

# Historia

taban situadas en los mismos edificios de la estación o en otros inmuebles junto a ellos.

A lo largo de los 76 kilómetros de la línea, fueron construidas un total de trece casillas, con una superficie habitable cada una de ellas de 56,76 m<sup>2</sup>, en el primer tramo, y 70,85 m<sup>2</sup> en el segundo, destinadas a viviendas para el personal de vía. En cada casilla vivían dos familias con puertas independientes, en un pequeño habitáculo compuesto en su interior por una cocina-comedor y una alcoba. No disponían de retretes, ni de pozos de agua, por lo que su suministro debía ser realizado por los propios agentes en cubas, que cargaban en las estaciones, y transportaban en los "cangrejos" en horas de trabajo.

En estas casillas vivían la mayor parte de los empleados de vía que componían las ocho Secciones en la que estaba dividida la línea, por lo que cada cuadrilla, que estaba formada por cinco personas, tenía a su cargo el mantenimiento y conservación de algo más de nueve kilómetros.

En la actualidad, se conservan en buen estado tres de estas casillas, la número 2, que está situada en el paraje Cañablanquilla o Botija, la número 7 que, popularmente es conocida en Calzada como la de "Portelas" y la número 11 en La Zarza. En estado ruinoso siguen en pie los muros de la número 8, que está situada entre Calzada y Aldea del Rey.

