

## **EL FERROCARRIL Y EL COMERCIO DE PRODUCTOS AGROGANADEROS EN UNA COMARCA INTERIOR. EL ENTORNO DE BELMEZ**

José A. Torquemada Daza

La mayoría de los textos que en los últimos años proliferan sobre las líneas Almorchón-Belmez-Córdoba y Fuente del Arco-Peñarroya-Puertollano tratan su importancia para el tráfico del carbón y otros minerales. Hablan siempre de ferrocarriles mineros, sobre todo en el caso de la vía estrecha, ignorando cualquier otro tipo de transporte.

Es innegable que su existencia se debe al transporte de minerales, pero también que de no haber sido complementado con el de los productos agrícolas y ganaderos que estas comarcas generaban, probablemente la explotación de estas líneas no hubiera sido rentable, y que sin las perspectivas de ingresos que se suponía que iba a generar este comercio las compañías hubieran tenido mayores problemas para su financiación.

Ofrece este Congreso de Historia Ferroviaria una magnífica oportunidad para empezar a tomar conciencia de la importancia que por aquí tuvieron estos transportes, por lo que he querido adentrarme siquiera brevemente en ellos, señalando las magníficas oportunidades de desarrollo que este tráfico ofreció tanto a propietarios agrícolas como a compañías ferroviarias y que, como en tantas otras ocasiones, nadie supo aprovechar. Los unos por ser incapaces de establecer un flujo continuo de esta clase de mercancías y los otros por querer sanear su cuenta de resultados incrementando las tarifas y economizando en los medios disponibles.

A la espera de seguir profundizando en este tema, lo que a continuación se expone es la presentación de un proyecto más ambicioso, una primera toma de contacto, a veces sólo unas pinceladas, sobre la forma de realizar el abastecimiento a las poblaciones y los problemas que se le planteaban a este tráfico ferroviario en una comarcas de interior, aisladas durante siglos, y que merced a la llegada del ferrocarril cambiaron muchos de sus hábitos de vida, comercio y consumo.

### **PERSPECTIVAS DE NEGOCIO Y PRIMEROS FRACASOS**

Hasta cinco líneas férreas de distintas compañías operaban en el entorno de la cuenca minera de Belmez desde los primeros años del siglo XX.

Por orden cronológico, la primera línea que abrió la comarca al exterior fue la Belmez-Almorchón, construida en 1868 por la Compañía del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, y en manos desde 1880 de la Madrid-Zaragoza-Alicante (M.Z.A.).

La segunda fue la Belmez-Córdoba, abierta totalmente en 1873, y comunicó el Valle del Guadiato con el resto de Andalucía y los principales puertos del Sur, sobre todo con el de Málaga, de donde venía el capital que la financió, y donde tuvo su principal sede la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que, con la intención de unificar en una sola mano las principales líneas andaluzas, adquirió la Belmez-Córdoba en 1880.

La rivalidad entre M.Z.A. y Andaluces obligó a esta última a la construcción de la tercera de las líneas, el ferrocarril minero de Cabeza de Vaca a santa Elisa, en principio de sólo nueve kilómetros de longitud, pero que en las primeras décadas del siglo XX

llegó a prolongarse hasta las minas de El Porvenir, pasando por las más importantes minas e industrias de la comarca, convirtiéndose en el principal eje de distribución de toda clase de productos en esta cuenca.

La cuarta fue la Peñarroya-Fuente del Arco, construida en 1895 por la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya (S.M.M.P.). A diferencia de las anteriores, era de ancho métrico, y enlazaba en Fuente del Arco con la línea Mérida-Sevilla, cuyo puerto fue el preferido por esta compañía para la exportación de sus productos.

Y la última, también de vía estrecha y continuación de la anterior, era la de Peñarroya a Pozoblanco (1906) y Conquista (1907), construida también por la S.M.M.P., que ideó su prolongación hasta Puertollano, pero que no se culminó hasta 1927, pasando a ser la Peñarroya-Puertollano-San Quintín.

Tenemos, pues, unas líneas que unen comarcas agrícolas y ganaderas tan importantes como la Serena y la Campiña Sur en Extremadura, el Valle de Los Pedroches y del Guadiato, al norte de Córdoba, y el Valle de Alcuía, en Ciudad Real, cruzando Sierra Morena de este a oeste y permitiendo la salida de productos hacia el norte, con las líneas Madrid-Ciudad Real-Badajoz y Mérida-Sevilla, y hacia el resto de Andalucía y sus principales puertos, a través del nudo ferroviario de Córdoba.

Sin embargo, ninguna de las compañías que pretendieron la construcción de las líneas que confluyeron en Belmez y su cuenca carbonífera planteó seriamente las posibilidades de negocio que ofrecía el transporte de productos agroganaderos. Los sucesivos estudios y proyectos hacían hincapié en el material móvil y de tracción necesario para el transporte del carbón, con previsiones del tipo de locomotoras y vagones imprescindibles para hacer rentables las líneas. En ninguno se habla de la necesidad de jaulas o vagones especiales para el transporte de ganado, y en los cálculos de rentabilidad este tipo de transportes queda como algo residual.

