

# IMPORTANCIA E INFLUENCIA DE LA LÍNEA FÉRREA PEÑARROYA-PUERTOLLANO EN LOS PEDROCHES

Conrado CASTILLA RUBIO

## 1. INTRODUCCIÓN

El 5 de agosto de 1906 los pozoalbenses celebraron con una gran fiesta la llegada del primer tren de los que durante algo más de 50 años habría de circular por las vías que componían la línea Peñarroya a Puertollano.

Con este ferrocarril se culminaba un deseo ampliamente extendido entre las gentes de estas tierras cual era la instalación de una vía férrea que uniera los Pedroches con el resto del país, así como otras muchas ventajas que veían que este medio de comunicación les podía acarrear.

De sobra es sabido como la aparición del ferrocarril supuso una auténtica revolución ya que afectó profundamente al sistema de comunicaciones del país al paliar en buena medida las insuficiencias que poseía la red de transportes existente hasta ese momento, a la vez que presentaba una alternativa nueva que antes no había y que tenía como una de sus principales características el hecho de no depender de un esfuerzo exterior, normalmente de origen animal, para desplazarse, sino que la locomotora se movía por medio de la energía que en ella misma se producía, directamente sobre el camino de hierro gracias a la adherencia entre los carriles y las ruedas<sup>1</sup>.

A nivel general, se era consciente de la importancia que el ferrocarril tiene para las actividades económicas, lo que se deriva de una serie de circunstancias concurrentes que hacían de él un sistema sin competencia posible hasta la aparición

---

<sup>1</sup> Cfr. M. ARTOLA (dir.), *Los ferrocarriles en España (1844-1943)*. Vol. *El Estado y los ferrocarriles*. Madrid, 1978, p. 268.

del automóvil: era la primera vez que en el transporte terrestre se hacía sin necesidad del uso de animales, lo que trajo consigo un gran aumento de la capacidad de transporte y un correlativo bajón en los precios en virtud de la mayor velocidad media conseguida respecto a otros medios<sup>2</sup>, máxime si se tiene en cuenta que hasta el inicio de la construcción del ferrocarril en España, hacia mediados del siglo XIX, la infraestructura viaria no sólo no había experimentado modificaciones prácticamente desde la centuria anterior sino que en cierta medida se había deteriorado a causa de las guerras que afectaron a la Península en décadas precedentes no pudiéndose atender debidamente a la conservación y arreglo de caminos y puentes.

Los pueblos de los Pedroches vieron como a lo largo del siglo XIX eran marginados a la hora del trazado de importantes vías terrestres como fue por ejemplo la construcción en 1861 de la actual carretera N-IV Madrid-Cádiz, lo que supuso un duro golpe para esta tierra, sobre todo teniendo en cuenta el mal estado de las escasas vías existentes, de ahí que desde la comarca se pusieran muchas esperanzas en el trazado de una línea férrea que uniera estos pueblos con las áreas circundantes, lo que no se conseguiría hasta los primeros años del siglo XX. Esas esperanzas se vieron truncadas una vez que trazados los grandes ejes directrices de la red de ferrocarriles en España, ningún ramal, ni siquiera secundario, atravesó la comarca pese a las numerosas peticiones y negociaciones que los pueblos pedrocheños llevaron a cabo, como veremos más adelante.

Finalmente, se consiguió que por los Pedroches pasara un «camino de hierro», éste fue la línea Peñarroya-Puertollano, un ferrocarril de vía estrecha, la cual, si bien se creó con la idea de dar salida a los productos procedentes de la cuenca minera de Peñarroya, también desde un principio fue aprovechada para el transporte de otras mercancías y de pasajeros.

Gran importancia tuvo pues el paso del ferrocarril por algunos de los pueblos de los Pedroches lo que se reflejó, no sólo en el aumento del trasiego de personas y mercancías, sino también, y al menos en el caso de Pozoblanco, influyó y mucho en algunas de las principales operaciones urbanísticas que este municipio experimentó en las primeras décadas del siglo XX, hecho que veremos con algún detalle en el apartado correspondiente.

## 2. ANTECEDENTES

Desde fecha bastante temprana se puede decir que las grandes líneas maestras de lo que será la red ferroviaria española están prefiguradas por la Administración pública, pese al fracaso de los primeros intentos que se llevaron a cabo todavía durante el reinado de Fernando VII y el entusiasmo mostrado por distintos promotores tras la guerra civil (I Guerra Carlista) que consiguieron diversas concesiones para la construcción de una serie de líneas.

<sup>2</sup> Ibid., p. 13.

