

LA TRACCIÓN A VAPOR EN LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE PEÑARROYA-PUERTOLLANO (1924-1956)

Jerónimo López Mohedano

Cronista Oficial de Peñarroya-Pueblonuevo

RESUMEN

Para evitar la nacionalización de facto propugnada por la dictadura de Primo de Rivera, la Compañía Peñarroya renombró su línea ferroviaria Peñarroya-Puertollano, y cambió el consejo de administración siendo este periodo pseudo-español el que se trata en esta obra y el final, ya bajo las siglas de la empresa estatal FEVE.

Se planificó renovar la flota de vapor primero con locomotoras de segunda mano y con otros nuevos proyectos que no eran viables después de la crisis financiera de 1929, la llegada de la 2ª República, el desastre producido por la Guerra Civil, la dura posguerra y la autarquía, que no permitieron la recuperación de la línea ferroviaria a pesar de la puesta en marcha de nuevas compras de materiales de segunda mano o casi residuos, al igual que las locomotoras Decapod 150, las locomotoras tunecinas, ignorando el proceso de dieselización y el ignominioso final de este ferrocarril en 1970. Antiguos ferroviarios, maestros de talleres generales e ingenieros, entre otros, contaron sus experiencias desde finales de los años 20, a través de la guerra y hasta el traslado de la línea al Estado para su funcionamiento mientras que inexorablemente, la tracción a vapor se extinguió en favor del diésel.

Palabras clave: Peñarroya-Pueblonuevo, tunecinas, ferrocarril, guerra civil, Cerco industrial, Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya (SMMP), Puertollano, Decapod 150

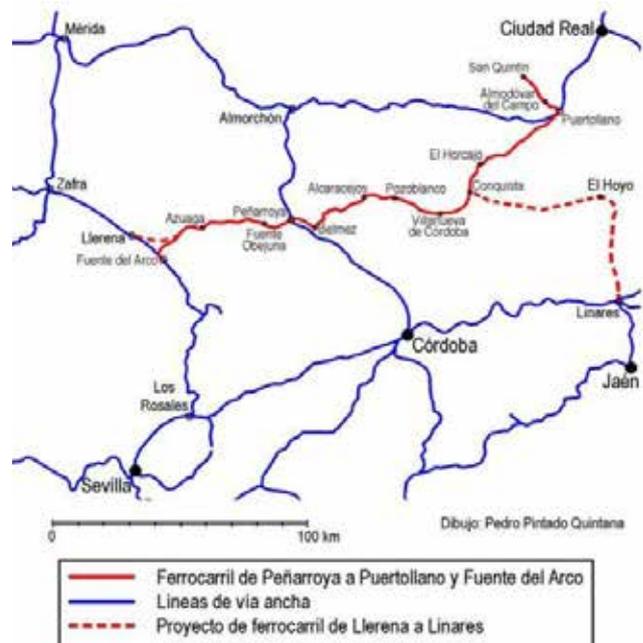
ABSTRACT

To avoid the de facto nationalization advocated by the Primo de Rivera dictatorship, the Peñarroya Society renamed its railway line Peñarroya-Puertollano, and changed the board of directors. This pseudo Spanish period is treated in this work as well as the subsequent period, already under the acronym of the state company FEVE.

It was intended to renew the fleet, first with used steam locomotives and with new ones, projects that were not viable after the financial crisis of 1929, the

arrival of the Second Republic, the disaster produced by the Civil War, the harsh postwar period and the autarchy. These events did not allow the railway line to recover despite the commissioning of new purchases of second-hand or almost waste material, such as the Decapod 150 locomotives, the "Tunisian ones", which canceled the process of using diesel engines and that caused the ignominious end of this railway in 1970. Old railwaymen, general workshop masters and engineers, among others, have narrated their experiences since the late 1920s, the civil war and the transfer of the railway line to the state for its exploitation while, inexorably, the steam traction was extinguished in favor of that of diesel

Keywords: Peñarroya-Pueblonuevo, Tunisian locomotives, railroad, civil war, Industrial Estate, Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya (SMMP), Puertollano, Decapod 150.



ANTECEDENTES HISTÓRICOS

En 1916, durante la gran expansión económica generada por la neutralidad española durante la 1ª Guerra Mundial, y una vez dejada en suspenso la opción del último tramo ferroviario entre Conquista y Linares -de la que seguía manteniendo el permiso para una futura construcción- que se habría ajustado hasta entonces a la línea proyectada e impulsada por el ingeniero y exdirector general de la *Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya (SMMP)* Charles Ledoux -esto es la línea métrica de Fuente del Arco-Peñarroya y Conquista- la Sociedad de Peñarroya presentó su proyecto de un ferrocarril secundario entre Conquista y Puertollano, tramo de 55 abruptos kilómetros² que permitiría unir sus dos centros minero-industriales más dinámicos y productivos. Sus enormes influencias en la capital del Reino -presidía el Consejo de Ministros en el que sería su tercer y último mandato, Álvaro de Figueroa, Conde de Romanones, cuyas intensas relaciones empresariales con la SMMP eran de todos conocidas²- se materializaron en la aprobación de dicho proyecto por la mayoría en el Congreso en enero de 1919 a pesar de la votación en contra de toda la oposición y más señaladamente con las protestas de los diputados socialistas Francisco Largo Caballero, que destacó el no tener la garantía de interés por parte del Estado y la vulneración de la ley que se producía al no estar la SMMP domiciliada en España y, como remarcaría Andrés Saborit, «*porque el proyecto no tiene otra finalidad que la de proteger los intereses de una gran Compañía -la de Peñarroya-, que no es española*» (*El Socialista*, 23-1-19).

Y mientras continuaban salvándose los obstáculos orográficos planteados por las obras de la línea en dirección a Puertollano, el 13 de septiembre de 1923 se materializó el golpe de Estado del general Miguel Primo de Rivera, capitán general de Barcelona, con nacionalización de líneas férreas en situación irregular o de la amenaza que supondría la gestión estatal de las líneas concertadas, merced al proyecto de Estatuto Ferroviario del teniente coronel Gil Clemente, que tanto alarmaría a las compañías explotadoras, pero que sería desechado y permitiría el aprobado en julio del 1924, ya que el Dictador pretendía que al ser un sector estratégico el ferrocarril debería estar



Archivo Manuel Montes Mira

controlado por capital español, la SMMP, considerando las optimistas perspectivas del crecimiento del tráfico de mercancías, constituyó ese 29 de octubre una empresa filial³, con el apoyo del rey Alfonso XIII. Para evitar los efectos derivados de una hipotética, cuya razón social sería *Compañía de los Ferrocarriles de Peñarroya y Puertollano* -habitualmente conocida como el *P y P-*, que el 1º de enero de 1924 se haría cargo de las líneas y concesiones ferroviarias que hasta esa fecha había administrado directamente la SMMP, empresa que no ingresaría en el nuevo orden ferroviario para evitar la fiscalización de sus cuentas, y que dos años después conseguiría la autorización gubernamental para realizar una emisión extraordinaria de acciones con la que mantendría el control de la empresa⁴.