El primer estudio económico que trata el tema de las posibilidades que ofrecen estos productos es el de la línea Almorchón-Belmez<sup>1</sup>, una vez que se había abandonado la idea de que la Línea General de Andalucía llegara a Córdoba a través del Valle del Guadiato, y se decidió que esta se haría de forma independiente a la Belmez-Córdoba.

En la memoria descriptiva de la línea se ponía un especial énfasis en que el principal objeto de la construcción de la vía era abaratar el transporte del carbón, favoreciendo así el desarrollo de la industria nacional, y como algo residual trataba el transporte del resto de productos, con una mención especial a los agropecuarios:

*“Además de los carbones hay que contar con que también se establecerá algún movimiento de viajeros y mercancías por el ferrocarril (...). Así creemos que no puede fijarse el número de viajeros en más de 50.000 al año y el de toneladas de mercancías en 15.000. Las mercancías consistirán principalmente en granos, aceite, vino y ganados provenientes de la Serena. Para este tráfico adoptaremos las tarifas ordinarias y por consiguiente para los cálculos aplicaremos el precio medio de 0,30 rs por kilómetro para cada viajero (tipo de 2ª clase) y 0,50 rs para cada tonelada de mercancías”.*

---

<sup>1</sup> Archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Memoria descriptiva de la línea de Almorchón a Belmez. Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y a Alicante. Ferrocarril de Almorchón a Belmez 1862-1868. (Documentos relativos a la Compañía del ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz). C-912 / 1

En los cálculos que se ofrecían en la memoria, se preveía el transporte anual de 150.000 toneladas de carbón, frente a sólo 15.000 del resto de mercancías que, eso sí, estarían gravadas con una tarifa muy superior a la del carbón: 30 reales por tonelada y kilómetro para el carbón, frente a los 50 previstos para los productos del campo, unas mercancías cuyo transporte, a pesar de ser muy inferior en cantidad, con unos presupuestos de explotación tan ajustados, determinarían año tras año la rentabilidad de la línea, siendo imprescindibles para que la cuenta de resultados fuera positiva.

Cabe preguntarse entonces si las expectativas en este tipo de transportes en el entorno de esta cuenca minera eran o no fundadas. Para ello hemos de remontarnos a unas décadas anteriores. En 1845, el entonces Ministro de Hacienda, Pascual Madoz, hizo recopilar toda la riqueza productiva del país, y los datos referidos a la producción ganadera no dejaban lugar a dudas: A falta de fábricas o industrias de cualquier clase, en todas las poblaciones destacaba su extensa cabaña, y la importante producción agrícola. En Azuaga se contabilizaban más de 70.000 ovejas, 6.500 cabras, y 3500 cerdos; entre Pozoblanco, Hinojosa del Duque y Belalcázar producían anualmente más de 60.000 ovejas, 12.000 cabras y 16.000 cerdos, y, en general, en todos los pueblos la cría de ganado era la principal fuente de ingresos para cada uno de ellos. Concretamente en Belmez, el arrendamiento de los productos de la Dehesa Boyal era por entonces la principal fuente de ingresos del municipio y sus más de mil hectáreas de encinar servían para el engorde de varios miles de cerdos.

**AGENCIA DE TRANSPORTES**  
- DE -  
**ANTONIO GORDILLO RUIZ**  
  
SERVICIO DE COCHES  
A LAS ESTACIONES ANCHA Y ESTRECHA  
DE FERROCARRILES  
COMPRA Y VENTA DE CEREALES  
COMISIÓN DE LANA  
BELMEZ.-Pozonuevo, núm. 1

**LA FÁBRICA DE HARINAS**  
DE LA RAZÓN SOCIAL DE  
**ANDRÉS SÁNCHEZ PASTOR**  
Es la industria más importante de esta población, que contiene ocho cilindros,  
almacenes que dan cabida a 250 vagones de trigo, y una potencia de  
molturación en las veinticuatro horas de 24.000 a 30.000 kilos.  
SISTEMA DAVERIO

Anuncios publicados en la revista de Fiestas y FERIA de Ganado de Belmez - 1912 y 1933

En cuanto a la agricultura, en todas estas comarcas destacaba la producción de cereales y leguminosas, además de aceite y vino. Habría que mencionar la importancia del cereal en toda la comarca de La Serena (atravesada por la línea Ciudad Real-Badajoz), y algunas zonas del Valle de los Pedroches, principalmente Belalcázar e Hinojosa del Duque (sólo en éste pueblo la producción anual era de unas 70.000 fanegas de trigo, 60.000 de cebada, 8.000 de garbanzos y 5.000 de habas).