<sup>3</sup> Ibid., p. 14.

No obstante será ya en 1848 cuando Bravo Murillo lleva a las Cortes lo que se considera como el primer proyecto de ley por el que el Estado se obligaba a emprender el estudio de cuatro arterias principales, que partiendo de Madrid alcanzasen las costas y fronteras del reino. Sucesivos proyectos de ley posteriores que se discutieron en las cortes irán completando el formulado por Bravo Murillo, optándose por un sistema de estructura radial y arborescente, al cual se irá sujetando la empresa privada<sup>4</sup>.

Durante la segunda mitad del siglo XIX se fue pues configurando la red ferroviaria española, y es precisamente a lo largo de esas décadas cuando los municipios de los Pedroches van tomando conciencia de la importancia que el ferrocarril tiene como elemento primordial que pueda romper el aislamiento que esta comarca había venido sufriendo una vez que fueron cayendo en desuso buena parte de las vías terrestres que desde la antigüedad habían surcado estas tierras<sup>5</sup>.

En lo que al ferrocarril se refiere, una vez proyectado el establecimiento de una línea desde Ciudad Real a la frontera portuguesa que atravesaría la provincia de Badajoz los municipios pedrocheños se ponen en marcha con el fin de conseguir que se construya un ramal que atravesando nuestra comarca enlace con el ferrocarril que une Córdoba con Belmez; para este fin hubo diversas reuniones entre las autoridades de los pueblos de los Pedroches, a la vez que se entablaban negociaciones con las empresas concesionarias de esas líneas y con la Administración del Estado. A pesar de todo, los Pedroches hubieron de quedarse, al menos hasta el siglo XX sin ferrocarril, salvo una pequeña estación o apeadero —llamada de los Pedroches o del Zújar— en el límite norte de la comarca.

Desde finales del siglo XIX y principios del XX, el gobierno de la nación pretende llevar a cabo un plan de ferrocarriles secundarios, dotándose así España de una serie de regulaciones explícitas sobre los ferrocarriles de vía estrecha, con los proyectos sobre secundarios de marzo de 1888, el plan de 1893 y las leyes de 30 de julio de 1904, marzo de 1908 y la de 25 de diciembre de 1912 sobre estratégicos y secundarios<sup>6</sup>.

De nuevo nuestros pueblos vuelven a la carga y una comisión compuesta por los alcaldes de Pozoblanco, Hinojosa del Duque, Belalcázar, Villanueva del Duque y Alcaracejos se desplazaron a Madrid en 1904 para gestionar la inclusión de estos municipios en el citado plan gubernamental<sup>7</sup>. Las gestiones al parecer no dieron su fruto, si bien se habría de construir un ferrocarril que pasaría por la comarca construido por una empresa privada de origen francés, la Sociedad Minero Metalúrgica de Peñarroya (en lo sucesivo S.M.M.P) concesionaria de las minas de carbón y plomo de la cuenca minera de Peñarroya, cuyo fin principal sería el dar salida a los cuantiosos productos de sus explotaciones a la vez que crear un circuito de comunicaciones interno entre la cuenca de Peñarroya y la de Puertollano en la Mancha.

<sup>4</sup> Ibid., pp. 197-198.

<sup>5</sup> Sobre el tema de la red viaria en nuestra comarca puede consultarse el artículo de Juan Ocaña titulado «Caminos Viejos de los Pedroches» BRAC, 102 (1981), pp. 74 y ss.

<sup>6</sup> COMÍN COMÍN, et alii, *150 años de ferrocarril en España. Vol. 1*. Anaya, Madrid, 1998, p. 239.

<sup>7</sup> M. MORENO VALERO, «Nuestro ferrocarril». *B. I. M. Pozoblanco*, septiembre 1981.

