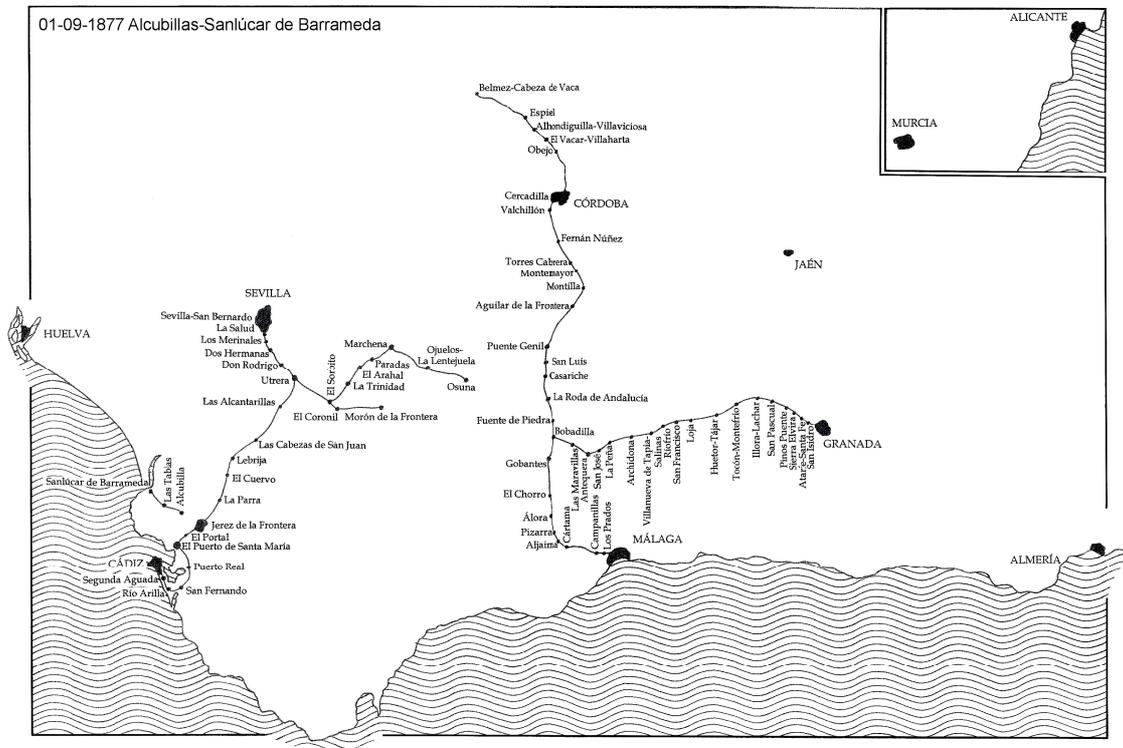
19 - 05-09-1873 Córdoba-Obejo



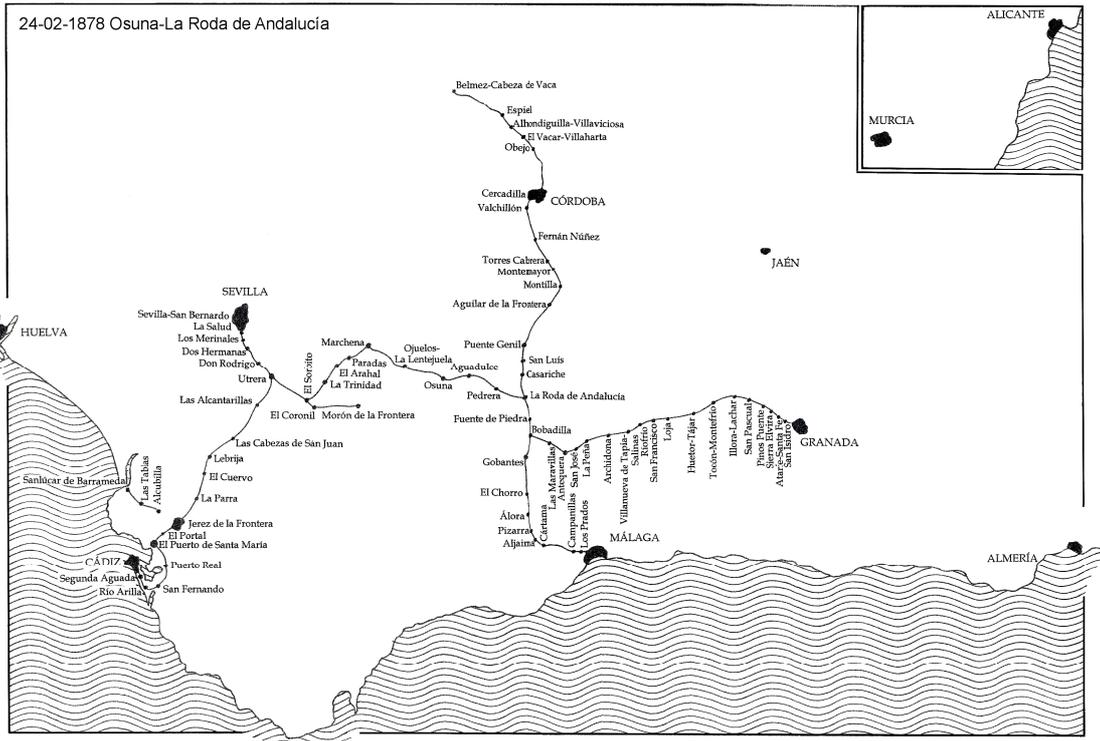
20 - 17-05-1874 Riofrío-Loja



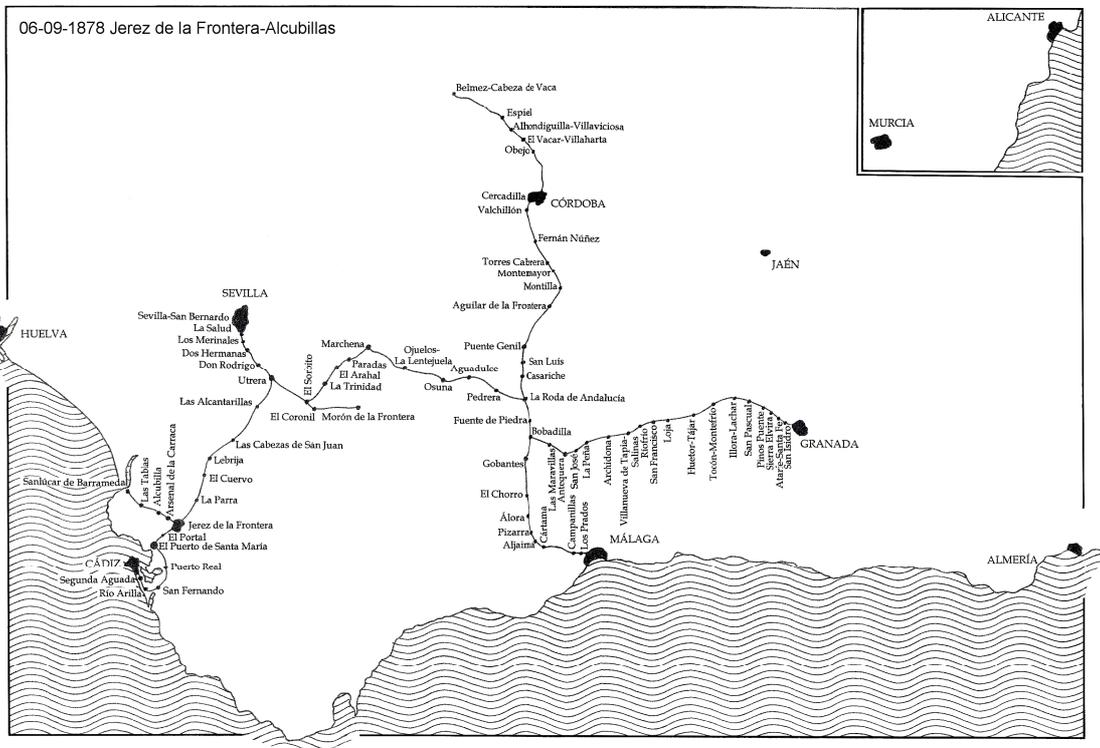
21 - 17-04-1875 Marchena-Osuna



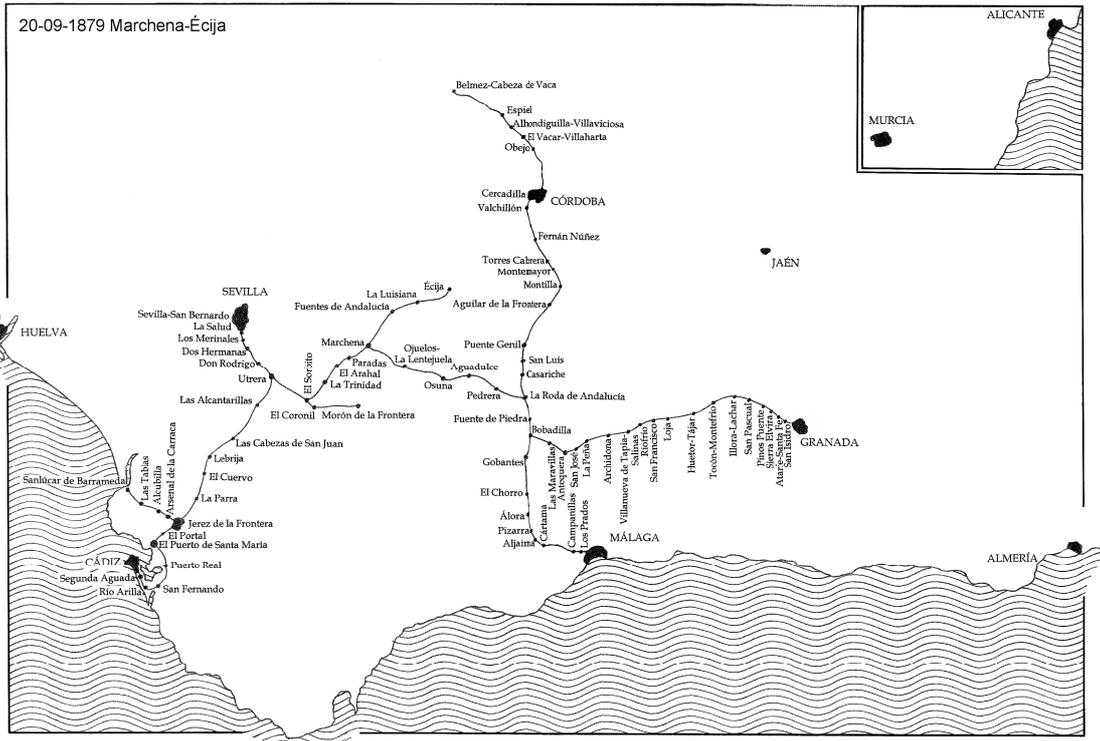
22 - 01-09-1877 Alcabillas-Sanlúcar de Barrameda



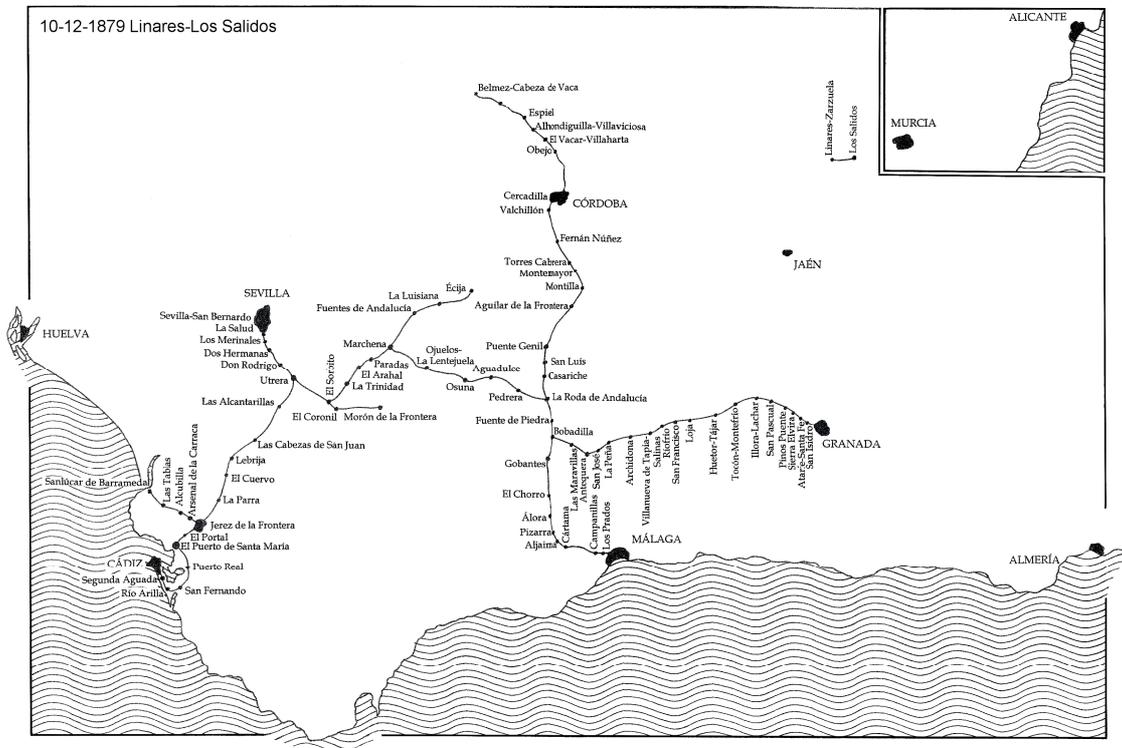
23 - 24-02-1878 Osuna-La Roda de Andalucía