Esta producción generaba el más importante comercio intercomarcal y con el resto de España. En el texto de Madoz, al referirse al Partido Judicial de Pozoblanco, se indicaba que *“los artículos de consumo que se exportan son las carnes al vivo de cerdos, carneros y macho cabrío, para Castilla la Nueva, Valencia y Murcia, y para Málaga y Córdoba jamones, chorizos y demás despojos. Se importan granos de los partidos de Hinojosa y Fuente Obejuna, de Extremadura y algunos años de Castilla, aceites del*

*partido de Montoro, vinos del de Córdoba y Fuente Obejuna, aguardiente de Ciudad Real, cacao, azúcar, etc. de Málaga y Sevilla”.*<sup>2</sup>

Por si estas expectativas de negocio no fueran suficientes, la abolición de La Mesta en 1836 ofrecía al ferrocarril unas enormes posibilidades con el transporte de ganado ovino. Aún cuando las vías pecuarias (cañadas, cordeles, veredas y coladas) seguían existiendo, desde ese año el tránsito de las ovejas perdió todos los privilegios que tuvo hasta entonces, por lo que el ferrocarril podría prestar un importantísimo servicio de transporte hacia las provincias del Norte. Se puede considerar el entorno del Valle del Guadiato como una de las zonas de España más transitadas por el ganado trashumante, adonde llegaban varias de las más importantes cañadas reales.

Destaca al respecto la Cañada Real Segoviana, que arrancaba en la sierra de Neila, en Burgos, y era la puerta principal a los pastos orientales de la provincia de Badajoz y del norte de la provincia de Córdoba, que contaba con un ramal que la llevaba al Real Valle de la Alcudia, en la provincia de Ciudad Real. Otro de sus ramales pasaba por Cabeza del Buey y llegaba a Almorchón, y sus ramificaciones en la provincia de Córdoba llegaban a Valsequillo, La Granjuela, Los Blázquez, Peñarroya, Belmez, y a diferentes aldeas de Fuente Obejuna. No obstante, el final de esta cañada real se sitúa en Granja de Torrehermosa y Azuaga<sup>3</sup>.

Del resto de cañadas es preciso citar a la Cañada Real Leonesa Occidental, que desde León cruza Extremadura de norte a sur, hasta Fuente de Cantos y Monesterio; la Leonesa Oriental que, paralela a la anterior, llega hasta Fuente del Arco; la Cañada Real Riojana (o Galiana), que iba desde la Sierra de Cameros, en La Rioja, hasta el Valle de Alcudia; y la Soriana Oriental, que de Soria iba a Sevilla, pasando por el norte de Córdoba.

En este contexto, no es de extrañar que con el final de los privilegios de La Mesta y la importancia que tenía su cabaña ganadera, muchos de estos pueblos vieran en el ferrocarril la única forma de llevar sus productos a los mercados nacionales, invirtiendo directamente en acciones o participaciones de las compañías, con el fin de que alguna de las líneas atravesara estas comarcas. El 5 de marzo de 1865 el Ayuntamiento de Azuaga, acordaba dirigir un escrito al Gobernador Civil de Badajoz, indicándole que:

*“(…) Que la línea férrea que partiendo de Belmez y pasando por Fuente Obejuna, Granja de Torrehermosa, esta villa, Berlanga, Ahillones y Valverde, a empalmar en Fuente del Arco con la línea de Mérida a Sevilla es de interés vital para todos estos pueblos y los inmediatos. En efecto, estos pueblos sin la línea proyectada se encontrarían a una distancia media de cuatro leguas de la línea de Mérida a Sevilla y a ocho de la de Badajoz a Madrid. Esta distancia, como comprenderá el Sr. Gobernador en su ilustración, dejaría nuestra comarca en condiciones de inferioridad relativamente al del resto de la provincia, que le obligaría a gravar sobre el valor de sus productos el importe del transporte hasta las líneas férreas, mayor que el que estos tendrían, para conducirlos a Sevilla o Madrid, nuestros únicos mercados. Esto sucedería a nuestros productos agrícolas, únicos en el día. (...) Esta Corporación, fiada en el interés que*

<sup>2</sup> Los entonces partidos judiciales de Fuente Obejuna e Hinojosa del Duque se integran actualmente en el partido judicial de Peñarroya-Pueblonuevo.

<sup>3</sup> ESTEPA GARCÍA, Juan José. *Las Grandes Cañadas Extremeñas-Relatos de La Mesta* (2000) Universitas Editorial. Badajoz. Págs 183 y ss.

*siempre se ha tomado la autoridad superior de la provincia, por el bien de los pueblos que le están encomendados se atreve a esperar que en esta ocasión vital para ellos no queden fallidas sus esperanzas”.*<sup>4</sup>

No hubieron de pasar muchos años para que las compañías recelaran de estos transportes. En pocos años pudieron comprobar que el tráfico de estos productos no justificaba en absoluto el establecimiento o la construcción de ferrocarriles en estas zonas del país, muy extensas, casi despobladas y prácticamente sin industrias. Sólo la industria harinera se vio en cierto modo favorecida por los ferrocarriles, aunque más por la llegada del carbón como combustible para su maquinaria, que por el tráfico de cereales que pudiera generar, pues la mayoría de ellas se limitaban a una producción de autoabastecimiento del mercado local o, si acaso, comarcal.