1 En este tramo se superaron las fuertes rampas y pendientes máximas de la línea y se tuvieron que acometer obras de envergadura, como fueron los túneles de El Horcajo y el del puerto de Niefla, de 1.055 y 474 metros respectivamente, sin olvidar la construcción del imponente viaducto en curva de El Horcajo, con sus 8 arosos arcos de fábrica de 18 metros de luz y una altura máxima de 31.

2 El profesor, y académico, Rafael Hernando Luna no duda en afirmar, quizás un tanto exageradamente, que «*la SMMP tenía como empleado a Romanones, un presidente del Consejo de ministros de España*»

3 La SMMP se las había ingeniado para retrasar el cumplimiento de la R.O. de 4 de julio de 1921 que disponía su obligatoriedad de crear de una empresa autónoma a la que la empresa francesa debería aportar sus ferrocarriles, dado el carácter público de sus concesiones.

4 MOLERO CABALLERO, Gabriel y GARCÍA-CANO SÁNCHEZ, Manuel "El Ferrocarril Fuente del Arco-Peñarroya-Puertollano-San Quintín (1895-1970)". Valencia: Gráficas Benaguacil SL. 6ª Edición 2021, pp. 143-144. Desde ahora: (*El Ferrocarril Fuente del Arco...*, pp...)



Cocheras de Peñarroya 1961: la 1-4-0T n.º 22, a la izquierda, junto a la Mallet n.º 23 (Foto Jeremy Wiseman)

Hasta estas fechas el parque motor heredado de la extinguida *Fuente del Arco-Peñarroya-Conquista* estaba formado por locomotoras que recibieron nombres de poblaciones o lugares geográficos y fueron reenumeradas entre el 1 y el 21: la 1ª serie adquirida en 1894 a la empresa francesa *Fives-Lille*, cuando se estaba construyendo el primer tramo de 68 km entre Peñarroya y Fuente del Arco -que entraría en funcionamiento en agosto del año siguiente- del tipo 0-3-0T⁵ nombradas como *Almodóvar del Campo* (1), *Azuaga* (2), *Granja de Torrehermosa* (3) y *Puertollano* (4). La 2ª serie, también comprada a la *Fives-Lille* en 1896, pero del tipo 0-4-0T -las *Zújar* (5), *Bembézar* (6) y *San Pedro* (7)- y en 1900 la 3ª serie, del mismo tipo que la precedente, pero de la *Société Alsacienne* -que fueron las primeras de fabricación formalmente no francesa utilizadas en el PFA, ya que desde la derrota sufrida en 1870 por Napoleón III en la guerra franco prusiana, Alsacia había sido anexionada junto a Lorena al Imperio Alemán- las *Peñarroya* (8) y *Villamayor* (9)-. Ya en el nuevo siglo XX, en 1903, para atender las necesidades del tramo de 52'914 km que se construiría entre Peñarroya y Pozoblanco llegaría la 4ª serie de *Fives-Lille*, del tipo 0-4-0T – máquinas de la serie empresarial 106, con un valor de 66.000 pesetas la unidad- cuyas denominaciones serían *Belmez* (10), *Villanueva del Duque* (11), *Alcaracejos* (12) y *Pozoblanco* (13). De 1905 son las dos locomotoras 0-4-0T, las *Puerto Rubio* (14) y *Guadalmaz* (15), de la 5ª serie, iguales a las anteriores, aunque 4.000 pesetas más baratas cada unidad. Las de la 6ª, compradas en 1907 y que fueron nomi-

nadas como *Villanueva de Córdoba* (16), *Conquista* (17) y *El Horcajo* (18), habían sido fabricadas por la *Société Alsacienne* y eran del tipo 0-4-0T para poder atender los 62 km que suponían las prolongaciones de la línea del PFA, que alcanzaba una longitud total de 161 km hasta Conquista y El Horcajo. La 7ª, y última serie de máquinas de vapor adquiridas por esta compañía ya en 1914 - año del comienzo de la I Guerra Mundial- para el transporte de viajeros, aunque también harían trenes de mercancías, estaba compuesta por las elegantes *Berlanga* (19), *Pueblo Nuevo del Terrible* (20) y *Fuente del Arco* (21) y eran del tipo 2-3-0, también manufacturadas por la *Alsacienne*. Fueron las más potentes y rápidas con las que había contado este parque motor hasta bien pasado el ecuador de los años veinte⁶. Una de las consecuencias del aumento del parque móvil del P y P se materializaría en la importante ampliación de los Talleres Generales que la SMMP tenía en la villa de Pueblo Nuevo del Terrible, en donde también estaba ubicada su dirección en España

LAS NUEVAS INCORPORACIONES AL PARQUE MOTOR

En diciembre de 1927, veinte años después de alcanzar Conquista, la nueva P y P -que se había convertido en la 2ª vía métrica española al alcanzar por los 241 km de longitud- procedió en Puertollano a la inauguración de su último tramo, un tramo electrificado para salvar las grandes rampas o des-

5 Tipo de rodaje de las locomotoras: la cifra central indica el número de ejes acoplados para la tracción y las otras dos, de los libres. La T significa que el tender está incorporado a la máquina. (WIKIPEDIA)

6 LÓPEZ MOHEDANO, JERÓNIMO: *Los ferrocarriles de la Sierra de Córdoba*. Capítulo 3: "Desde los albores del siglo XX a la Gran Guerra". Inédito 1998. Págs. 6 y ss.



Dirección peñarriblense de la SMMP (Foto Ángel Perry años 60)

niveles (sobre el nivel del mar Conquista está a 599 metros, mientras que en la ciudad manchega marca los 714) que el parque de la tracción del vapor de la empresa no permitía superar, para el que se adquirieron 5 excepcionales locomotoras francesas del tipo C-C construidas este mismo año por la *Société Alsacienne Belfort* -que muy pronto serían conocidas con el nombre de “cocodrilos” por la disposición de sus morros opuestos tras las cabinas de conducción- que sin ser articuladas estaban dotadas con bielas de acoplamiento entre sus ejes. Con un peso de 55 toneladas siendo la potencia conjunta de sus motores 980 CV.