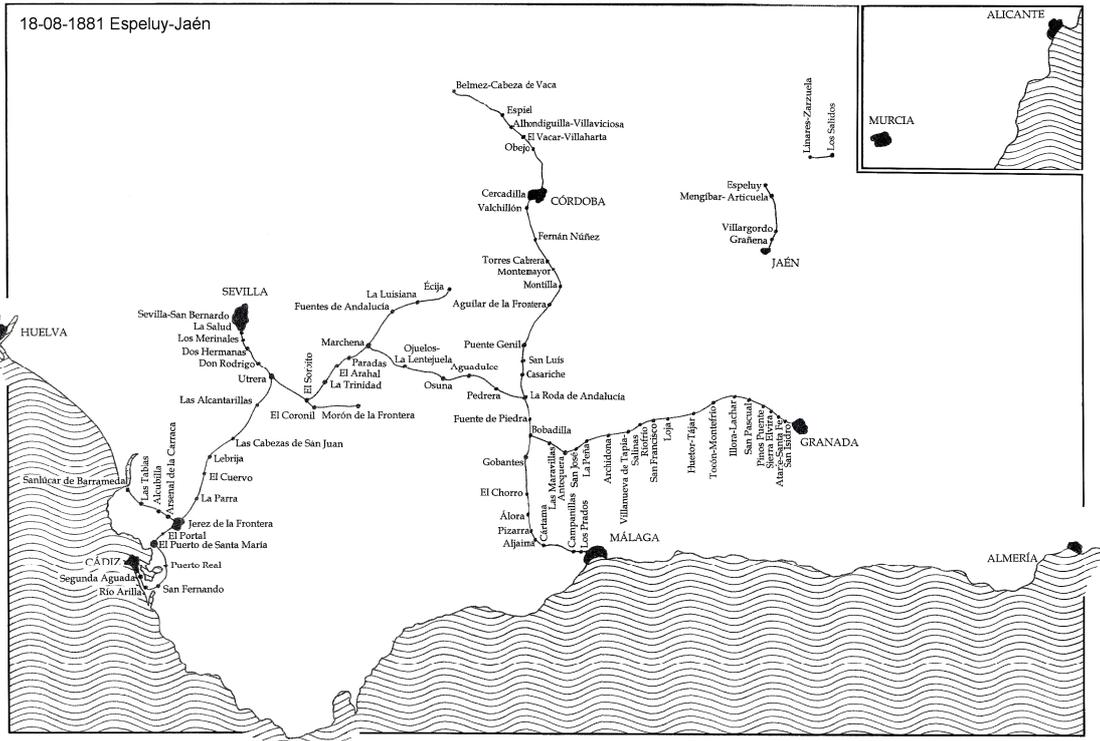
24 - 06-09-1878 Jerez de la Frontera



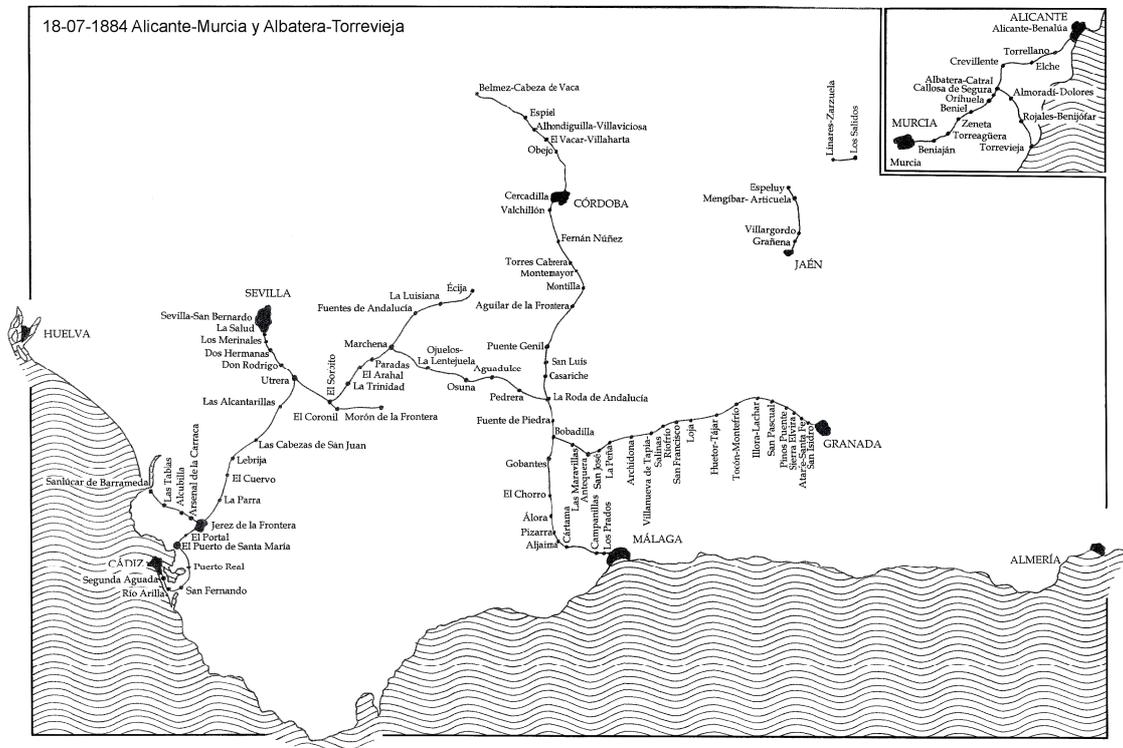
25 - 20-09-1879 Marchena-Écija



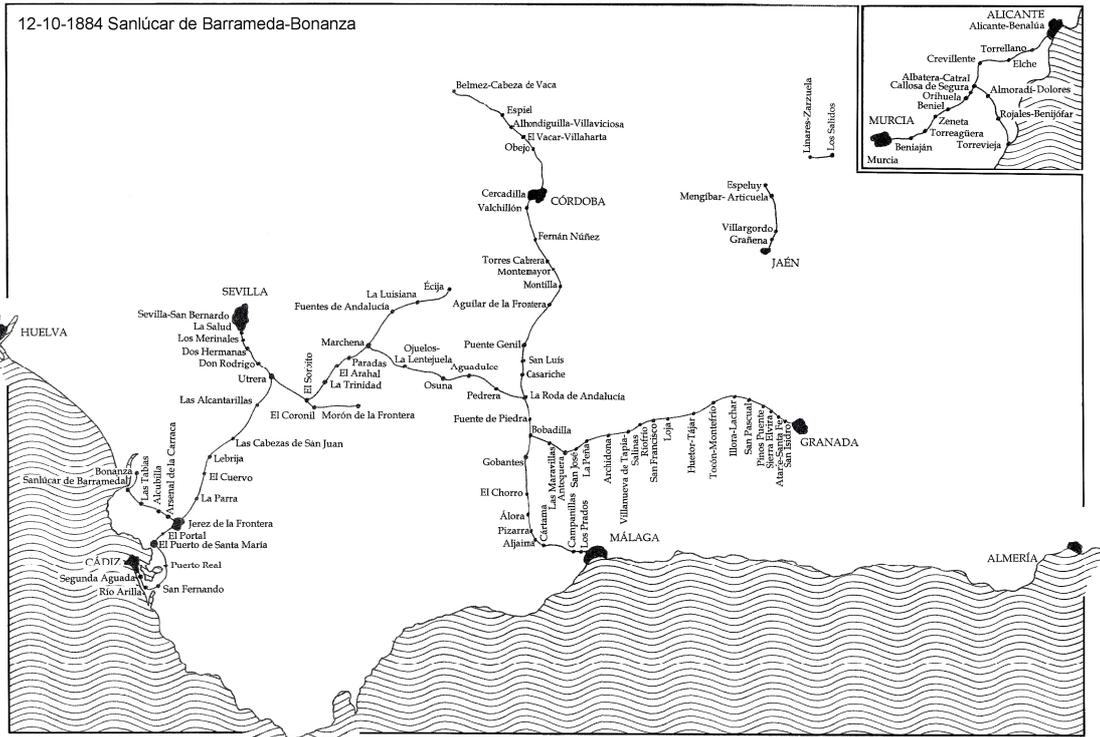
26 - 10-12-1879 Linares-Los Salidos