### 3. EL FERROCARRIL DE PEÑARROYA A PUERTOLLANO

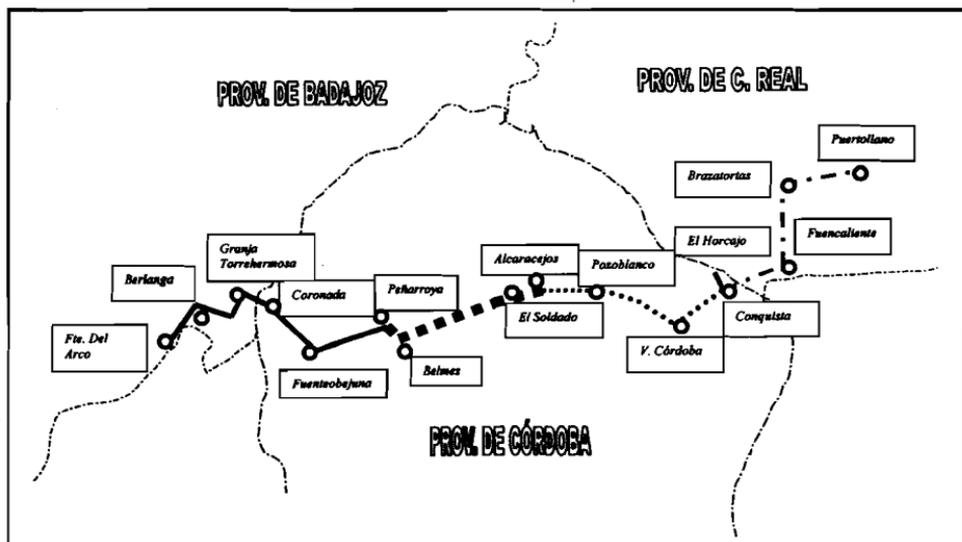
Cuadro n.º 1

#### FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA DE LA SOCIEDAD MINERO METALÚRGICA DE PEÑARROYA

Peñarroya-Fte. del Arco	11-06-1891	1'00	68'028
Puertollano a Almodovar del Campo	19-06-1897	1'00	7'420
A. del Campo a San Quintín.	07-05-1902	1'00	17'500
Peñarroya a Pozoblanco	14-04-1904	1'00	52'914
Pozoblanco a Conquista	17-01-1906	1'00	40'075
Conquista a Puertollano	08-07-1918	1'00	56'000
<b>TOTAL</b>			<b>241'937</b>

Figura n.º 1

#### CROQUIS DE LA LÍNEA PEÑARROYA-PUERTOLLANO



ELABORACIÓN: Propia.

Efectivamente, tras muchas negociaciones, idas y venidas, los municipios de los Pedroches iban a verse favorecidos por las ventajas—según lo consideraban las autoridades de la comarca— que la «revolución» que había supuesto el ferrocarril de cara al progreso del país les podía aportar, de ahí la gran esperanza y alegría con que se recibió en los distintos pueblos por donde habría de pasar la línea, las obras del tendido ferroviario, y no digamos la llegada de la primera locomotora.

La línea de vía estrecha que había de atravesar la comarca de los Pedroches, no era sino una prolongación de la que unía Fuente del Arco (Badajoz) con Peñarroya cuya concesión fue otorgada el 11 de junio de 1891 a la SMMP entrando en funcionamiento cuatro años después con el fin principal de servir a las minas que esta sociedad tenía en la zona. La longitud de esta primera línea era de 68'028 km. Pronto se vio la necesidad por parte de la SMMP de ampliar esa línea dado el au-

ge que la minería estaba alcanzando en la zona<sup>8</sup>, y de ahí que se solicitara una extensión del citado ferrocarril que en un primer tramo habría de unir Peñarroya con Pozoblanco, y ya en un segundo tramo, esta última localidad con Conquista. El primero de estos tramos fue inaugurado como ya queda dicho, el 5 de agosto de 1906 alargando la línea en 52'940 kilómetros más. El tramo Pozoblanco-Coquista, de 40'075 km. se inauguraría un año después (julio de 1907), dicho tramo se completaría con un ramal, el cual a través de poco más de 20 kilómetros habría de unir Conquista con el Horcajo.

Una vez terminada esta línea tomó el nombre de Ferrocarriles de Peñarroya a Fuente del Arco y Conquista, los cuales pese a ser propiedad de la sociedad minera, era administrados de forma independiente de los otros negocios que ésta poseía en la zona.

Asimismo poseía la empresa francesa diversas explotaciones de carbón en la zona minera de Puertollano (Ciudad Real) en cuya comarca había construido un pequeño ramal ferroviario que unía esta población con San Quintín<sup>9</sup>.

Dada la tendencia alcista experimentada en la extracción de plomo y carbón de estas zonas mineras explotadas por la SMMP producida fundamentalmente por la demanda de los países europeos en litigio en la I Guerra Mundial, se solicitó la concesión de un tramo intermedio entre Conquista y Puertollano, concesión obtenida el 8 de julio de 1918. No obstante, la crisis posterior a la guerra llevó a la sociedad a retrasar la construcción de este tramo unos años.