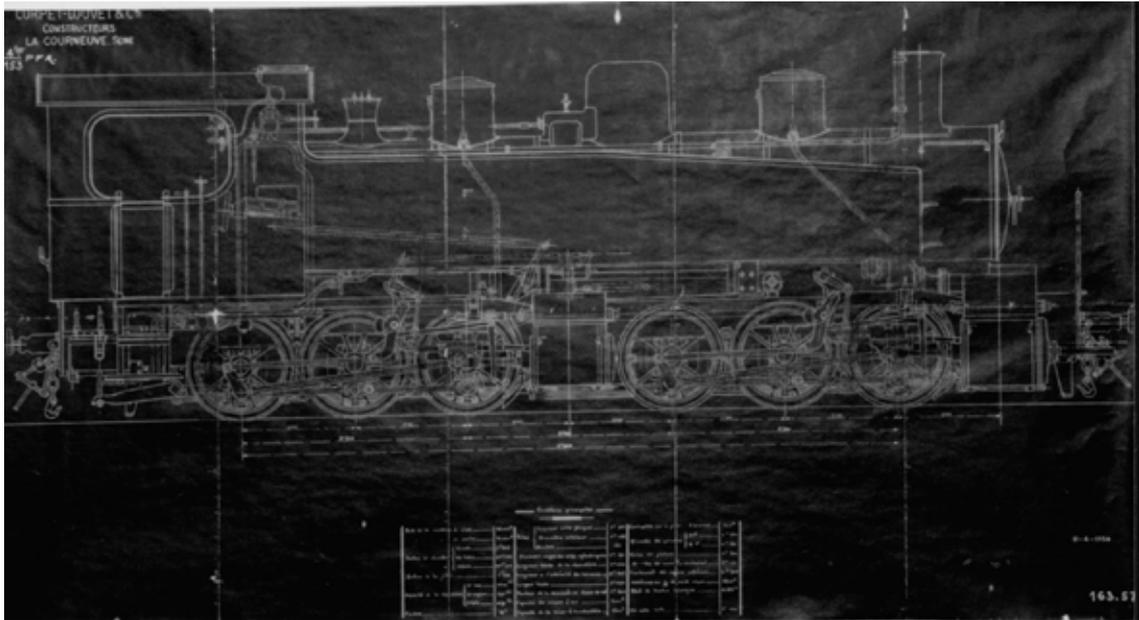
Estas máquinas llegaron vía Almorchón a la estación de Peñarroya «y ahí cerca de la cochera de La Montera, donde juntaban las vías Ancha y Estrecha fueron bajadas de los vagones que las habían traído y puestas sobre la vía estrecha para ser remolcadas posteriormente hasta Conquista por máquinas de vapor» y desde donde hicieron el trayecto electrificado por sus medios hasta Puertollano, según el interesante testimonio de Esteban Martín Pindado en su entrevista del 20 de mayo de 1995.

Para reforzar los tráficos del resto de la línea se adquirió -y puso en servicio en este mismo año- a la empresa francesa *La Meuse*, la que sería la más potente de las máquinas de vapor de la línea hasta los años 50: una del tipo 140T capaz de desarrollar 700 CV de potencia, renumerada como la 22 y considerada como extraordinaria entre el personal ferroviario que trabajó con ella, recibiría el apelativo cariñoso de “la Chata”, no solo por su muy corta

chimenea sino por estimarla como la más bonita de todas las de esta línea. Fue empleada principalmente en convoyes de 250 toneladas, compuestos a vagón completo, que llevaban carbones de Puertollano a la central Térmica instalada en el Cerco de Peñarroya-Pueblonuevo, evitándose la doble tracción. La existencia en la Biblioteca Municipal de Peñarroya-Pueblonuevo de un plano fechado en el 7-3-1927 del esquema de una locomotora del tipo 1-4-0T toneladas en la que se especifica un orden de marcha de 51 toneladas y una longitud entre los topes de 9'40 metros, sin que aparezca el nombre de la constructora, sugiere que se consideraron otras opciones para atender este refuerzo.

En 1928 entra en servicio la locomotora *Henschel Mallet*⁷ del tipo 0-3-0+0-3-0, la primera articulada y del sistema Compound de esta línea, y que sería la última de las recibirían una numeración propia de la empresa, el 23. Con un peso en vacío de 45 toneladas, alcanzaba las 54 en servicio. Sus frenos eran de vacío y de husillo y era capaz de arrastrar convoyes de 300 toneladas. Como había sido fabricada para el ejército germano en 1917, fue empleada en los 1400 kilómetros construidos para unir las ciudades de Damasco con Medina y La Meca -aunque el trazado se interrumpiría en Medina- en el entonces Imperio Otomano, por lo que fue uno de los objetivos del ejército británico y del mítico coronel Thomas E. Lawrence, más conocido como “*Lawrence de Arabia*” en el frente de Oriente Próximo. Tras la derrota, y como de ocasión, la SMMP compró en 1925, en París, esta locomotora, a pesar de que el ancho de los

⁷ Con un grupo motor fijo debajo de la parte trasera y otro movable hacia los costados, en la delantera. En las compound, o de motor compuesto, se producía una expansión del vapor en dos o más etapas.



Esquema locomotora Corpet-Lovet (Foto JLM)

ferrocarriles turcos era de 1'05 metros. Fue enviada por Hendaya y llegó sobre una batea por el ferrocarril Almorchón-Córdoba en un estado lamentable a los Talleres Generales de Pueblonuevo del Terrible, donde tras un larguísimo y concienzudo periodo de trabajo, la adaptaron al ancho métrico, simplificaron los complicados mecanismos de funcionamiento, aun a costa de generar grandes problemas en las tareas de mantenimiento⁸ y en las obligadas revisiones totales, la última de las cuales sería, según el dietario del ingeniero francés Pierre Rousseau, la de 1954, siendo desguazada en 1.968.