La escasa rentabilidad de estos transportes para las compañías propiciaba que, una vez construida la línea y defraudadas sus esperanzas, apenas dispusieran medios para solucionar el problema, como se puso de manifiesto en las dificultades económicas que pasó la compañía del Ciudad Real-Badajoz por depender casi en exclusiva de este tipo de transporte, salvando su cuenta de resultados el transporte de mineral por el ramal Almorchón-Belmez. Tal vez fuera por eso por lo que la mayoría de las compañías no se implicaron en exceso en el transporte agropecuario y buena prueba del atenuado interés que puso la compañía del Ciudad Real-Badajoz en este tipo de portes es la queja que en 1876 hizo la Sociedad Económica de Amigos del País de Badajoz, denunciando que la escasez del material que había en muchas líneas de España era aún más marcada en la de Ciudad Real a Badajoz, *“pues llega a tal punto la falta que con frecuencia algunas manadas de carneros o piaras de corderos esperan semanas enteras a que les toque el turno de embarque, sucediendo lo mismo con miles de sacos de granos detenidos en las estaciones”*.

Y no fue este el principal problema con el que se toparon agricultores y ganaderos a la hora de transportar sus productos por esta línea: Las tarifas aplicadas por las compañías fueron el principal carro de batalla entre unos y otros. Ya se adelantó que al construir el ramal de Belmez a Almorchón la pretensión era cobrar un 60% más por tonelada y kilómetro de estos productos frente a la tarifa establecida para el carbón (50 reales por tonelada y kilómetro para unos y 30 para otros). Y los desacuerdos con los propietarios agrícolas no tardaron en llegar, pues de estas tarifas dependía la salida al mercado de la producción. En 1894 D. Eduardo Fernández, presidente de la Liga Agraria de Badajoz, hacía la siguiente queja sobre la carestía de las tarifas de M.Z.A. en la línea de Ciudad Real a Badajoz:

*“De esta provincia se podría exportar trigo en abundancia si las tarifas no fuesen tan elevadas: estando el trigo a 28 y 29 reales fanega, ni se vende aquí ni se puede llevar a los mercados donde tiene precios más remunerados. (...)*

*Yo desearía que las compañías de ferrocarriles de esta provincia atendieran y estudiaran estos asuntos: si con el desenvolvimiento de la riqueza salían ganando los productores, ellos también recibirían sus beneficios; de consiguiente si no hacen nada en favor de los exportadores, estos seguramente han de perder mucho, pero las compañías también han de sufrir las consecuencias.*

---

<sup>4</sup> Archivo Histórico Municipal de Azuaga. Libro de Acuerdos del Ayuntamiento de Azuaga. Sesión de 5 de marzo de 1865.



*Hagan pues, porque desde Badajoz a Madrid se tengan comunicaciones rápidas y cómodas, porque en la corte se conozcan no solamente los ganados, sino también sus vinos, sus aceites y sus frutas”.*<sup>5</sup>

Sólo por poner un ejemplo, las tarifas que se aplicaron en la línea Badajoz-Ciudad Real y Belmez-Almorchón en la primera década del siglo XX para los productos agrícolas y ganaderos fueron:

Caballos y bueyes (unidad)	0,105 pts/km
Terneros y cerdos (unidad)	0,045 pts/km
Corderos y ovejas (unidad)	0,0175 pts/km
Vinos y alimentos en general (tonelada)	0,225 pts/km
Granos -cereales y leguminosas- (tonelada)	0,175 pts/km
Abonos (tonelada)	0,150 pts/km

Las tarifas por sí mismas no dicen gran cosa, pero baste aclarar que transportar por ferrocarril un equino de Belmez a Madrid costaba alrededor de 41 pesetas y 21 si el traslado era a Sevilla, mientras que en la feria de ganado de Belmez de 1907 se pagaban 150 pesetas por un burro y 250 por una mula<sup>6</sup>. Pero si el transporte de equinos para su venta no era relevante en estas comarcas, realmente grave era lo que sucedía con el ganado ovino, pues este comercio sí que podía ser una fuente de ingresos: si un borrego de 40 libras costaba en esa época en Belmez 10 pesetas, llevarlo al mercado madrileño supondría un coste de transporte de casi 7.

Tal vez por este motivo, a pesar de que estas eran las tarifas oficiales aprobadas por la autoridad competente, la compañía tenía la libertad para establecer tarifas especiales, como hizo años después con el Sindicato Agrícola de Belmez<sup>7</sup>, según quisiera primar un determinado factor del transporte: mercancías, distancia, punto de partida o llegada, etc., aunque tratándose de comarcas con mayor producción que consumo, lo habitual era que los trenes salieran cargados de ganado y que regresaran vacíos, un doble gasto que era la razón última por la que las tarifas especiales no podían diferir mucho de las ordinarias. No era mucho mejor la situación en la línea hacia el sur, en la que desde su construcción el transporte de minerales eclipsó por completo al resto, y así lo tuvo bien claro desde años antes Jorge Loring<sup>8</sup>, partícipe de la construcción del ferrocarril de Belmez a Córdoba, que prefirió la línea directa de Málaga a Córdoba, buscando el negocio más seguro con el carbón del Valle del Guadiato, y rechazando la idea de construir la línea desde Málaga a Madrid directamente hacia Linares, pasando por zonas de Córdoba y Jaén con comarcas de un enorme potencial agrícola, que quedaron aisladas durante décadas hasta que en 1893 la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces construyó el llamado “Tren del Aceite”, desde Linares a Puente Genil.