Durante la dictadura de Primo de Rivera se fueron nacionalizando de forma paulatina los capitales extranjeros invertidos en ferrocarriles españoles, de ahí que en octubre de 1923 tuviera lugar la constitución de una compañía española que habría de hacerse cargo de los ferrocarriles pertenecientes a la SMMP. La nueva compañía tomó el nombre de Compañía de los Ferrocarriles de Peñarroya a Puertollano con el que en lo sucesivo habría de conocerse a esta línea, pese a que el tramo Conquista-Puertollano no sería concluido hasta mediados de los años veinte.

Fue quizá a partir de este momento cuando la línea adquiere más auge y se moderniza procediéndose a la electrificación del tramo Conquista-Puertollano que completaba la línea y que la convirtió en la segunda en cuanto a extensión de las líneas de ferrocarriles de vía estrecha que existían en nuestro país, ya que alcanzó una longitud total de 240'945 Km.<sup>10</sup>

A pesar de todo, la línea parece ser que no cumplió plenamente los objetivos que se esperaban, una vez unidos los dos ferrocarriles al ir en aumento continuo las pérdidas, las cuales al principio eran subsanadas por la propia sociedad minera hasta que en 1955, dado el volumen alcanzado por el déficit se solicitó que el Estado se hiciera cargo de la explotación del ferrocarril, lo que ocurrió de forma

<sup>8</sup> La actividad minera se vino desarrollando desde la antigüedad prerromana en la zona si bien sería en las primeras de este siglo cuando alcanzara su mayor auge, decayendo ya en décadas posteriores a la guerra civil (1936-39).

<sup>9</sup> Vid. M. GARCÍA-CANO, «Nuestro ferrocarril. El ferrocarril de Peñarroya, Puertollano y Fuente del Arco», en *P. M. Pozoblanco*, septiembre, 1986, p. 35.

<sup>10</sup> *Ibid.*, p. 37.

efectiva desde finales de enero de 1956, momento a partir del cual el Estado a través de FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha) pasó a ocuparse de la línea<sup>11</sup>.

El ferrocarril, pese a todo, siguió acumulando un importante déficit económico a la vez que disminuía el número de viajeros y mercancías, lo que se hace claramente patente en la última década de vida del mismo, el cual habría de ser cerrado definitivamente el 1 de agosto de 1970, sesenta y cuatro años después de que llegara por primera vez una locomotora a la estación, todavía en obras, de Pozoblanco.

Para este año las actividades mineras prácticamente había desaparecido de la comarca de los Pedroches y las del Guadiato estaban en franco retroceso, siendo éste una de las principales causas del desmantelamiento de este ferrocarril de vía estrecha.

Al tratarse de un tren de carácter eminentemente minero, su ancho de vía se fijó en un metro, 0'67 metros inferior al ancho normal establecido para el resto de los ferrocarriles. Esta anchura era la habitual en las líneas dedicadas al transporte del mineral, como era el caso de las existentes en Río Tinto (Huelva) o en las cuencas carboníferas asturianas.

Durante sus primeros años por la línea circulaban seis trenes, tres ascendentes que hacía el trayecto Peñarroya-Conquista y otros tantos que hacía el trayecto contrario o descendente. Los trenes eran los siguientes: el núm. 31, correo mixto; núm. 33 y 135 ambos de mercancías y viajeros (los tres descendentes), núm. 32 de mercancías y viajeros, el 34 de mercancías y el 36, correo mixto (ascendentes).

El parque móvil y motor fue aumentando conforme la línea fue consolidándose aumentando el número de locomotoras a la vez que se fue diversificando el sistema de tracción y así junto con las locomotoras de vapor, presentes y preponderantes durante toda la historia de la línea, circularon por ella otras de tipo diesel y eléctricas. A mediados de los años cincuenta se introdujeron los automotores diesel para vía estrecha los cuales casi doblaban la velocidad media de los trenes de viajeros que estaba entre treinta y cuarenta kilómetros a la hora<sup>12</sup>.

El desarrollo de la línea desde su origen estuvo lógicamente unido al devenir de las explotaciones mineras que la SMMP poseía en la zona del Guadiato y los Pedroches<sup>13</sup>, siendo precisamente el aumento continuo de la producción de plomo y carbón fundamentalmente desde finales del siglo XIX y durante las primeras décadas del XX lo que marcará el nacimiento y posterior evolución del ferrocarril, así en *La gaceta de los Caminos de Hierro de 1907* se recoge una información sobre la SMMP referente a los resultados económicos del ejercicio de 1906 los cuales fueron bastante satisfactorios según se deduce de la citada memoria de resultados. Asimismo en dicha información se hace referencia a la apertura y explota-

<sup>11</sup> *Ibid.*, p. 40.

<sup>12</sup> Para los aspectos técnicos es interesante el artículo citado en las notas 9 a 11.