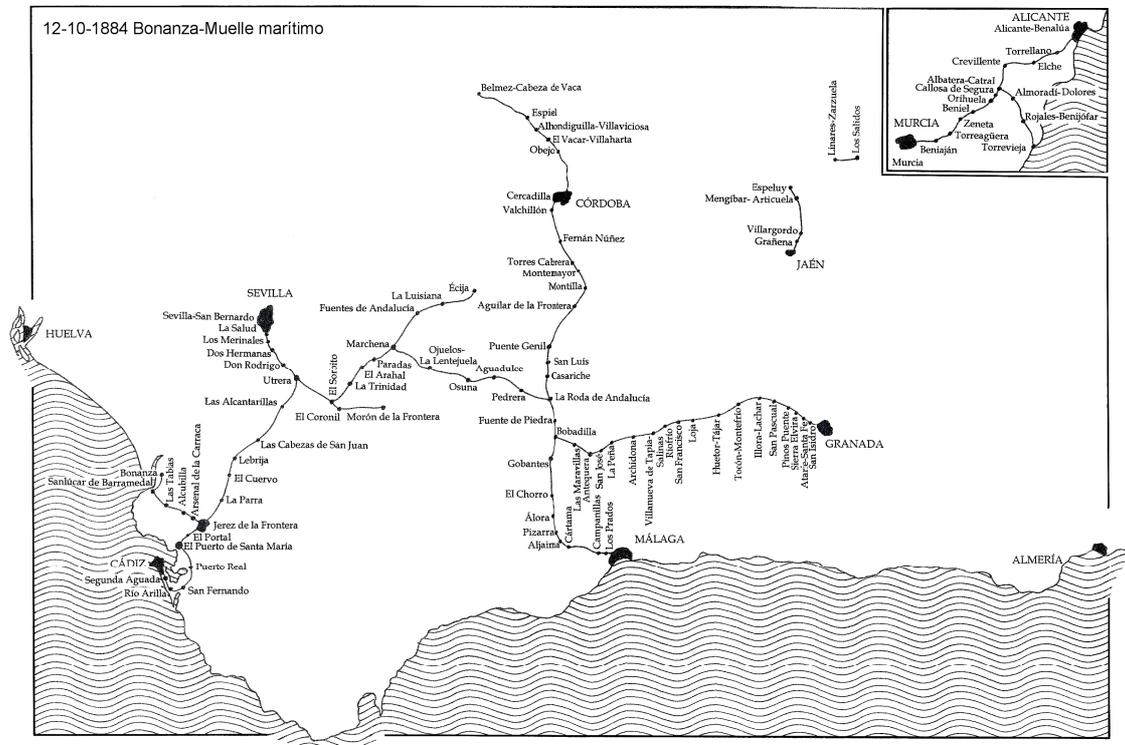
27 - 18-08-1881 Espeluy-Jaén



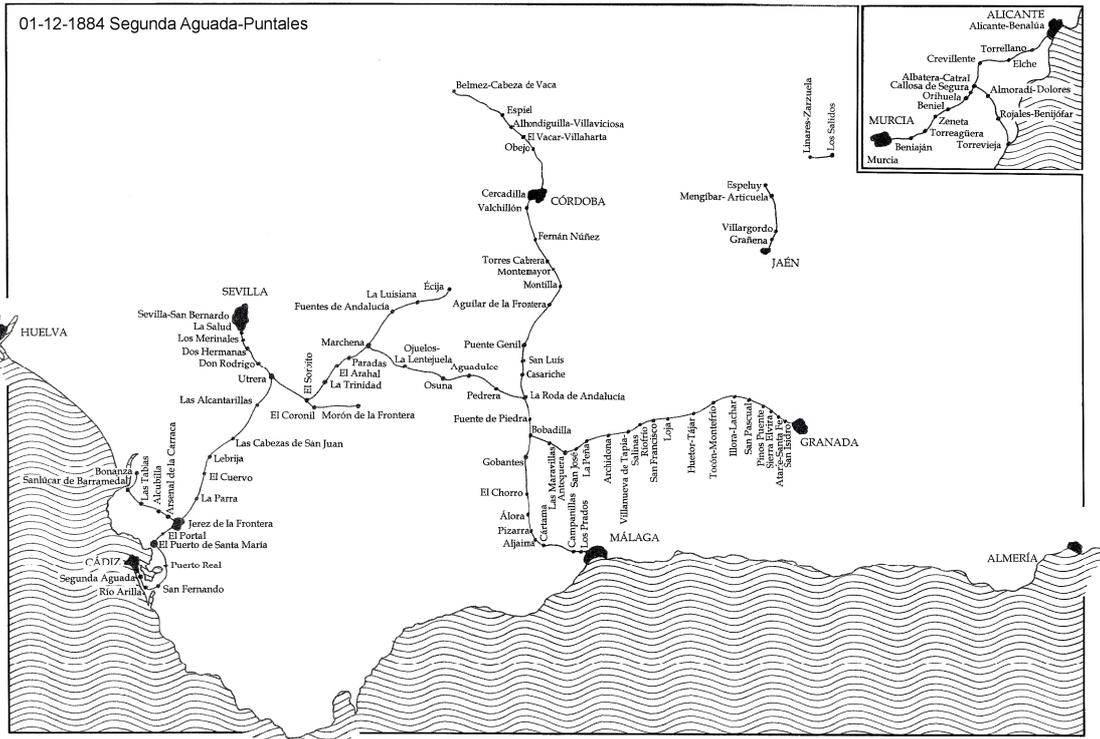
28 - 18-07-1884 Alicante-Murcia y Albaterra-Torreveija



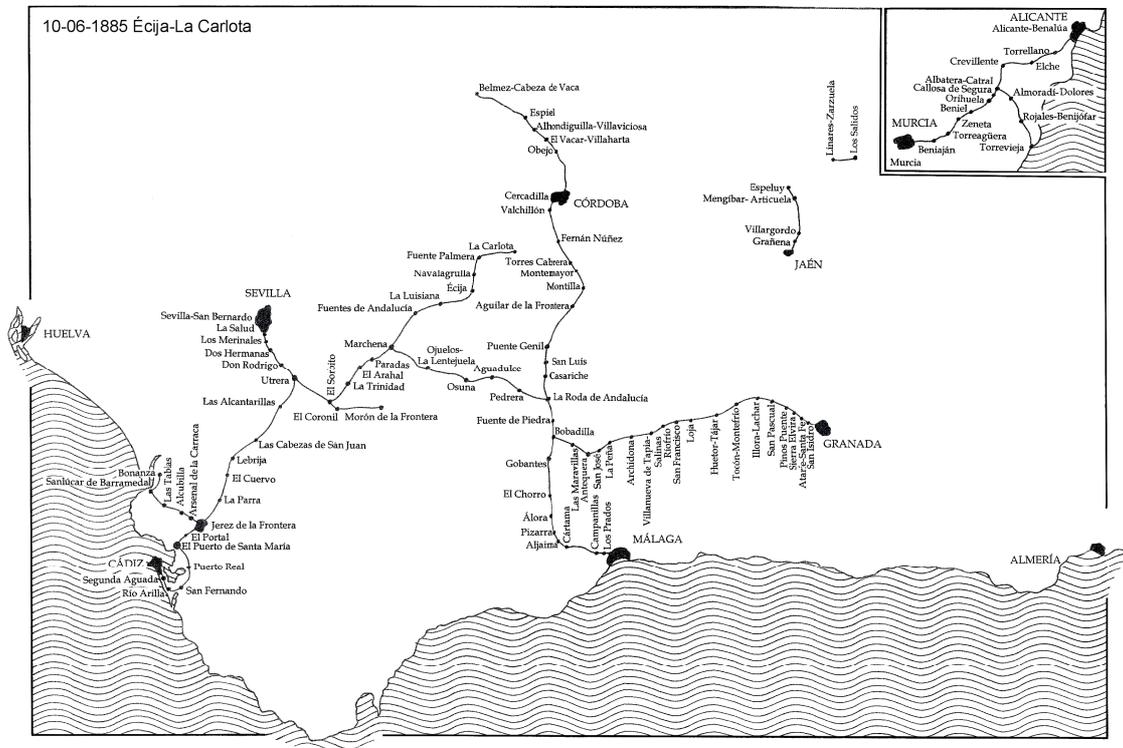
29 - 12-10-1884 Sanlúcar de Barrameda-Bonanza