A finales de 1928 o principios del 1929, el equipo técnico y directivo del P y P se reunió en su sede de la Dirección y oficinas en Peñarroya-Pueblonuevo para redactar las condiciones que habrían de cumplir las nuevas locomotoras que se deseaban adquirir proyectadas para atender las necesidades propias de esta línea, entre las que se especificaba que, además de ser del tipo 030+030T y sistema Compound de doble expansión, debería alcanzar los 55-60 kilómetros a la hora en terreno llano, y tener capacidad para arrastrar un tren de 300 toneladas, más su propio peso, al tiempo que su autonomía mínima sin aprovisionamiento

fuera la del recorrido entre Peñarroya y Conquista (93 Km), utilizando como combustible el carbón menudo, de calidad fragua y 7.820 calorías, u otro inferior de 6.500, requerimientos que fueron confirmados por la dirección parisina. Dos empresas respondieron en 1930 con sendos proyectos:

La francesa "*CorpetLouvet & C^{ie}*", constructores de La Courneuve, Seine, ofertaban el ya el 14 de abril una locomotora Compound del tipo 030+030T con un peso en vacío de 42.000 kilos, que alcanzaba hasta los 50.000 en servicio, con una capacidad de 5.000 litros de agua en sus depósitos y de 1.500 kilos de combustible. Tenía una longitud, comprendidos los topes, de 10,895 metros y una anchura máxima, de 2'430. La altura desde el rail hasta el borde de la chimenea era de 3'5 metros y 1010 milímetros el diámetro de sus ruedas motrices⁹.

La *Maquinista Terrestre y Marítima (MTM)*, empresa metalúrgica de Barcelona, respondió proponiendo el que iba a ser el único proyecto realizado en España para construir una locomotora ténder del sistema Mallet: máquina del tipo 030+030T, con una longitud de 12'59 metros y 3'70 de alto, 62.000 kilos de peso en servicio; 2.000 kilos de carbón en carga y 6.800

8 Juan Clodoaldo Mohedano González -tío abuelo del autor y empleado del ferrocarril de la SMMP tras su vuelta de la emigración en Argentina- contaba de esta locomotora: «La 23 era como si fueran dos máquinas acopladas en el mismo chasis. Con sus cuatro cajas que encerraban sus cilindros situados dos a dos en la mitad y en la parte delantera, lo que la hacía ser una de las más potentes de la línea métrica, pero también la más difícil de reparar dada la condición de sus mecanismos de funcionamiento, por lo que hacía temblar a los empleados de los Talleres cada vez que entraba en reparaciones, a pesar de que habían simplificado notablemente sus mecanismos».

9 Otros datos que aparecen en el esquema son que la parrilla admitía hasta 300 kilos de carbón o que la distancia entre las placas tubulares era de 3.901 metros y su timbre de 13 kilos. El esfuerzo de tracción teórico llegaba hasta los 11.870 kilos siendo el diámetro de sus dos cilindros de alta presión de 0'350 metros, y el de los dos de baja, 0'530. La caldera tenía 7 metros de longitud y un diámetro medio del cuerpo cilíndrico de 1'180 metros, lo que permitía una capacidad en agua de 3.400 litros que sumados a los 1.190 de vapor, daban un total de 4.590.

litros de agua en los tanques¹⁰. Este sería finalmente el aceptado por el P y P, aunque no se materializaría por la recesión económica generalizada de los años treinta¹¹.

El fracaso del golpe de estado de julio de 1936 va a generar en una larga guerra civil de casi tres años de duración. El tráfico ferroviario se interrumpe en aquella aciaga tarde del sábado 18 entre el Valle del Guadiato a Córdoba y a Pozoblanco, lugares en los que la sublevación ha triunfado, mientras los trabajadores muestran su apoyo al Gobierno con la declaración de la huelga general, algo de manual casi para el movimiento obrero. Hasta el 15 de agosto las fuerzas gubernamentales, apoyadas por milicias mineras de Puertollano desplazadas hasta las cercanías usando la línea métrica, no consiguen recuperar el control de todo el trazado del P y P no pudiéndose reanudar en pocos días los servicios de transportes hasta que en las primeras semanas de octubre la doble ofensiva diseñada por el general Queipo de Llano vaya ocupando desde Sevilla, Fuente del Arco y siguiendo la ruta marcada por el P y P en tierras pacenses alcanzase Fuente Obejuna, donde aguardaría los rebeldes la llegada de las fuerzas procedentes de la capital cordobesa antes del 13 ocupar las minas e industrias de Peñarroya-Pueblonuevo, la capital de la cuenca minera. Una cuenca de la que habían huido entre el 75 y el 80% de sus pobladores vía Almorchón o hacia Puertollano utilizando locomotoras y vagones de los dos ferrocarriles que atravesaban la comarca, al tiempo que se pretendía evitar que la mayor cantidad posible quedase en manos de los rebeldes, lugares a donde considerando su condición de retaguardia y de mayor seguridad para material y personal. La SMMP decidió también trasladar la dirección de su ferrocarril a Puertollano.

Cuando los rebeldes quisieron poner en explotación el tramo entre la estación de Cámaras Altas y Fuente del Arco «*vía de excepcional importancia por unir, a lo largo del frente, la zona de Córdoba con la de Extremadura*» solo pudieron disponer de 68 empleados y obreros del total de 341 anteriores; 2 locomotoras, de 23; 5 coches, de 63; 1 furgón, de 17 y 224 vagones, de 530¹². No es de extrañar que



Tubize serie 20. (Foto: R. Todt)

buscasen locomotoras de refuerzo y así, tras la caída de Málaga en febrero de 1937 por parte de los servicios militarizados de la SMMP se capacitó «*al nuevo personal improvisado y se alquilaron a cualquier precio*» y se trasladaron a esta línea seis de las máquinas que formaban parte del parque motor de la compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, especulándose que pudieran ser de las del tipo 0-3-0T de la serie 20 fabricadas en Bélgica en 1906 por la empresa *Usines Métallurgiques de Tubize* para estos ferrocarriles. La estancia de las locomotoras malagueñas se prolongó, una vez terminada la guerra, hasta mediados de 1939 en el que finalizó el alquiler y volvieron a su lugar de origen.