<sup>13</sup> También diversas explotaciones mineras de las zonas limítrofes de Badajoz y Ciudad Real fueron explotadas por la S.M.M.P. lo que justifica en buena medida la evolución de la línea como circuito de comunicación interna de las propiedades de la Sociedad.

ción de la sección del ferrocarril de Peñarroya a Pozoblanco y de la próxima inauguración del tramo Pozoblanco a Conquista<sup>14</sup>.

La idea de construir un nuevo tramo entre Conquista y Puertollano que uniera las explotaciones mineras de Peñarroya con las que la SMMP tenía en la Mancha fue fruto, como ya dijimos, también de una coyuntura alcista en la producción de carbón y plomo derivada en buena medida de la situación de escasez generada por la gran Guerra (1914-1918) en los países beligerantes, así como que el retraso en su construcción se debió a la crisis producida durante la postguerra en que la minería de nuestro país comienza a declinar, antes incluso de la depresión de los años 30, tanto por el agotamiento de las minas como por la competencia internacional. Y es que la recesión económica general de los años 30 dejó graves secuelas en los ferrocarriles de la SMMP debido a la disminución tanto del volumen de mercancías como del número de pasajeros, y la imposibilidad de compensar las subidas salariales con adecuados reajustes de las tarifas. A su vez la minería de plomo y cinc cayó hacia 1932 en su fase más profunda prueba de ello es el cierre de la mina de El Soldado (en el término de Villanueva del Duque) la más importante de cuantas llevaba explotadas hasta ese momento la Sociedad<sup>15</sup>.

A pesar de todo, las explotaciones mineras en los Pedroches se fueron más o menos manteniendo hasta los años 50, década en que comienza su declive definitivo hasta su práctica desaparición ya en la década siguiente, iniciándose a partir de entonces un proceso migratorio, paralelo al ocurrido en buena parte de la región, donde un amplio número de habitantes de los pueblos de la comarca abandonaron su tierra con destino a otras zonas del país más industrializadas: Madrid y Cataluña fundamentalmente. Buena parte de la mano de obra que trabajaba en las minas de la zona fueron a parar a la cuenca minera de Puertollano, en muchos casos como primer paso para su posterior traslado a los núcleos industriales antes indicados o a países de Europa occidental como Francia, Alemania o Suiza.

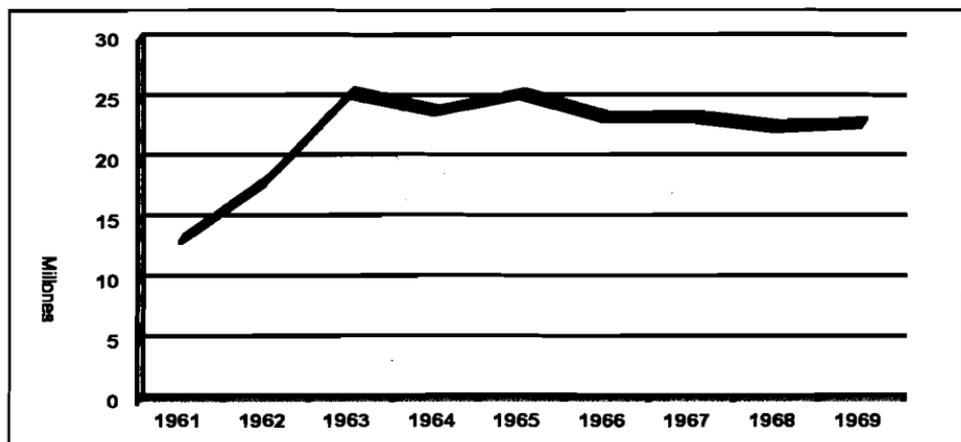
En un informe hecho público en el año 1962 por la propia SMMP se hace patente entre otras cosas, la decadencia progresiva de la línea: *«los viajeros en esta línea han aumentado ligeramente, pero el resto del tráfico ha seguido bajando como en años anteriores repercutiendo en los ingresos con cerca de tres millones menos que en 1961. Ha aumentado el coeficiente de explotación en 42'98%»*.

Efectivamente, el déficit económico que en 1961 fue de algo más de 13 millones de pesetas, según los datos facilitados por la Sociedad fue aumentando sensiblemente hasta situarse en torno a los 23 millones en 1969, con algunos altibajos a lo largo de la década (fig. 2).

<sup>14</sup> *La Gaceta de los caminos de hierro* (1907), p. 248.

<sup>15</sup> *Libro del Centenario. Peñarroya España*. Madrid, 1984, p. 563.