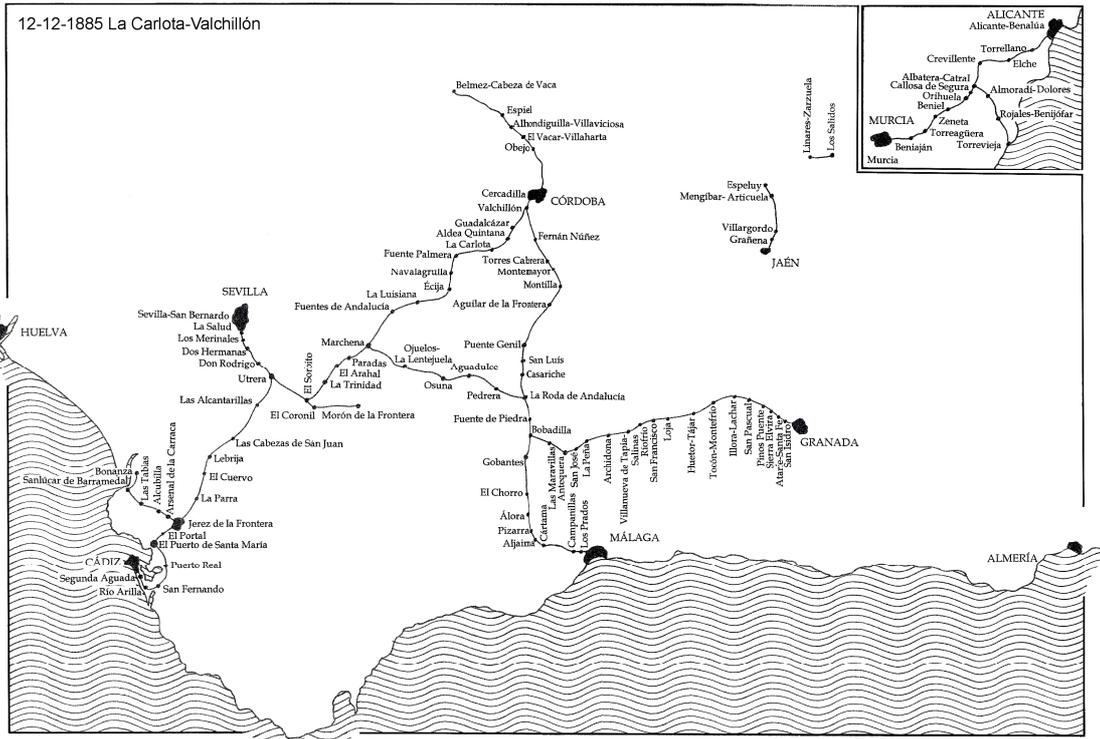
30 - 12-10-1884 Bonanza al muelle marítimo



