

HISTORIA

Juan Carlos López Peco

En los tres artículos publicados hasta ahora se han descrito aspectos relacionados con la construcción de la línea, sus infraestructuras, estaciones, suministros, equipamientos, el material móvil de locomotoras, coches de viajeros y vagones, los «cangrejos» y horarios de los trenes. En esta última entrega vamos a aportar algunos detalles sobre el transporte de mercancías, datos sobre la explotación, cierre y desmantelamiento de la línea y algunas otras curiosidades y datos sobre este ferrocarril.

Transporte de mercancías

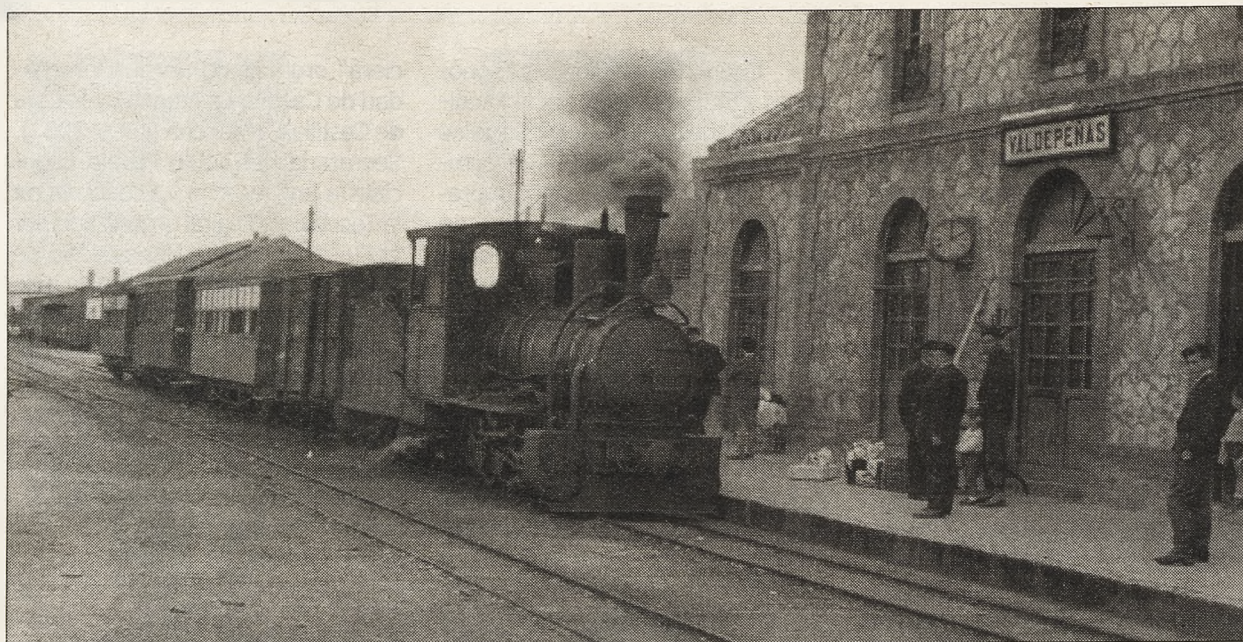
Como no podía ser de otra forma, desde su inauguración en el año 1893, nuestro ferrocarril no se configura como un elemento primordial para al transporte de personas de la comarca del Campo de Calatrava por donde pasaba, más bien todo lo contrario, puesto que los terratenientes que propician su construcción curiosamente eran los dueños del conocido latifundio manchego «Montanchuelos», situado cerca de Granátula de Calatrava.

En aquella época, «Montanchuelos» producía alrededor de 75.000 arrobas de vino, 2.500 de aceite, 14.000 fanegas de grano y 30.000 kilos de tubérculos, principalmente remolacha, motivada por la abundancia de agua en la finca.

Si tenemos en cuenta que para sacar toda esta producción era necesario utilizar pequeños carros tirados por animales, sobre todo mulas, caballos o burros, es fácil imaginar que la puesta en servicio de un ferrocarril que pasaba por la misma finca de «Montanchuelos» y que finalizaba en la estación de M.Z.A. de Valdepeñas, suponía de hecho que se garantizaba una salida natural de mucha mayor capacidad, rapidez y sobre todo menos costosa para situar esta producción en los mercados toda esta ingente producción agrícola de la finca.