Figura n.º 2  
EVOLUCIÓN DEL DÉFICIT ENTRE 1961 Y 1969 (EN PTAS.)



Fuente: S.M.M.P. Elaboración: Propia

Y es que este déficit económico que experimentó la Compañía de Ferrocarriles de Peñarroya a Puertollano fue fruto de la disminución continua tanto del tráfico de viajeros como en el de mercancías, sobre todo de éste último, pues como se puede apreciar en el cuadro número 2, que recoge el tráfico de mercancías durante la última década de funcionamiento de la línea, aunque en las de gran velocidad (es decir, las mercancías transportadas en los automotores) se experimentó hacia mediados de la década un alza, no ocurrió lo mismo con las mercancías de pequeña velocidad, precisamente las más importantes en cuanto a la cantidad transportada.

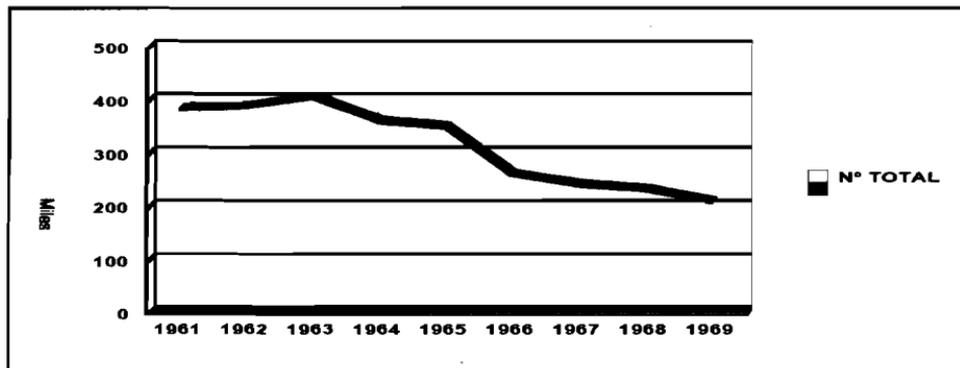
Cuadro n.º 2  
TRÁFICO DE MERCANCIAS ENTRE 1961 Y 1969

AÑO	MERCANCIAS GRAN VELOCIDAD		MERCANCIAS POCA VELOCIDAD	
	TM.	PTAS.	TM.	PTAS.
1961	1.141	497.447	111.223	9.993.707
1962	1.003	429.281	74.177	6.479.475
1963	921	399.284	52.302	5.301.964
1964	859	374.190	46.377	4.603.970
1965	1.934	690.287	39.954	3.906.157
1966	2.686	849.419	23.079	2.375.019
1966	2.452	817.636	15.546	1.598.835
1968	2.071	703.168	9.243	1.081.035
1960	1.810	636.385	5.358	575.781

Fuente: S.M.M.P. Elaboración: Propia.

También el tráfico de viajeros experimentó un descenso paulatino a lo largo de los 60, si bien la disminución no se inicia hasta el año 1964, en que el número de viajeros transportados fue de 364.381 frente a los 410.278 del año anterior (fig. 3).

Figura n.º 3  
**VIAJEROS TRANSPORTADOS ENTRE 1961 Y 1969**



Fuente: S.M.M.P. Elaboración: Propia.

Dado que esta línea ferroviaria se creó tal como ya dijimos, con el fin primordial de transportar los productos de las explotaciones mineras que la SMMP tenía en el norte de la provincia de Córdoba, una vez que esas explotaciones fueron cerradas y desmanteladas en buena medida por su pérdida de rentabilidad, el tren fue perdiendo interés para la compañía que lo gestionaba, hasta que se decidió finalmente su cierre y con ella se produjo una nueva etapa de aislamiento para los Pedroches, tierra que con tanta esperanza acogiera este «camino de hierro» y que dada la mala y escasa red viaria existente se vio de nuevo sumida en un semiabandono casi total, al estar fuera de las principales vías de comunicación que surcan el país.

#### 4. INFLUENCIA DEL FERROCARRIL EN LOS PEDROCHES

El tren de vía estrecha que recorrió durante buena parte de este siglo la comarca de los Pedroches no fue sólo un mero medio de transporte de mercancías y viajeros, sino que su influencia en la vida de las gentes de esta tierra y el desarrollo de la misma fue más allá.