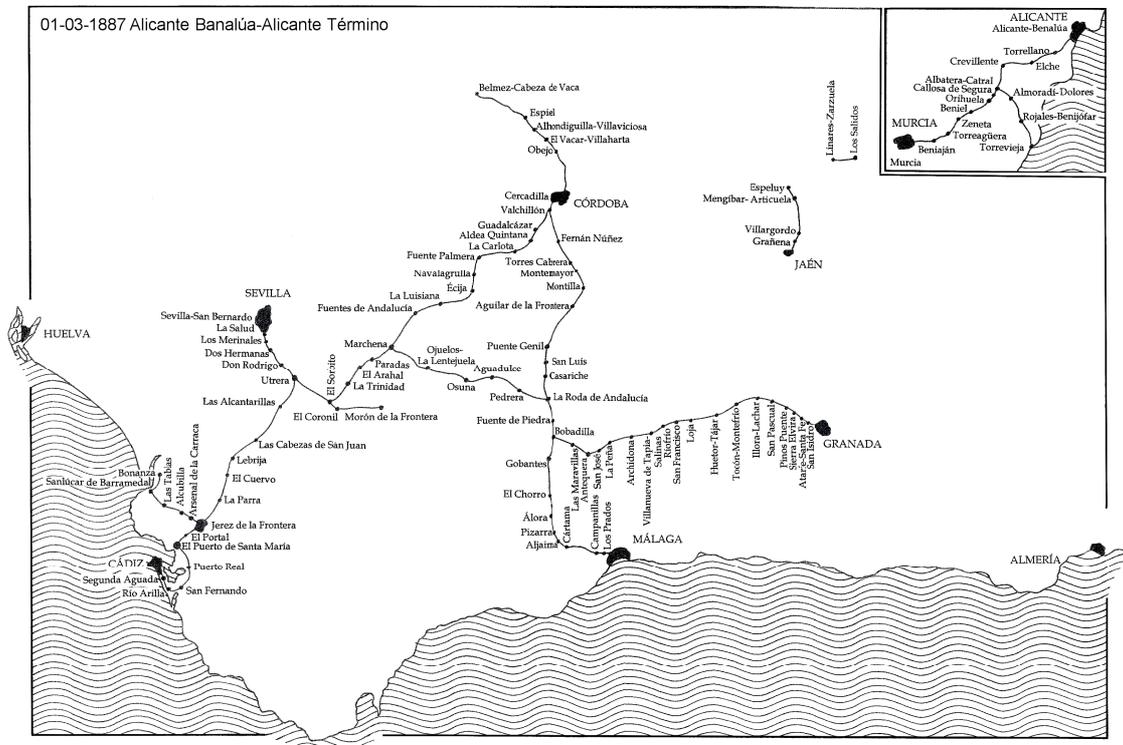
31 - 01-12-1884 Segunda Aguada-Puntales



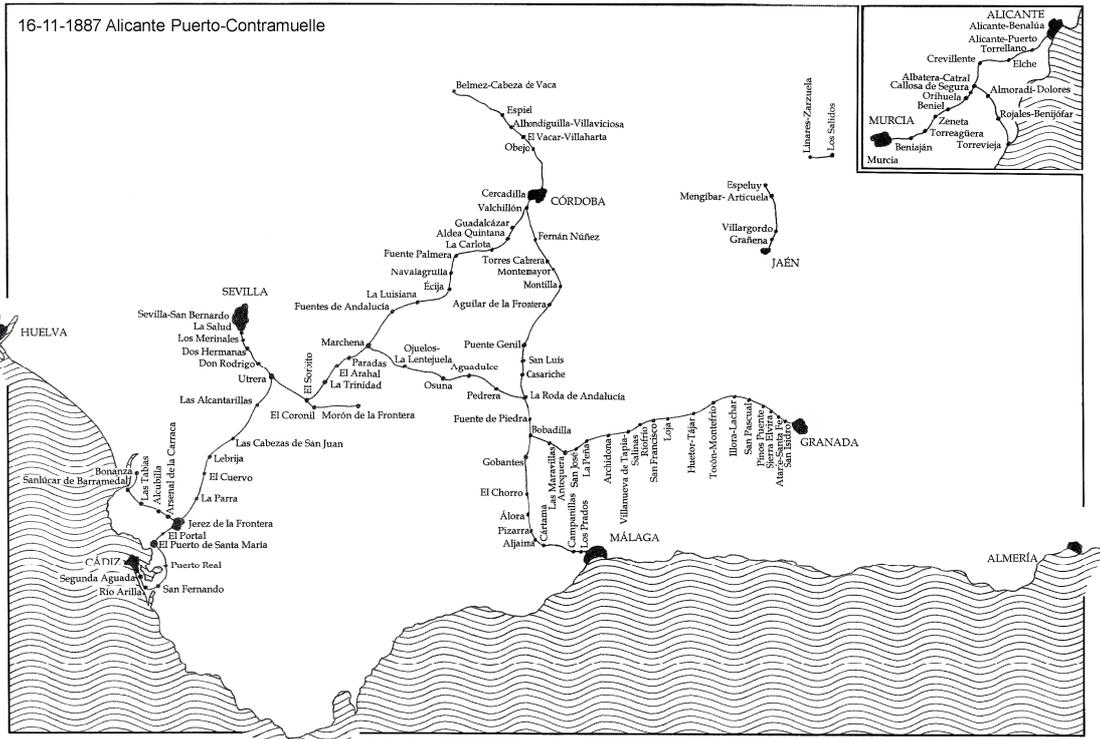
32 - 10-06-1885 Écija-La Carlota



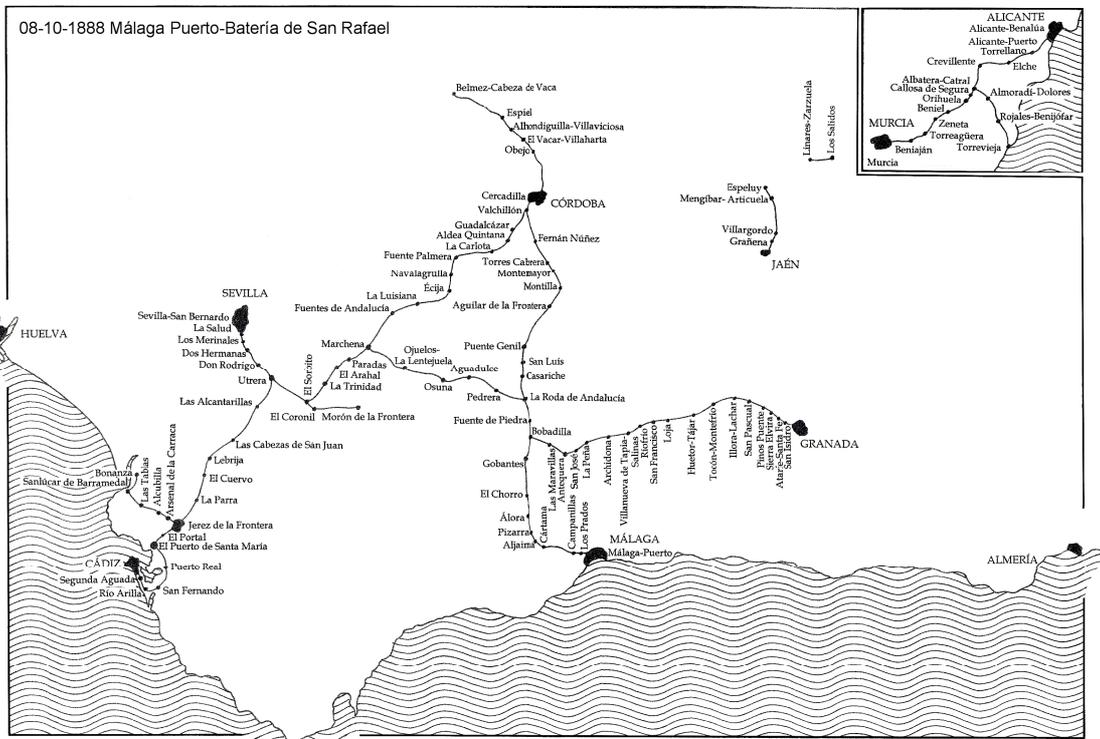