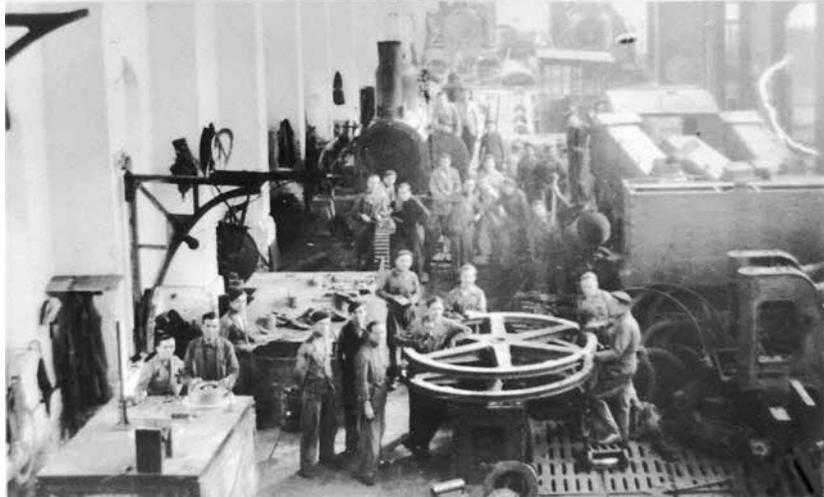
Los servicios prestados por el personal militarizado de la Sociedad de Peñarroya en el P y P, de aprovisionamiento y municionamiento, alcanzaron «*la extrema vanguardia en el sector de Cámaras Altas*» y a otras zonas peligrosas por la proximidad de otros frentes, aunque desde 1937 se consideraba casi normalizado su funcionamiento en cuanto a los tráficos civiles se refería¹³. Aunque tras sendas ofensivas cambiaran de manos las poblaciones de Villanueva del Duque y de Alcaracejos, fue el tramo entre estas estaciones y la de Cámaras Altas el único que estuvo fuera de servicio permanentemente: en él estaba el lugar conocido como «El Corte» «*donde había trincheras, pues habían*

10 MORAGAS, ANTONI: «Locomotoras 6. Mallet en España». Barcelona: M.A.F. Editor. 1991, pp. 33-37.

11 VV.AA.: *Libro del Centenario Peñarroya-España 1881-1991*. Madrid: Editorial Mateu Cromo, 1984. 2ª Edición, pp. 567. La crisis que siguió al Crack de la bolsa neoyorquina de 1929 y el hundimiento posterior, de las cotizaciones mundiales del plomo que tanto afectaría a los transportes y a la fundición peñarriblense con el cierre de la mina de El Soldado y los síntomas de agotamiento de la de San Quintín. Para el P y P las consecuencias se manifestaron con una drástica disminución del número de viajeros y del volumen de mercancías, que generaría un déficit que se vería incrementado con las subidas salariales estipuladas en la legislación de una República que tampoco permitía los reajustes de tarifas que para compensarlo solicitaba la empresa, lo que llevó a sus responsables a plantearse la posibilidad de una clausura total de la línea.

12 AGUDO Y GUTIÉRREZ DE LA LOSILLA, José. «Memoria de los Servicios Militarizados de la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya». Peñarroya-Pueblonuevo 1939. Archivo de ENCASUR. (Informe 1937), pp. 9 y 20-21.

13 *Ibid.*—Gráficos II, pp. 1 y s.s. También se especifican «*las agresiones enemigas*» sobre el P y P: 29 voladuras por explosivos; 10 bombas de aviación y 100 proyectiles de artillería. En el apartado sobre los Talleres Generales se enumeran trimestralmente hasta el final de la guerra, las reparaciones de 424 locomotoras y 250 vagones de todos los ferrocarriles que convergían en el nudo ferroviario peñarriblense, lo que puede indicar no solo la importancia de estos talleres, sino la calidad de su maquinaria y la competencia de sus empleados.



Taller de máquinas en Peñarroya-Pueblonuevo

estado la zonas roja y nacional juntas, y había que pasar de un lado a otro andando», según recordaba la peñarriblense Alicia Menea al volver en una batea de la Estrecha desde Puertollano en 1939.

En el trayecto entre San Quintín y las minas de El Soldado, controlado e intervenido por el gobierno de la República, este ferrocarril realizó fundamentalmente labores de transporte de tropas y material. Como curiosidad más destacada está el blindaje de la locomotora n.º 22, la Meuse, en los talleres Calatrava de Puertollano, a petición del jefe de brigada de trenes blindados de la 3ª División, para lo cual se cubrió con una especie de faldones de hierro su carenado y se instaló en el corto voladizo de la parte delantera una garita con mirillas para utilizar dos ametralladoras. Su base de operaciones se ubicó en la estación de Pozoblanco. (*El Ferrocarril Fuente del Arco...*, pp.102).

Martín Pindado, entonces fogonero de primera, recordaba *«inmediatamente se iniciaron servicios para la retirada de heridos en el frente, pues los nacionales llegaron hasta Cámaras Altas y nosotros llegábamos hasta el kilómetro 30, bien pasada la estación de El Soldado y allí aguardábamos a que nos llegasen los heridos por medio de vagonetas empujadas por los soldados por la vía». «También con la 22, que estaba blindada y que creo que blindaron aquí, en Peñarroya¹⁴ (...) La composición de este tren era de un furgón de 4 ejes y de un vagón largo, también de 4 ejes, y por delante una batea con sacos terreros y ametralladoras»* como una manera de aminorar los efectos del posible minado de la vía.

Aunque se recuerdan ataques aéreos a convoyes o a instalaciones de este ferrocarril, los daños no resultaron importantes. Fueron bombardeadas especialmente Peñarroya-Pueblonuevo -por albergar el centro de mando del VIIIº Ejército y por su condición de importante un nudo ferroviario- y Pozoblanco al convertirse en objetivo prioritario, e inalcanzable, de los esfuerzos bélicos en esta zona por parte del general Queipo de Llano. Al parecer solo quedó fuera de servicio una de las 23 locomotoras del P y P y un escaso número de vagones.

LAS TUNECINAS, EL FINAL DE UNA ÉPOCA

A las entendibles dificultades para una imperiosa renovación del parque motor del P y P debidas a la larga guerra civil, similares a la del resto del parque español- vinieron a sumarse las derivadas de la posterior Guerra Mundial y la ocupación militar de Francia por los ejércitos nazis, así como la política nacional de potenciar, dentro de la penuria que se vivía en España, todo lo relacionado con la recién creada RENFE ignorando al resto de las compañías férreas no integradas en ella. Cuando mediada la década de los cuarenta la SMMP trató de revitalizar sus instalaciones en las dos orillas del Mediterráneo modernizando buena parte del utillaje industrial e introduciendo las técnicas más en boga, en España la autarquía y la retirada de embajadores de Madrid atendiendo a las resoluciones de las Naciones Unidas y el consiguiente cierre de la frontera francesa, congelaron los proyectos empresariales de la Sociedad de Peñarroya-

¹⁴ Jacinto M^a. Arévalo Molina, historiador militar especialista en trenes blindados del mundo, envió a Gabriel Molero el estudio del proyecto para la construcción del blindaje sobre la locomotora más adecuada del P y P, la 22, y el armamento, estimando en un mes el tiempo de ejecución, con un presupuesto de 39.443 pesetas, a realizar por taller de la zona a partir de julio de 1938. (*El Ferrocarril Fuente del Arco...*, pp. 102).