<sup>5</sup> La Región Extremeña, Diario Republicano. 16 de octubre de 1894.

<sup>6</sup> Según facturas y documentos del archivo particular de la Familia Alcántara (Belmez y Córdoba).

<sup>7</sup> Libros y documentos relativos al Sindicato Agrícola de Belmez, 1927-1936. Archivo personal.

<sup>8</sup> WAIS SAN MARTÍN, Francisco (1974). *Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Editora Nacional. Madrid. Págs. 350-351.

Y aunque más adelante se incidirá en el tráfico de determinados productos, hay que dejar claro que a pesar de todo, a lo largo de su existencia las estaciones de estas líneas tuvieron una importancia primordial en la exportación de cereal y ganados hacia otros puntos del país. En sus últimos años el ferrocarril seguía cumpliendo esa finalidad, incluso con mayor importancia, por disminuir enormemente el tráfico de minerales y productos industriales. En 1973, último año completo en el que la línea Almorchón-Belmez-Córdoba estuvo abierta al tráfico de viajeros, sólo en la estación de Valsequillo se facturaron más de trescientos vagones de trigo; y entre todas de estaciones de la línea se cargaron y descargaron en ese año casi cien trenes de ganado ovino.<sup>9</sup>

## EL TRANSPORTE EN LA VÍA ESTRECHA

Por sorprendente que parezca, en las líneas de la S.M.M.P., desde Fuente del Arco a Puertollano, el transporte agrícola tuvo una importancia inusitada, y ello porque el de mineral, que suponía el principal ingreso de este ferrocarril, era también el mayor gasto para las minas e industrias de la compañía, por lo que el resultado final en la cuenta consolidada de la sociedad era nulo: ingreso por una parte, pero gasto por la otra.

Sí que eran ingresos netos todos los procedentes del transporte agroganadero, el de mayor volumen después del de mineral, hasta el punto de que como consecuencia de la tremenda sequía de 1905, que redujo considerablemente la producción ganadera y al mínimo la agrícola, la propia compañía admitía en su informe de gestión que *“la explotación de los ferrocarriles de Peñarroya a Fuente del Arco y de Puertollano a San Quintín prosigue en buenas condiciones, pero se resiente de los efectos de la sequía de 1905”*.<sup>10</sup>

El tráfico de estos productos se veía favorecido por el trazado de la línea, que conectaba nada menos que veinte pueblos y numerosas aldeas de importantes comarcas agrarias, y que en su construcción utilizó como plataforma muchos de los caminos y vías pecuarias ya existentes, como fue el caso del camino de Belmez a Hinojosa del Duque y de los descansaderos de ganado donde se instalaron las estaciones de Cámaras Altas y Peñas Blancas; de varios tramos entre Villanueva del Duque, Alcaracejos y Pozoblanco; y el trayecto entre este pueblo y Villanueva de Córdoba, que se construyó utilizando las vías pecuarias de la Dehesa de la Jara, en la que igualmente se puso un apartadero para el embarque de ganado.

Las más importantes estaciones de la vía estrecha en lo que al transporte agropecuario se refiere fueron Azuaga, Fuente Obejuna, Villanueva de Córdoba y Pozoblanco, todas ellas dotadas con muelle exclusivo para embarque de ganados. Sobre esta última indica García-Cano<sup>11</sup> que a diario cargaba un vagón completo de huevos y productos del cerdo, añadiendo también que:

*“El ganado de cerda y el ovino, como el de otras especies -caprino, vacuno, asnal y caballar-, era también motivo a tener muy en cuenta puesto que en las épocas de la*

<sup>9</sup> Diario Córdoba, 1 de abril de 1974.

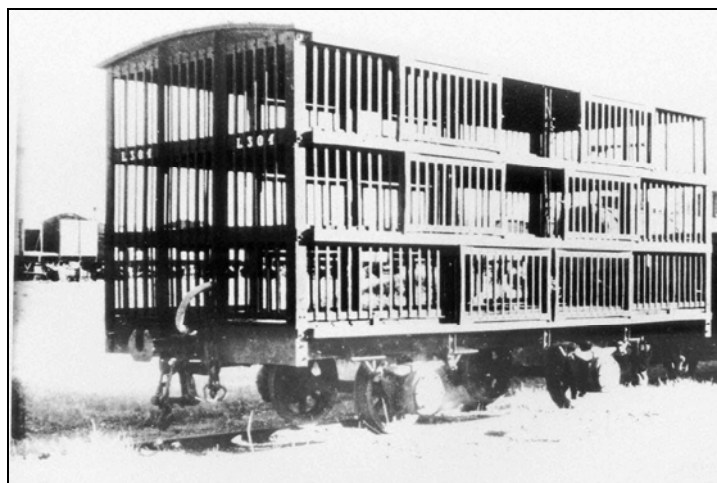
<sup>10</sup> Diario de Córdoba, 11 de agosto de 1906

<sup>11</sup> GARCÍA-CANO SÁNCHEZ, Manuel. *Nuestro Ferrocarril 1895-1970*. (1998) Ayuntamiento de Pozoblanco. Pág. 78.