33 - 12-12-1885 La Carlota-Valchillón



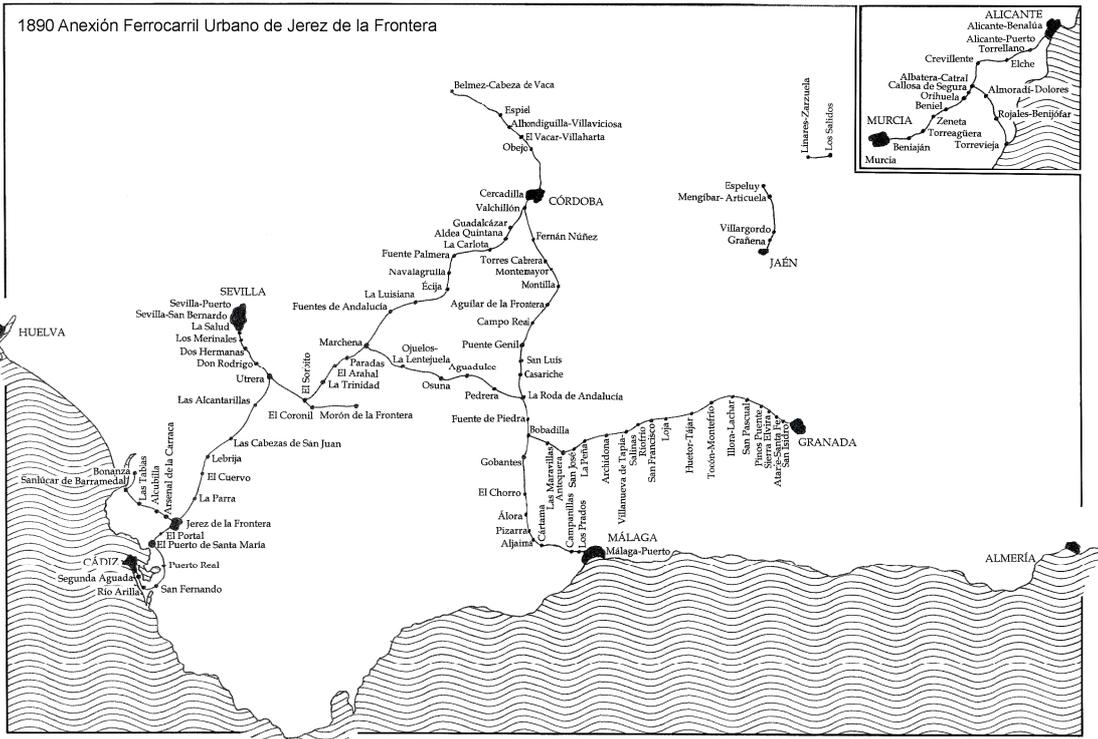
34 - 01-03-1887 Alicante Andaluces-Alicante MZA



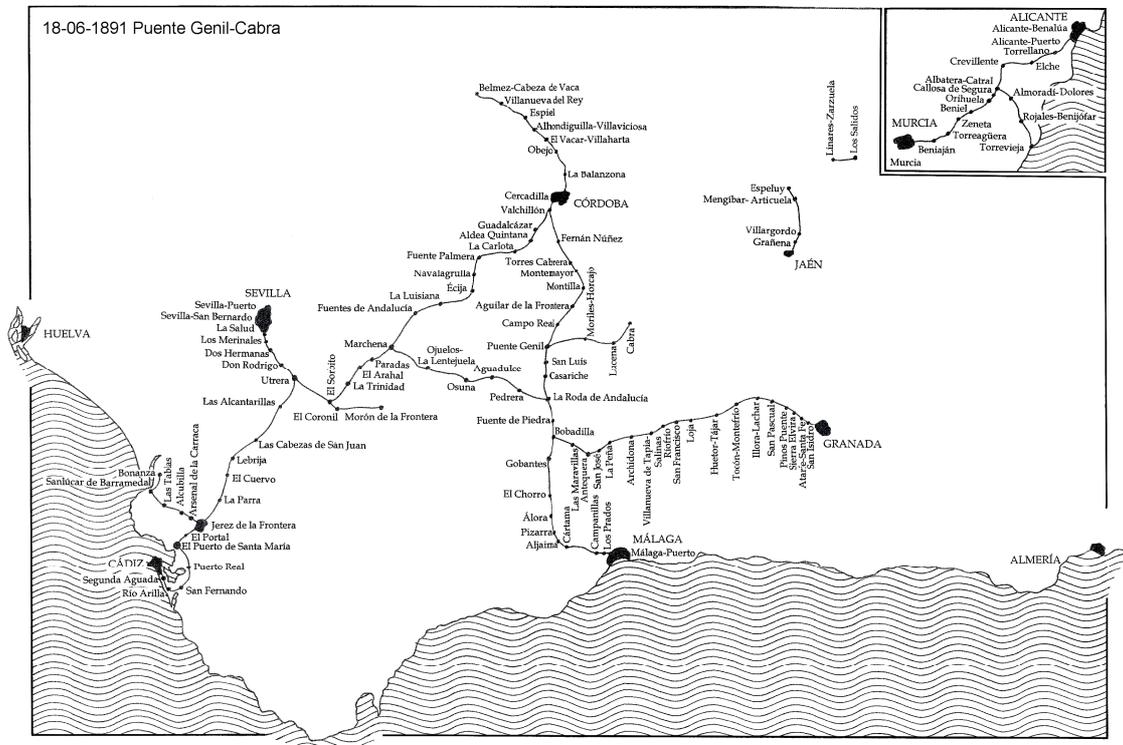
35 - 16-11-1887 Alicante-Puerto a contramuelle