Decapod 150-859 en Peñarroya (Foto Frank Jones)

ya y provocaron un proceso de decadencia minero e industrial irreversible en menos de dos décadas especialmente para el norte de la provincia cordobesa y que se mantuvo viva como principal causa del origen de la desaparición del núcleo minero industrial peñarriblense entre los vecinos de la cuenca.

A finales de 1950 la Asamblea General de la ONU revocó la anterior resolución que había impedido la importación de nuevas locomotoras y material ferroviario, mientras la industria nacional era incapaz de atender a los pedidos por la falta de energía o de los materiales que se precisaban para ello, pero la situación económica hizo que fuera más viable para algunas compañías métricas la adquisición de materiales de ocasión en otros países, que de nueva fabricación, opción que fue también la utilizada por el P y P para llevar a cabo la más importante incorporación de locomotoras de vapor a su parque motor hasta el cierre de la línea en 1970. Las tres fueron conocidas inicialmente como las "Túnez" seguido por la numeración de ochocientos y, coloquialmente, como las *tunecinas*.

El dietario del ingeniero Pierre Rousseau -enviado por la dirección parisina a Peñarroya-Pueblonuevo y que fue jefe de Talleres Generales- permite conocer parte de la historia de estas interesantes y potentes Decapod del tipo 1-5-0 de ancho métrico con tender acoplado de tres ejes que les permitía llevar una gran cantidad de carbón y de agua, construidas en 1931 en Bélgica por la sociedad Franco-Belge para la *Compagnie des phosphates et des chemins de fer de Gafsa*, en el protectorado francés de Túnez para una línea que tenía una longitud de 242,2 km -casi igual a la de la

que vendría destinada- y supervivientes de los combates habidos durante la Segunda Guerra Mundial, tras cuya terminación la empresa inició una gradual sustitución de la tracción a vapor por la diésel, que puso fuera de servicio y desechó a tipo de locomotoras en los últimos años de la década.

En la reunión habida en el edificio de la Dirección en Peñarroya-Pueblonuevo del 6 de abril de 1951, siendo director del P y P Valentín Veyrunes, se considerase la compra de un lote de aquellas locomotoras aunque, en principio, se barajasen las posibilidades de ser desguazadas en Málaga y en Cartagena o una posible incorporación a la línea tras la comprobación del estado del material en origen y la posibilidad de reparación en los talleres empresariales, una incorporación que permitiría refuerzo de la tracción con el que hacer frente a la creciente demanda de transporte existente, ya que estas Decapod -decápodo, por sus cinco ejes acoplados- eran de fabricación más moderna y de una potencia superior a cualquiera de las del envejecido parque motor del P y P.

Las locomotoras adquiridas por intermediación de la firma francesa *Hughes Dumond y Cie*, llegaron al puerto malagueño el 2 de julio de 1952 y ya las estaban esperando dos equipos de mecánicos de la Sociedad de Peñarroya, uno para desarmarlas parcialmente en el mismo puerto y otro para cargarlas sobre vagones que permitieran su traslado vía Córdoba a los Talleres Generales en la capital del Valle del Guadiato, superando las dificultades de los túneles que hacían posible el vencimiento del fuerte desnivel entre esta capital y la estación de Cerro Muriano. Más de un mes

después se verificó la llegada escalonada a los Talleres los días 7, 8 y 9 de agosto. «Estuvieron, aproximadamente entre seis meses y un año de reparaciones, pues hubo que revisarlas completamente porque estaban para chatarra. Fueron totalmente desarmadas, reconstruidas y completamente revisadas. Se ajustaron y se prepararon para superar la “visita de mina”, esto es la inspección del Ingeniero de Industria y Minas, que venía de Córdoba para comprobar el óptimo estado de la caldera, pues el resto de la mecánica no les interesaba a ellos, y daban el visto bueno tras el que colocaban un sello metálico [de aptitud] en la caldera. Y luego se hacía la de funcionamiento real, la de carga, por parte del personal del P y P que venía ver cómo iba la máquina en camino. La prueba clásica se hacía en el trayecto desde Peñarroya hasta Peñas Blancas, donde les hacían subir esa empinada rampa con carga, y que era la obligada para todas las máquinas antes de volver a circular por la línea. (...) Eran unas buenas locomotoras, aunque el fin del vapor estaba ya próximo»¹⁵

Puestas en servicio por el P y P a lo largo de 1953¹⁶, las Decapod no recibieron ni nombre, ni número, por parte de la empresa, manteniendo los la compañía de procedencia: 150.859, 150.863 y 150.864¹⁷ que aparecían debajo de las siglas SMMP en sendas cartelas sobre los carenados laterales de la larga y estrecha caldera. Entre su personal serían conocidas por las tres últimas cifras. Eran capaces de arrastrar trenes de mercancías de 400 toneladas. El 23 de diciembre de este año, por la “Túnez” n.º 859 realizó en Conquista una exitosa prueba para el arrastre del tren correo número 24, en presencia del Inspector de la Línea Julio Moruno y del jefe de Estación, Sr. Corral, le permitió su uso para este tipo de composiciones. La puesta en servicio de las *tunecinas* obligó a mejorar y ampliar la capacidad de las playas de las estaciones, en el trayecto Peñarroya-Conquista en el que fueron habitualmente empleadas. Las plataformas giratorias de máquinas en estas dos estaciones, se quedaron pequeñas y resultaban bastante dificultosas las maniobras para los cambios de sentido, ya que había que desmontar el ténider y ayudarse con otra locomotora para realizar el empuje, girar la máquina, sacarla, poner el ténider, girarlo y luego volver a colocarlo tras la *tunecina* que, además, estaban dotadas con un sistema de anclaje a tornillo. Si en la primera estación se amplió el diá-