Prácticamente desde la aparición del ferrocarril en nuestro país, los pueblos de los Pedroches fueron tomando conciencia de que este medio de transporte habría de ser el vehículo a través del cual la comarca saliera del aislamiento en que se veía sumida, sobre todo tras ser organizada la red principal de caminos y carreteras del Estado sin que ninguna de ellas atravesara esta parte de la provincia, lo que era difícil de asumir por sus habitantes sobre todo teniendo en cuenta que los Pedroches es uno de los pasos naturales entre la Meseta y Andalucía y que en la antigüedad transcurrían por aquí algunas vías importantes como la que unía Córdoba con Toledo<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> C. CASTILLA, «Algunos aspectos de la red viaria en los Pedroches.» *Actas II Congreso Historia de Andalucía. Andalucía contemporánea II*. CajaSur, Córdoba, 1996, pp. 255-264.

Efectivamente los Pedroches, a través del ferrocarril pudo comunicarse en un mayor grado con Córdoba (y por tanto con el resto de Andalucía) y también con Madrid a través de los enlaces con las distintas líneas como fue el caso de la que unía Belmez con la capital cordobesa y la que desde Ciudad Real llegaba hasta la frontera portuguesa, viejas reivindicaciones de las autoridades comarcales. Este hecho fue de singular trascendencia, pues como dice Valle Buenestado, la comarca al quedar conectada con otras zonas del país a través de la vía férrea se habría de convertir en un cauce valiosísimo para la exportación de ganados<sup>17</sup> con lo que se produjo la integración de la ganadería pedrocheña en el mercado regional y nacional.

A través del ferrocarril se dinamizó el intercambio de mercancías con lo que la actividad económica de la zona se vio influida en buena medida, sobre todo en aquellos momentos de más auge coincidente con las coyunturas alcistas que a nivel nacional experimentó España. Este incremento de la actividad económica influyó sobre todo en aquellas poblaciones que contaban ya con una economía no basada exclusivamente en la agricultura y ganadería o en la minería, como era el caso de Pozoblanco que supuso una importante transformación industrial, al instalarse en dicha localidad una serie de industrias conserveras, alimentarias y lánicas con lo que por ejemplo su producción de paños tuvo oportunidad de extenderse gracias a que el ferrocarril hacía más accesible y amplio su mercado potencial, se demostraba así la fuerza inductora de las comunicaciones en la promoción del progreso. Bien es verdad que aquellos prometedores comienzos, concretados en el crecimiento industrial de Pozoblanco no fueron secundados de modo análogo por otras poblaciones, quizá por falta de espíritu emprendedor, quizá por carencia de los incentivos públicos que hubieran sido necesarios o quizá también porque las gentes consideraran más segura la inversión del capital en bienes mobiliarios de renta fija o en Deuda del Estado<sup>18</sup>.

A nivel social también el ferrocarril tuvo una importante influencia pues el trasiego de gentes que se produjo dio lugar a una mayor extensión de las ideas y de las tendencias culturales de la época. El correo, pese a que hubo bastantes momentos en que su funcionamiento fue un tanto deficiente, sin duda ganó en eficacia y rapidez sobre todo a partir de mayo de 1921, aunque el problema no se resolvería totalmente hasta algunos años después<sup>19</sup>.

Asimismo algunos hechos llegaron a convertirse en algo tradicional como los que nos recuerda García-Cano: «¿quién no recuerda aquellas tardes de la salida de los quintos de Añora? Era algo tan original y ya llegó a ser tradicional que cada año por una única época en la salida de los mozos, se convertía en un auténtico acontecimiento». La llegada de algún personaje famoso o algún torero de fa-

<sup>17</sup> B. VALLE BUENESTADO, *Geografía Agraria de los Pedroches*. Diputación Provincial, Córdoba, 1985, p. 270.

<sup>18</sup> *El libro del Centenario...*, p. 475.

<sup>19</sup> El semanario *El Cronista del Valle*, se hizo eco en diversas ocasiones de la problemática que sufría el correo a causa de que los enlaces entre el ferrocarril de vía estrecha Peñarroya-Puertollano con los de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces y la M.Z.A. eran deficientes. Vid. M. MORENO VALERO, *Historia de la Prensa en Pozoblanco*, Pozoblanco, 1980, pp. 76 y ss.

ma se convertía en toda una fiesta en los alrededores de la estación, y no digamos cuando llegaba el día de la Virgen de Luna en que los primeros trenes de mercancías había de reforzarse con varios coches de viajeros ante el numeroso personal que se desplazaba en tren hasta el apeadero de la Jara para desde aquí dirigirse hasta el santuario de la patrona situado a pocos kilómetros de allí.