*salida de éstos animales hacia las capitales más importantes del país, Madrid, Barcelona, Valencia y otras, Pozoblanco sacaba diariamente dos y tres trenes completos de cerdos y corderos.*

*Los meses de noviembre y diciembre para el ganado de cerda y en los de marzo y abril para el ovino, la dirección del ferrocarril se veía y deseaba para atender a los ganaderos de Pozoblanco para ponerle el material necesario solicitado por éstos.*

*En cada uno de estos trenes, las quinientas cabezas sí que salían. Asimismo otra población, ganadera y que tuvo al ferrocarril como medio más usado del transporte de ganado fue la de Villanueva de Córdoba, que podía compararse en este sentido con Pozoblanco”.*



**Jaula L301 de los Ferrocarriles de Peñarroya y Puertollano**

En cuanto a los productos agrícolas, fue utilizada principalmente por la S.M.M.P. para trasladar sus propias materias primas desde El Horcajo hasta Peñarroya, pues cuando en 1908 la compañía absorbió a la Nueva Sociedad de las Minas del Horcajo quedó como propietaria de una finca de 6.919 hectáreas, que fue ampliando hasta alcanzar las 15.600. Toda ella se conoció con el nombre de “La Garganta”, y contó también con su propia estación de ferrocarril. A partir de 1912 la compañía organizó un servicio forestal, repobló los montes, roturó tierras, implantó sistemas de riego, etc., utilizando para ello las más modernas técnicas del momento. Dos años después construyó en Peñarroya dos nuevas industrias para dar salida comercial a la enorme producción agrícola de la finca: una fábrica textil y una papelera. El tráfico de trenes cargados de materias primas y de estos productos ya elaborados se hizo habitual a partir de 1920, año de la primera corta de madera en La Garganta<sup>12</sup>.

El mayor de los errores en la explotación de la línea estuvo en los errores de previsión en la construcción del tramo de Conquista a Puertollano, en cuyo centro se puso la estación de Brazatortas-Alcudia con el fin de acaparar parte del negocio que suponía el transporte de ganado ovino que llegaba a este valle, tránsito o final de algunas de las

---

<sup>12</sup> *Libro del Centenario. Peñarroya-España 1881-1981* (1981). Edición numerada de 2500 ejemplares. Madrid. Págs 507-509



principales cañadas; un valle que, según Usero Moreno<sup>13</sup>, merced al pastoreo de ovejas y cabras, al engorde de cerdos y a la producción de cereal, en la primera mitad del siglo XX “no era el lugar tranquilo y casi deshabitado que es hoy, sino que, muy al contrario, hervía de vida”. Y a pesar de esta situación estratégica, la estación nunca fue utilizada para el embarque del ganado trashumante, que desde las provincias del norte llegaba en tren por la vía ancha a las cercanas estaciones de Puertollano o Veredas, y hacía a pie el resto del camino hasta Alcudia.

Volviendo al tema del trazado de la línea, sus conexiones con las líneas de M.Z.A. y Andaluces en las estaciones de Peñarroya y Belmez determinaron que en estas se prepararan los más importantes muelles para el embarque de ganado, estableciéndose también en ambas los dos únicos servicios de desinfección de ganado del norte de la provincia<sup>14</sup>. Sobre la de Peñarroya, la de Belmez tenía la ventaja de estar en la misma Dehesa Boyal y junto a la vía pecuaria que procedía de Doña Rama e iba hacia Hinojosa del Duque, por lo que la llegada a ésta se hacía más fácil para los ganaderos.

Fue este el gran estigma que durante toda su existencia tuvo esta línea de vía métrica en un entorno de vías de ancho normal español: la obligación de efectuar lentos y costosos trasbordos para sacar los productos más allá de los mercados intercomarcales, arruinando posibles negocios o causando enojosos retrasos, por lo que un vagón cargado de cereal en cualquiera de las estaciones de esta línea tardaba normalmente más de una semana en cubrir el trayecto hasta Madrid.

Los trasbordos impidieron igualmente la mejor distribución de los productos químicos de uso agrario (abonos, nitrato de Chile y sulfato de cobre principalmente) elaborados por la S.M.M.P. en sus fábricas del Cerco Industrial de Peñarroya. La vía estrecha permitía una distribución de estos productos casi “al detalle”, estableciendo pequeños almacenes para su venta en muchas estaciones de la línea<sup>15</sup>, pero encarecía el transporte con trasbordos en Fuente del Arco y Puertollano, por lo que la compañía renunció a buscar mercados más allá de lo que le permitía el transporte por sus propias líneas o a través de la Belmez-Córdoba, que le generó un importante negocio en las comarcas del sur de Córdoba, Jaén y Sevilla. En este caso, el principal almacén de distribución de abonos se estableció en la estación de Cabeza de Vaca, adonde llegaban los productos químicos directamente desde el Cerco por la línea del ferrocarril minero, cuyo ancho de vía sí permitía el acceso de los trenes de Andaluces primero y de RENFE después.