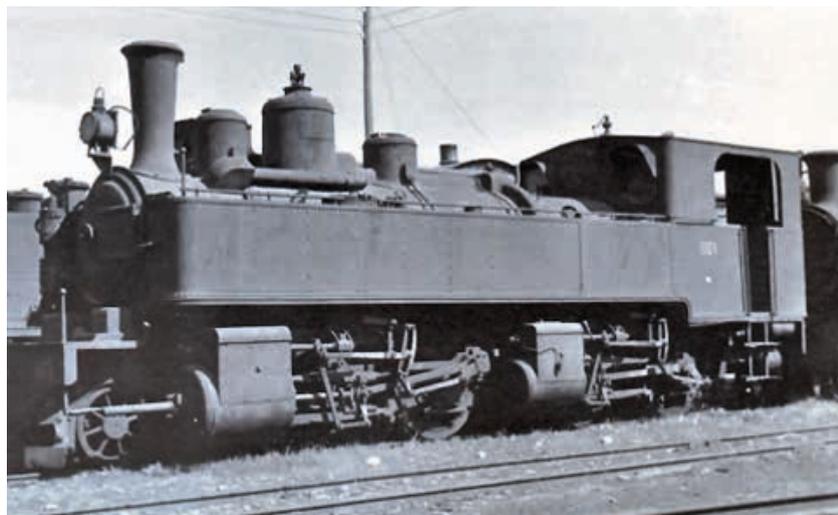
1960: La Decapod 150.863 en la estación de Pueblo Nuevo del Terrible (Foto Gustavo Reder)

metro de una de las dos placas giratorias existentes, -mientras la otra quedaba para el uso de vagones-. al lado de los talleres y cocheras, en la segunda se prefirió instalar un sistema triangular, igual al que la antigua *Compañía de los Ferrocarriles Andaluces* tenía instalado en su estación de Belmez-Cabeza de Vaca, ya que facilitaba enormemente estas maniobras, tanto que se usó para todas las máquinas de esta línea, abandonándose la plataforma giratoria. También fue necesario remodelar y rectificar el radio de algunas de las curvas, especialmente en los trayectos comprendidos entre Villanueva de Córdoba y Conquista o entre Cámaras Altas y Peñas Blancas, este último con unas curvas muy cerradas, como la llamada de “La Herradura”, que se iniciaba en la misma estación de Peñas Blancas y después de más de dos kilómetros volvía al otro lado de la misma estación, tras subir la cuesta. Al ser muchas las curvas que tuvieron que levantarse y abrirse, se aprovechó para colocar un carril de más peso, más resistente y de mayor longitud que el anterior, capaz de proporcionar una mayor comodidad al sufrido viajero e «incluso se hicieron experiencias para el cambio de las traviesas de madera por las de cemento -que se hicieron aquí en Peñarroya-Pueblo Nuevo, pero que resultaron un fracaso para la SMMP» según recordaba el que fuera jefe de recorrido Manuel Tejada Tejada. Todos estos cambios y renovaciones fueron impuestos por la longitud del conjunto locomotoraténider, 17'184 metros -18,049 incluyendo los topes- de las *tunecinas* cuyos maquinistas, como recordaba el ya conductor Martín Pindado de la 859,

15 Rousseau Dabadie, Pierre. Datos facilitados en las entrevistas de 1999 y 2002 y por su dietario, en el que se detallan las fechas de salida de talleres de las Decapod, «la primera, la 859 salió de TG tras su reparación el 6-11-52 aunque tuvo que volver para corregir defectos siendo puesta en servicio el 23-7-53; la 863, el 26-2-53 siendo sometida a la prueba de carga. De la 864, el P y P se hizo cargo el 25-11-53»

16 José Cruz Moruno (1944) recordaba que fue testigo, junto a su padre -empleado de este ferrocarril- en la estación de Peñarroya, de la inauguración oficial del servicio de las *tunecinas*, una de las cuales estaba engalanada «con dos banderas y el escudo españoles en su frontal, rugiendo monstruosamente y silbando, mientras una afluencia desmesurada de público, yo diría que casi todo el pueblo, esperaba la llegada del Gobernador, del Alcalde y de un representante de los ferrocarriles de Peñarroya y del cura párroco para bendecirla» (*El Ferrocarril Fuente del Arco...*, pp. 772).

17 La única diferencia visible que señala entre las tres Joan Alberich González, que se recoge en (*El Ferrocarril Fuente del Arco...*, pp. 112), es que mientras la 859 tenía separados el domo y el arenero, las otras dos los tenían reunidos bajo una cubierta metálica alargada.



Mallet n° 601 (Foto M. Babia / La Factoría)

sentían que «cuando entrábamos en algunas curvas y mirábamos hacia atrás, parecía que la última rueda iba por el borde del rail, como si estuviera a punto de salirse. (...) Su velocidad se regulaba mediante 6 u 8 botones que administraban el vapor -similares a los de otras locomotoras de este tipo de tracción- y según el trazado, llegaba hasta los 60 km/h, aunque la normal de sus convoyes era de 30-40»

De las *tunecinas*, Edmundo Treviño recuerda la potencia de sus tres focos delanteros dispuestos triangularmente y «el potentísimo y armonioso silbato, un híbrido de tonos graves y agudos, audible a considerable distancia» tan distinguibles del melodioso y semi grave tono de la 22 o del grave de la 23. Y también el accidente ocurrido a finales de la primavera de 1956 en el kilómetro 33, en un paso a nivel sin guardabarreras ni cadenas, junto a una caseta de vía y obras, en la estuvo implicada una *tunecina* que arrastraba una larga composición de material vacío que embistió a un Citroën 2CV con 4 ocupantes (el conductor, el pagador de la mina de plomo "Las Morras" con la nómina —empleados de la SMMP- y una pareja de escolta de la guardia civil) que transportaba una envío de 200/300 cartuchos de dinamita para la mina. Lo partió en dos y los ocupantes resultaron heridos de diversa gravedad, siendo atendidos sumariamente por la tripulación del tren y la familia de la caseta. Tras ser acomodados en el furgón de cola, fueron trasladados a la estación de El Soldado, en donde recibieron los primeros auxilios médicos y desde donde fueron evacuados en dos ambulancias -dos de aquellas conocidas "rubias" de la época- al hospital empresarial de la SMMP en Peñarroya-Pueblonuevo. Aún se dieron por contentos porque los barrenos que cargaba del 2CV. no hubieran explotado

con el choque haciendo mucho más grave la catástrofe. (*El Ferrocarril Fuente del Arco.... pp. 682-4*)

Durante una década estuvieron trabajando en esta línea las *tunecinas*, según se deduce de las fechas de las fotografías tomadas por aquellos amantes de los ferrocarriles, de los Gustavo Reder, Trevor Rowe, Peter Gray, Frank Jones, Jeremy Wiseman y tantos otros que recorrieron España en la primera mitad de los años sesenta testimoniando esa suerte de Parque Jurásico que era aquella línea Peñarroya-Puertollano explotada por el FEVE, en la que convivían las tracciones de vapor, eléctrica y diésel en sus magníficas fotografías que han permitido la impagable existencia de esta historia gráfica preservada en varios museos del ferrocarril españoles. Y luego su desaparición, como si nunca hubieran sido, sin que se sepa si tuvieron un destino útil antes del ignominioso desguace y el cuasi limbo del olvido.