Numerosas fueron las estaciones y apeaderos que jalonaban la línea férrea, lo que se dejaba sentir en su entorno, bien por la construcción de caminos de acceso a ellas o bien mediante la apertura de calles y avenidas. Pero sin duda si en algún pueblo se dejó sentir esa influencia en los aspectos urbanos fue en Pozoblanco, donde a través de un largo proceso de actuaciones, muchas veces aisladas unas de otras, quedó configurada buena parte de la zona norte de la población, así como la actual calle Mayor, abierta con el objetivo primordial de unir el centro de la localidad con la estación.

Para la apertura de la calle Mayor hubieron de llevarse a cabo muy diversas actuaciones tendentes al ensanche de los antiguos callejones del Toro y de las Cañas, las cuales se iniciaron antes de la inauguración de la línea férrea, si bien habían de durar hasta después de la Guerra Civil. La importancia de este proyecto fue enorme ya que la apertura se concibió desde un primer momento para «vía principal» de la localidad<sup>20</sup>.

El proceso debió ser largo y complejo dadas las numerosas expropiaciones que hubo que realizar y por los intereses que concurrían lo que hacía que no siempre fuera posible el acuerdo con los propietarios de los terrenos afectados, ello hizo que finalmente el magnífico proyecto auspiciado por el Ayuntamiento no se realizará tal y como se tenía previsto, encontrándonos hoy con una calle de trazado irregular, cuya parte más ancha corresponde al antiguo callejón de las Cañas, el tramo más alejado del centro urbano<sup>21</sup>.

La construcción entre 1906-1907 del paseo de la Estación (hoy paseo de Marcos Redondo) y su posterior alineación y ensanche ya en los años 20 fue otra de las grandes operaciones urbanísticas derivadas de la instalación de la estación ferroviaria, importante no sólo por ser la vía de acceso a dicha estación, y haberse convertido en el principal espacio de ocio de la localidad, sino porque a partir de esta vía se articulará como hemos dicho, buena parte de la zona norte de la localidad, hoy una de las más dinámicas<sup>22</sup>.

No fueron estas las únicas actuaciones que se llevaron a cabo en este período y que directa o indirectamente se realizaron en función de la estación. Asimismo es de destacar el hecho de que las principales industrias que se fueron creando a partir de esta época estuvieran situadas en los alrededores de la estación o de las vías, como es el caso de la fábrica de harinas San Rafael o el matadero conocido como «La Salchi» las cuales contaban con sus propios muelles de carga y descarga y sus propios accesos a la línea férrea.

<sup>20</sup> Vid. C. CASTILLA, «La influencia del ferrocarril en el plano de Pozoblanco», en *P. M. Pozoblanco*, 32 y 33, septiembre, 1990, p. 31.

<sup>21</sup> *Ibid.*, p. 32.

<sup>22</sup> *Ibid.*, p. 33.

También otras localidades vieron como la instalación de una estación cerca del núcleo urbano influiría en su trazado, aunque en menor medida dado que aquella se situaba algo más retirada que en el caso de Pozoblanco, no obstante encontramos aquí que tienen una calle o incluso barrios denominados «de la Estación» como es el caso de Villanueva de Córdoba, Conquista y otras localidades y que generalmente era la vía de acceso a la estación desde el núcleo urbano.

## 5. CONCLUSIÓN

La importancia que desde el principio tuvo el ferrocarril como un elemento importante de la industrialización en los distintos países de Europa tuvo su reflejo en España donde a partir del segundo tercio del siglo XIX habría de iniciarse un proceso de construcción de la red férrea que culminaría a principios del presente siglo, marcado en buena medida por la dependencia del exterior, sobre todo de Gran Bretaña y Francia, los cuales invirtieron cuantiosos capitales en la construcción de las distintas líneas que el Estado español fue concediendo, si bien desde fecha temprana desde la propia Administración se marcarían las pautas generales a seguir.

La construcción del ferrocarril de vía estrecha de Peñarroya a Puertollano se sitúa pues al final del proceso de extensión de la red ferroviaria española, cuando el automóvil comienza ya a surcar las carreteras del país. No obstante y dada la mala situación que presentaban los caminos de los Pedroches, junto con el aislamiento a que esta comarca se veía sometida desde mucho tiempo atrás, hizo que esta línea fuera recibida con tanta esperanza como desaliento causó su cierre 64 años después.

Grandes fueron las esperanzas y también la importancia que este medio de locomoción, que pese a nacer con fines ajenos a los intereses propios de la comarca, se configuró como el eje vital de una tierra dinámica pero necesitada de un incentivo que la hiciera salir de su letargo de siglos, y ese revulsivo sin duda fue este ferrocarril que hoy no es sino un elemento más de la larga historia de los Pedroches.