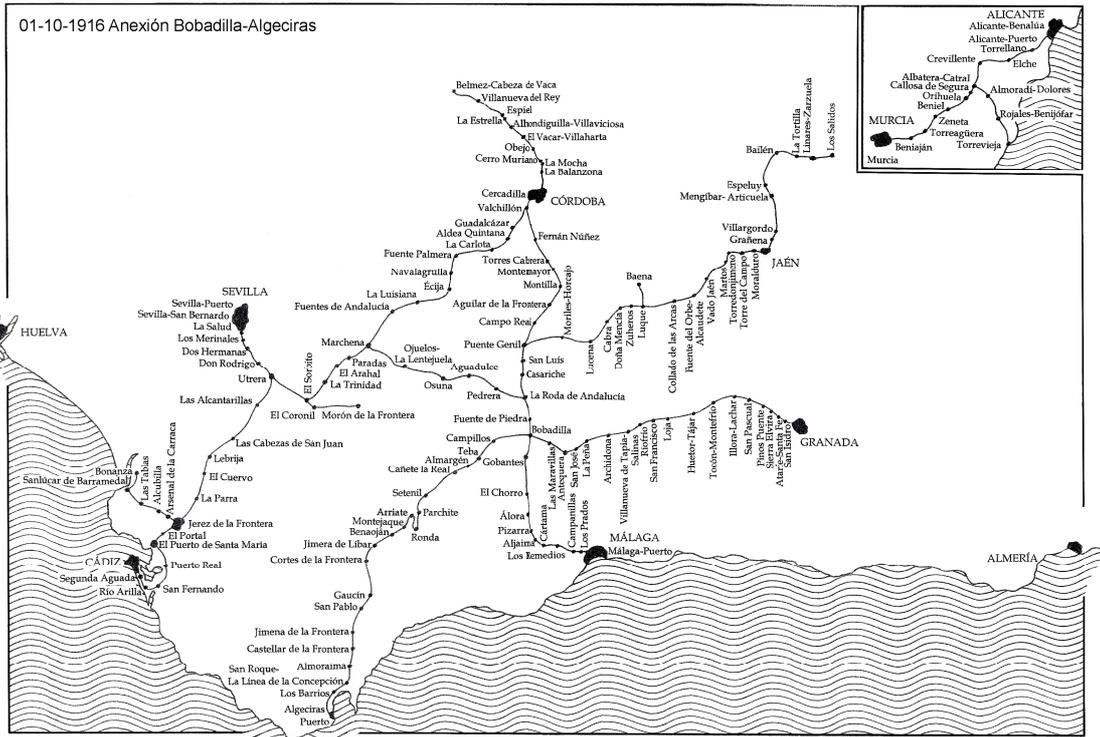
36 - 08-10-1888 Puerto de Málaga Batería San Rafael