La tracción de vapor vio como su futuro se difuminaba tras la aprobación del plan de dieselización de 1953: la tracción diésel tenía una mayor eficiencia energética; permitía mantener velocidades altas y el combustible empleado era mucho más manejable, haciendo que el encendido del motor fuera casi instantáneo, por lo que se hicieron innecesarias las máquinas piloto en las estaciones, siempre encendidas sus calderas para poder atender posibles emergencias, aunque las diésel tuvieran un coste más elevado. Los directivos del P y P consideraron la oportunidad para mejorar el servicio de viajeros de la línea al tiempo que aumentaba la carga de trabajo en su Cerco peñarriblense, donde la SMMP habilitó una serie de talleres en para realizar en ellos el acabado final de montaje y carpintería de los automotores y remolques fabricados parcialmente en Tours (Francia) por la empresa *Billard*,



Garrat serie 107 en Sallet -1960- (Foto Jon Carter)

los (T.A.B.1), modelo B2DM serie 5.1015.110, tareas que se iniciaron a finales de 1955 con la llegada del personal encargado de supervisar aunque las pruebas de funcionamiento y las entregas se hicieron al año siguiente, cuando los franceses habían entregado todas las instalaciones y el material móvil del P y P al Estado, que se hizo cargo provisionalmente la Dirección de Explotación de Ferrocarriles del Estado (EFE) de su mantenimiento, utilización y aprovechamiento. De los 20 automotores y 10 remolques que saldrían de estos talleres, 6 fueron destinados a esta línea y entraron en servicio oficial el 25 de marzo de 1957 haciendo el viaje desde Puertollano hasta Peñarroya en tan solo 3 horas y 32 minutos, en lugar de las 5 horas y 6 minutos empleados por los trenes de vapor el mismo día anterior.

Pierre Rousseau, que fue el último cónsul honorario de Francia y el penúltimo francés de la colonia en abandonar Peñarroya-Pueblonuevo en 1968, afirmaba que ni los transportes de carbones o plomos, de productos agroganaderos o de viajeros justificaba para el P y P el mantenimiento de la propiedad de la línea y menos si se tenía en cuenta la reducción del negocio tras la cesión de, además en Puertollano había pasado parte de sus fábricas en la hullera a Calvo Sotelo en Puertollano o la crisis minera de la cuenca cordobesa, por no hablar de un material mayoritariamente envejecido y necesitado de frecuentes revisiones y reparaciones, además de las que se hacían a locomotoras y vagones cuando venían a Talleres con regularidad para las "Grandes Reparaciones", pues de las pequeñas se ocupaba el personal del

taller del propio P y P «que hizo muchos esfuerzos para mejorar la explotación, pero tráfico iba bajando sin esperanza de mejora y las pérdidas subiendo. La competencia con los coches y los camiones se hacía más dura: el ferrocarril no tenía argumentos contra el automóvil; necesitaba vía nueva y material adecuado para poder competir».

En un intento de reorganización del parque motor, tras la disolución del P y P en 1958, llegaron transferidas de los Ferrocarriles Catalanes varias locomotoras de las sobrantes de sus depósitos: en este mismo año una Mallet 1-2-2-0T de 1902, serie 601, fabricada por la *SLM Wintenthur*, que no llegó a prestar servicio y fue desguazada en 1960. La Mallet 602, igual a la anterior, llegó en 1964 y fue inmediatamente desguazada. En 1968, cuando los rumores sobre la inminencia del cierre de este ferrocarril se iban convirtiendo en certeza llegó la última de las locomotoras transferidas: una articulada, la Garratt 1-3-0+0-3-1T fabricada por la empresa belga *Saint Leonard* en 1925, de la serie 107¹⁸. Su peso en vacío era de 56.000 kilos llegando hasta los 78.200 en servicio, tenía una longitud entre los topes de 18,224 metros. Nunca pudo demostrar sus cualidades y fue desguazada tras el cierre de la línea en 1970 por FEVE. Según recordaba Martín Pindado, que era jefe de los talleres de la estrecha por entonces, estas locomotoras llegaban cargadas en vagones de la ancha y eran descargadas con la grúa grande que había junto al muelle de carga para ser llevadas al depósito «No servían para nada. Me parece que solo una de las tres salió hizo la prueba de circulación y no volvió a salir más».

18 Estas raras locomotoras tenían sendos grupos motores en cada extremo, transportando carbón el trasero y agua el delantero y, entre los dos, una unidad articulada con la caldera, lo que les daba una mayor potencia para el arrastre de grandes cargas; mayor autonomía y una gran adaptación en la toma de las curvas de pequeño radio, a pesar de su longitud. (WIKIPEDIA)

BIBLIOGRAFÍA

- AGUDO Y GUTIÉRREZ DE LA LOSILLA, JOSÉ. *“Memoria de los Servicios Militarizados de la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya”*. Peñarroya-Pueblonuevo. 1939. Archivo de ENCASUR.
- LÓPEZ MOHEDANO, JERÓNIMO. *“Los ferrocarriles de la Sierra de Córdoba”*. Inédito 1998.
- MOLERO CABALLERO, GABRIEL y GARCÍA-CANO SÁNCHEZ, MANUEL *“El Ferrocarril Fuente del Arco-Peñarroya-Puertollano-San Quintín (1895-1970)”*. Gráficas Benaguacil SL. Valencia. 6ª Edición 2021.
- V.V.A.A. *“Libro del Centenario Peñarroya-España 1881-1991”* Editorial Mateu Cromo. Madrid 1984. 2ª Edición.
- V.V.A.A. XXXI Congreso de Cronistas Oficiales Nacionales 2005. Edición Excmo. Ayuntamiento de Córdoba. 2006. LOPEZ MOHEDANO, J: *“La tracción diésel en la línea Peñarroya-Puertollano”*.

ARCHIVOS

Manuel Montes Mira

Pierre Rousseau Dabadie

WEBTECA

<http://archivo.fpabloiglesias.es> › ElSocialista

<http://trenesytiempos.blogspot.com> › ... <http://historiastren.blogspot.com> › 2020/08 › 50-aniver...

WIKIPEDIA

TESTIMONIOS ORALES

Hernando Luna, Rafael (31-3-1993)

Martín Pindado, Esteban (20-5-1995)

Menea Gallardo, Alicia (14-11-1996)

Mohedano González, Juan Clodoaldo

Rousseau Dabadie, Pierre (15-5-1999)

Tejada Tejada, Manuel (10-8-1995)