En cuanto a las tarifas aplicadas, fueron únicas para toda la línea hasta que en 1927 se abrió al tráfico el tramo electrificado desde Conquista a Puertollano, y a partir de entonces se establecieron cinco zonas distintas, según el tramo de línea por el que circularan. Los precios eran los siguientes, en pesetas por cabeza y kilómetro<sup>16</sup>:

<sup>13</sup> USERO MORENO, Andrés. *La Vía Estrecha Peñarroya-Puertollano* (2000)

<sup>14</sup> En toda la provincia de Córdoba sólo había dos centros más, en los nudos ferroviarios de Córdoba capital y Puente Genil. Los servicios de desinfección de Peñarroya y Belmez se completaban con el instalado en la estación de Almadenejos, en la línea de Ciudad Real a Badajoz, que junto al de Veredas era el otro gran centro de embarque de ganado en el Valle de Alcudia.

<sup>15</sup> Estos eran los casos de Azuaga, Granja de Torrehermosa, Peñas Blancas, Alcaracejos-Villanueva, Pozoblanco y Villanueva de Córdoba.

<sup>16</sup> Aunque estas tarifas ya se aplicaban desde hacía años, son las que aparecen a la Circula Nº 6, de 10 de septiembre de 1949.

	Fte. del Arco Peñarroya	Peñarroya Conquista	Conquista Puertollano	Puertollano Almodóvar	Almodóvar San Quintín
Perros	0,03	0,03	0,03	0,05	0,04
Carneros, ovejas, cabras, cabritos y corderos	0,03	0,03	0,03	0,10	0,06
Bueyes, vacas, toros, caballos, mulos, asnos y animales de tiro	0,11	0,11	0,12	0,30	0,20
Terneros y cerdos	0,05	0,05	0,06	0,20	0,125

### MONTANERAS, AGOSTADEROS Y CARBÓN DE ENCINA

Entrando ya en el tráfico de productos concretos, dos transportes predominaron sobre el resto en las estaciones de Belmez: el de cerdos y el de carbón de encina.

En cuanto al primero, ya se adelantó que la estación de vía ancha de Belmez-MZA estaba situada en terrenos de la Dehesa Boyal, lo que permitía que el ganado descansara en la misma antes de su embarque, tanto si llegaba hasta aquí por coladas o caminos, procedente de aldeas y otros pueblos, como si lo hacía en tren, en espera de hacer trasbordo con la estación de Belmez-Ermita, en la línea de vía estrecha. El tránsito entre una y otra estación se hacía atravesando las principales calles del pueblo, con las incomodidades que esto generaba, por lo que, ante las numerosas quejas del vecindario el Ayuntamiento decidió prohibir estos traslados en diciembre de 1931, recomendando a pastores y porqueros que se hiciera utilizando los caminos que rodeaban la población<sup>17</sup>.

Y no era la primera vez que el transporte de ganados causaba trastornos y molestias en el pueblo. El incremento del tráfico de mercancías en la línea de vía estrecha como consecuencia de la Primera Guerra Mundial, la escasez de locomotoras y vagones, y la imposibilidad de utilizar los de otras compañías del entorno por su diferente ancho, provocaba enormes retrasos en el embarque de cerdos en épocas de montanera. A pesar de que en las proximidades de las estaciones de Belmez existían numerosos corralones en los que se estabulaba el ganado, estos no tenían capacidad suficiente para albergar todo el que llegaba, que a menudo quedaba disperso en los alrededores del pueblo. Hasta quince días llegaron a esperar algunas pjaras de cerdos para ser embarcadas en la estación de Belmez-Ermita durante el otoño de 1917, lo que, además de incomodidades a los vecinos, causó importantes pérdidas a los propietarios del ganado.

A mediados de noviembre una comisión de ganaderos se dirigió al Ayuntamiento instándolo a que mediara con la compañía del ferrocarril para que esta “*disponga todos los medios necesarios para transportar el ganado en un breve espacio de tiempo, acabando así con los inconvenientes que los retrasos producen a la población y con el quebranto que la situación está causando en las economías de los propietarios*”<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Archivo Histórico Municipal de Belmez (AHMB). Libro de Actas del Pleno del Ayuntamiento. Sesión de 26 de diciembre de 1931

<sup>18</sup> AHMB. Informe de la Comisión de Agricultura del Ayuntamiento de Belmez sobre los problemas de la montanera en 1917.

De las posteriores reuniones mantenidas entre Ayuntamiento, ganaderos y compañía, se logró el compromiso de establecer, al menos, tres trenes semanales con los que se cumplirían las exigencias de los ganaderos, y que en caso de que la S.M.M.P. no dispusiera del material necesario, trataría de poner a su disposición los vagones “*del tipo que mejor se adapten a las necesidades de esta clase de ganado*”, preferentemente en vagones cerrados y si ello no fuera posible, en vagones de bordes altos.