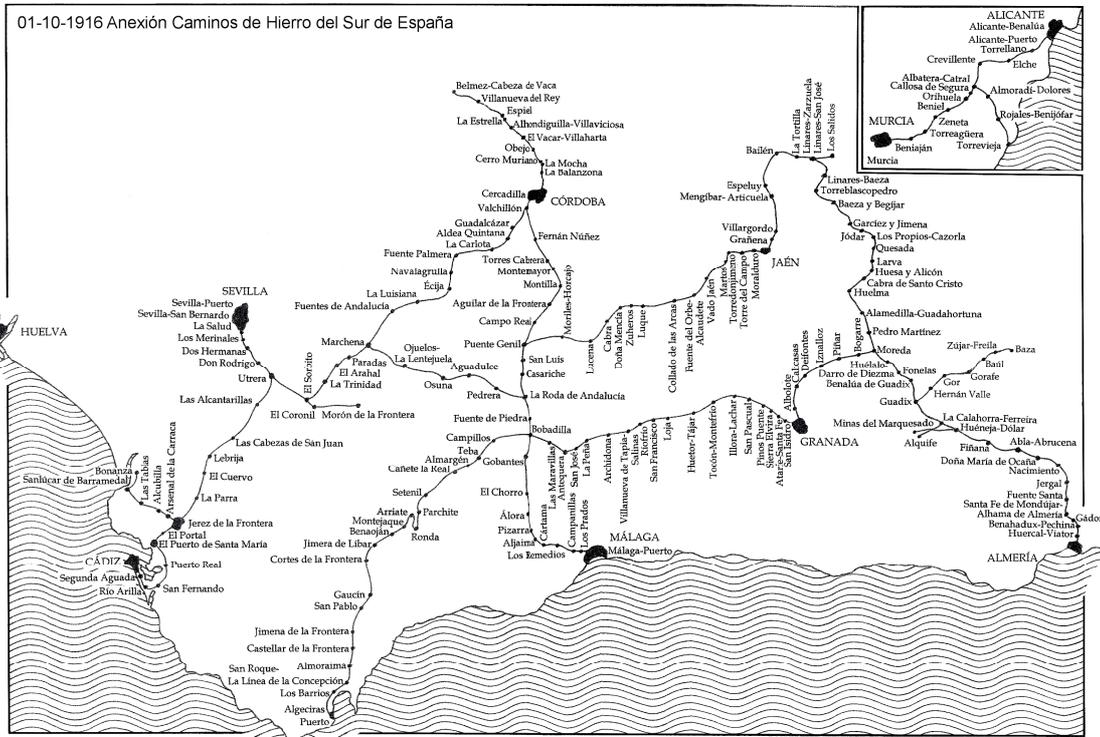
39 - 1890 Anexión Urbano de Jerez



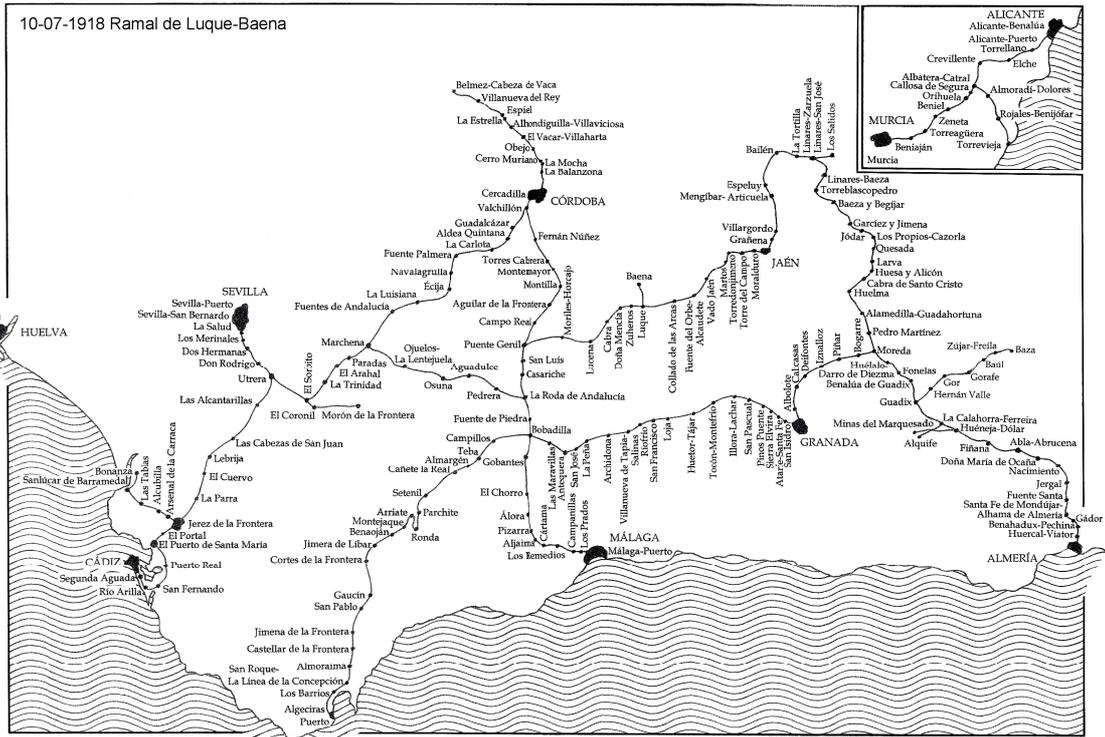
40 - 18-06-1891 Puente Genil-Cabra



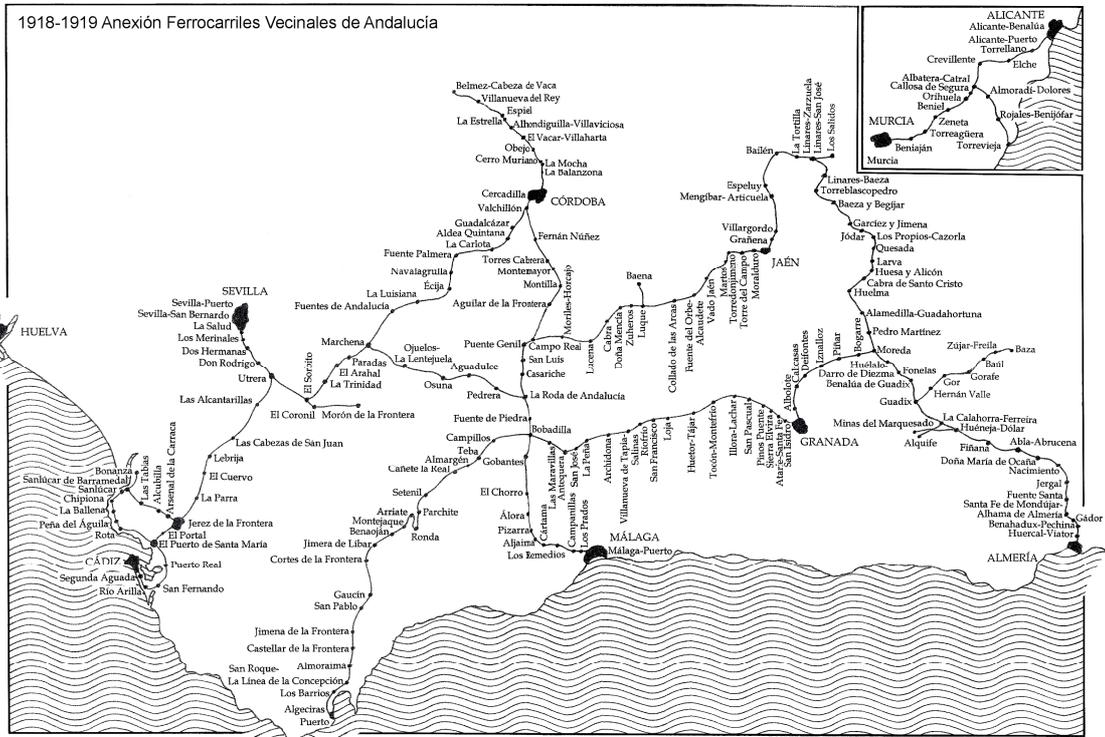
43 - 01-10-1916 Anexión Bobadilla a Algeciras



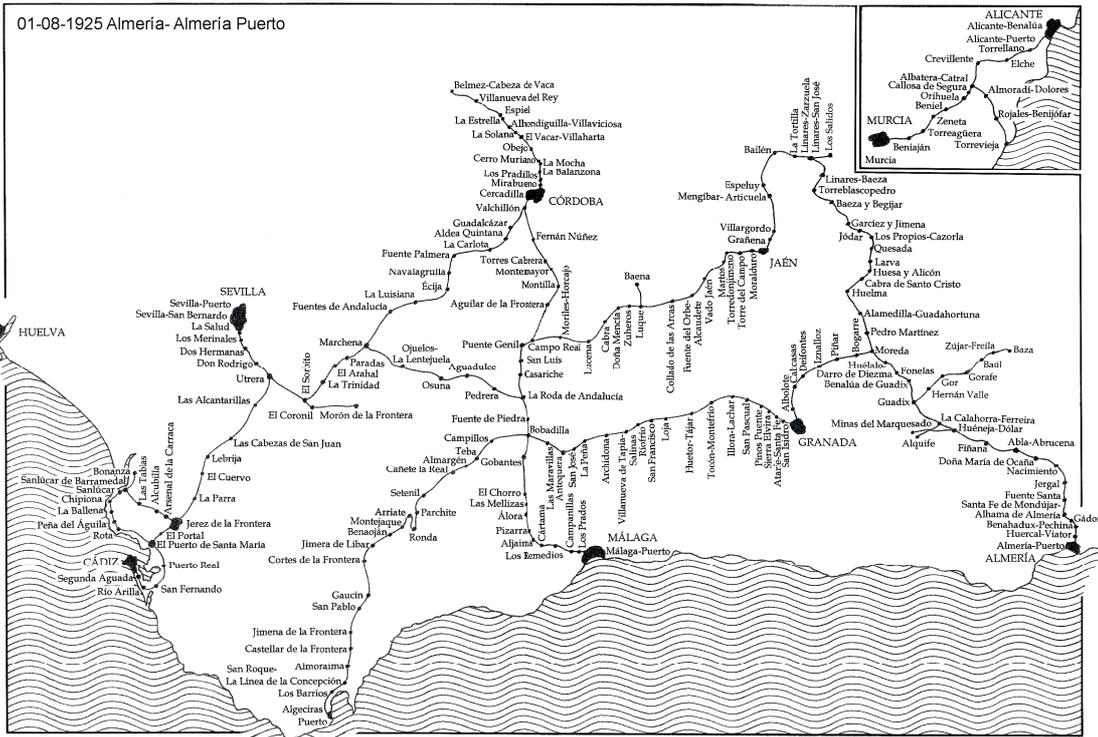
44 - 01-10-1916 Anexión Caminos de Hierro del Sur de España



45 - 10-07-1918 Ramal de Luque a Baena



46 - 1918-1919 Anexión Vecinales de Andalucía



47 - 01-08-1925 Almería-Puerto