A todo ello se unía que la línea también captaba otros tráficos de mercancías procedente de otras grandes fincas de la zona que atravesaba: Zuqueca, Sacristanía, El Cortijillo, La Zarza, etc. Por ello, desde su inauguración en el año 1893, la Compañía incorporó a su parque móvil un relativo buen surtido de vagones específicos para el transporte de todos estos productos agrícolas, que se concretaba en 20 vagones de bordes altos, 4 de bordes bajos y 2 furgones.

Con el fin de rentabilizar los costes de la tracción, normalmente todas estas mercancías viajaban en los denominados trenes mixtos, que también transportaban coches de viajeros, aunque para tráficos específicos



Tren Correo en la Estación de Valdepeñas. Vía Estrecha en España. MAF (1962)

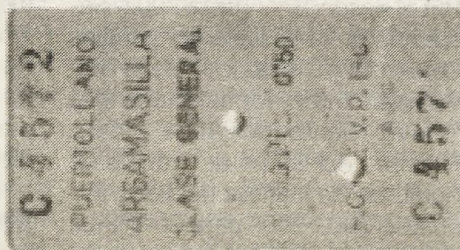
El Ferrocarril de Valdepeñas a Calzada y Puertollano (IV)

Durante la dictadura del General Primo de Rivera y en la década de los años cincuenta del anterior siglo, también se transportó mucho material para la construcción de carreteras, sobre todo basalto y adoquines, que prioritariamente se cargaban en la estación de Miró. Lo que, a la postre, influyó notablemente en la agonía del ferrocarril, ya que la mejora de las carreteras emprendidas por las dos dictaduras, Primo de Rivera y Franco, supuso una competencia atroz para un modesto ferrocarril que, por sus características técnicas iniciales, no podía competir con la carretera.



Tren Correo saliendo de Puertollano. Rueda Villaverde

Billete del trenillo, del día 1 de septiembre de 1948. Trayecto Puertollano-Argamasilla de Cva., y de precio: 0.50 pts.



Coplilla Popular

El Trenillo del Moral no puede salir de noche, se asusta de las olivas y descarrilan los coches.

podían grafiar trenes exclusivos de mercancías.

Todo este movimiento supuso un extraordinario revulsivo para la economía de la Comarca durante la primera época de la vida de la línea, esto es, desde 1893 a la década de 1920 que se tradujo en una mejora de la clase alta y media de la población. Si paseamos por Moral de Calatrava o por Calzada de Calatrava, podemos contemplar algunas casas solariegas construidas en ese tiempo de familias terratenientes que tenían grandes patrimonios de fincas agrícolas.

Durante la dictadura del General Primo de Rivera y en la década de los años cincuenta del anterior siglo, también se transportó mucho material para la construcción de carreteras, sobre todo basalto y adoquines, que prioritariamente se cargaban en la estación de Miró. Lo que, a la postre, influyó notablemente en la agonía del ferrocarril, ya que la mejora de las carreteras emprendidas por las dos dictaduras, Primo de Rivera y Franco, supuso una competencia atroz para un modesto ferrocarril que, por sus características técnicas iniciales, no podía competir con la carretera.

Explotación

Como hemos apuntado en los anteriores párrafos, desde su puesta en marcha, este ferrocarril nunca tuvo buenos resultados de explotación, empezando a tener pérdidas a partir de 1919. El día 29 de diciembre de 1925 la Compañía se acogió a los beneficios del «Nuevo Régimen Ferroviario» pero los resultados siguieron empeorando, lo que llevó a que el Estado tuviera que continuar el servicio a partir del día 1 de enero de 1932, a través de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado E.F.E., ente que fue el encargado de gestionar la línea hasta que el Consejo de Ministros, en su reunión del día 23 de julio de 1963, tomara la decisión de suspender el servicio a partir del día 1 de septiembre de 1963.

Pese a que no hay muchos datos al respecto, parece ser que durante la guerra civil de 1936 a 1939, el ferrocarril es incautado por una Cooperativa Sindical Obrera que, a través de otros sindicatos ferroviarios, realizó algunas mejoras puntuales para el mantenimiento del servicio.

Proyectos no realizados

En el año 1943 E.F.E. empieza a trabajar en un ambicioso Plan y Anteproyecto de Enlace de Ferrocarriles de Vía Métrica que preveía la modernización y ensanche a vía de un metro del Valdepeñas-Puertollano, lo que hubiera permitido una conexión directa en Puertollano con el Ferrocarril de Peñarroya,