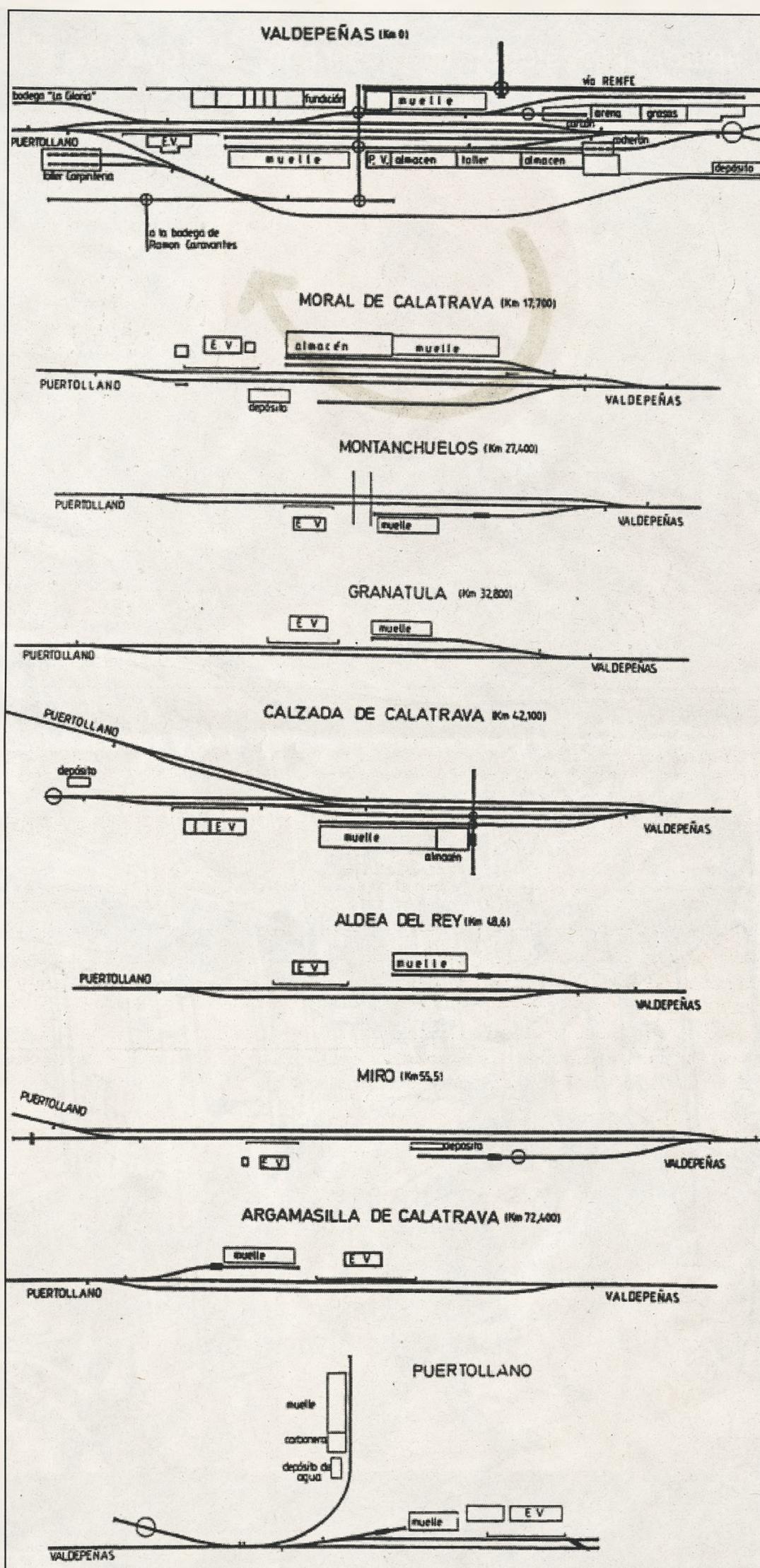
## Equipamientos de las estaciones

Pese a que nos parezca difícil de entender, no todas las estaciones contaban con retretes públicos, de hecho, Montanchuelos, Granátula de Calatrava, Hernán Muñoz y Argamasilla de Calatrava nunca lo tuvieron. El resto de estaciones si contaban con pequeñas casillas con pozo ciego y sin agua corriente.

Otro de los detalles más significativos era la ausencia de cantinas en las estaciones, a excepción de la que había en la de Moral de Calatrava, que estuvo regentada por la familia de "los Agapitos" hasta su clausura en 1963. Parece ser que Calzada también contó en su día con una pequeña cantina, aunque en los últimos años ya no funcionaba.

La electricidad tampoco llegó a todas las dependencias, por lo que las de Argamasilla de Calatrava, La Zarza, Miró, Hernán Muñoz, Granátula y Montanchuelos debían utilizar faroles o quinqués de petróleo o aceite, e incluso carburos. El motivo de esta carencia no era otro que el alejamiento que tenían las estaciones respecto a los pueblos o núcleos de población que servían que, en algunos casos, eran superiores a los tres kilómetros (Granátula de Calatrava y Hernán Muñoz).

Uno de los capítulos más importantes de los ferrocarriles



Esquemas de vías y edificios de las estaciones del ferrocarril de Valdepeñas a Puertollano. Dibujos de Pedro Pintado Quintana

**Calzada de Calatrava, durante diez años (1893 a 1903) fue estación término de la línea, tenía un edificio de viajeros similar al de Moral de Calatrava y dos muelles, así como placa giratoria para dar vuelta a las locomotoras y depósito de agua.**

construidos en esa época era, sin lugar a dudas, el aprovisionamiento de agua que, en su mayor parte, servía para cargar los tender de las máquinas de vapor. En este punto también hay datos muy curiosos, puesto que la práctica totalidad del agua que se consumía en toda la línea procedía de tres pozos, propiedad de la Compañía, situados en Moral de Calatrava, algunos de los cuales todavía existen. En La Zarza también había un cuarto pozo. En el resto de estaciones, solo disponían de grúas o tomas de agua para las locomotoras tres de ellas: Valdepeñas, Calzada de Calatrava y Miró, por lo que era necesario utilizar vagones-cisternas del propio ferrocarril para su traslado hasta los diferentes depósitos o cubatos con los que contaba cada una de ellas.

Hasta el año 1926, fecha en la que Valdepeñas inaugura la red del agua corriente, el Ferrocarril de Valdepeñas a Puertollano fue el encargado de suministrar de agua potable a muchos de sus ciudadanos, que compraban cántaros de agua en dos fuentes públicas propiedad de la Compañía, una estaba situada en la calle Cristo y la otra junto al convento de los Trinitarios.

El suministro del carbón destinado a las locomotoras, procedía en su mayor parte de las minas situadas en Puertollano, estación en la que existía una carbonera para su almacenaje. Los vagones del propio ferrocarril eran los encargados de su transporte hasta las otras dos reservas de carbón con las que contaba la línea: Valdepeñas y Calzada de Calatrava, puntos de origen de algunos de los trenes que circulaban por la línea.

En el capítulo de equipamiento interno, las estaciones más importantes fueron dotadas con relojes de tres caras, conocidos en el argot ferroviario como "relojes de cuña", dos caras en fachadas y una en el interior dentro de una caja de madera. Y dentro del gabinete de circulación todas ellas contaban con máquinas de billetes "compostore", que eran de cartón fuerte con un agujero en el centro, mesa, armario para archivo de documentos, teléfono interior, estufa de carbón, botiquín, entre otros.