Y es que la falta de material era uno de los principales problemas que originaba la estacionalidad del transporte de ganado, que generalmente se intensificaba en los meses de verano y otoño, coincidiendo respectivamente con los agostaderos y la montanera.

El primero tenía lugar en el mes de agosto y su fin era el aprovechamiento de las espigas y granos que habían caído al suelo en las tareas de siega de cereales. Año tras año, a finales de julio, las grandes piaras de cerdos que se criaban en las dehesas de Belmez y Fuente Obejuna eran trasladadas a los pueblos de La Campiña cordobesa. Los cochinos se llevaban en tren desde la estación de Belmez hasta la de Córdoba y como normalmente los vagones con el ganado eran remolcados por el mercancías que llegaba por la mañana a la capital, los animales eran llevados desde la estación de Cercadilla hasta el río Guadalquivir, donde pasaban el día metidos en el agua para combatir las altas temperaturas de la época. Según si el destino final del viaje era un lugar con ferrocarril o no, las piaras de cerdos volverían para un nuevo embarque en la estación o se iniciaba una marcha a pie de varias jornadas hasta llegar al punto de destino.

El sistema que se seguía para el pago del pasto y granos consumidos era el de pesar los cerdos en la estación de Belmez a la salida y a su regreso, pagándose por las arrobas de peso que ponía el ganado, lo que exigía un excelente calibrado de la báscula.

En cuanto a la montanera, tenía lugar durante el otoño y su destino era el aprovechamiento de las bellotas en las dehesas de Azuaga y, sobre todo, La Jara, entre Pozoblanco y Villanueva de Córdoba. En ambos casos el traslado de los cerdos se hacía por la vía estrecha, normalmente desde la estación de Belmez-Ermita, aunque también se embarcaba abundante ganado en la estación de Cámaras Altas, casi siempre procedente de Hinojosa del Duque. Al igual que se hacía con los agostaderos, el pago del servicio de montanera se hacía en función de la diferencia de peso del ganado al cargarse en los trenes en la partida y al descargarse en el regreso.

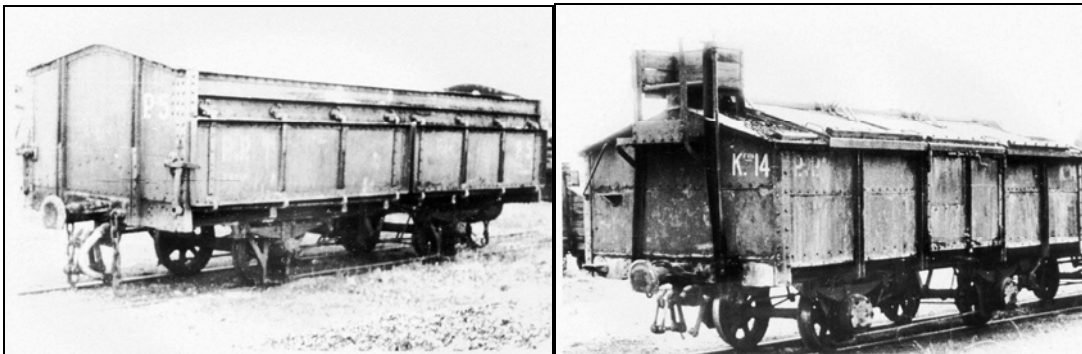
Pero sin duda, el negocio más próspero de todos los ejecutados sirviéndose del ferrocarril fue la venta de carbón de encina. Bajo el título “*La destrucción del arbolado*” se publicó en febrero de 1922 un extenso artículo firmado por D. Hilario Solano en el que indicaba que:

*“No ha muchos días que en el término de una población muy cercana a la mía y muy cercanos a la vía férrea, vi grandes montones de carbón de encina, y poco después, al bajar a la estación de mi pueblo (Belmez), no sólo vi dos grandes depósitos del mismo combustible, sino que según me dijeron, se cargan y facturan a diario muchos vagones de aquel carbón, con diferentes direcciones y consignatarios, mas según datos que he tenido ocasión de oír, sin contar otras cantidades de encinas de varios particulares, y para convertirlas en carbón, unos propietarios de Belmez tienen contratadas con el mismo objeto unas 5.000 encinas”.*<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Diario de Córdoba, 3 de febrero de 1922

Si bien en el artículo no se da el nombre de la estación en la que estaban tales depósitos de carbón de encina, probablemente fuera la de Alhondiguilla, ya que era en ella donde más mercancía de este tipo se facturaba. Sucede que por entonces las grandes extensiones de encinas que existían hasta los primeros años del siglo XX comienzan a ser deforestadas en casi todos los pueblos del Guadiato y Los Pedroches con el pretexto de ampliar las zonas cultivables, roturando nuevas tierras que hasta entonces habían estado dedicadas a la ganadería, amparándose también en lo beneficioso que resultaba para la economía nacional la gran producción de carbón vegetal que se estaba dando en muchas partes de España, llegando a desplazar al carbón mineral durante algunos años como combustible en barcos de la marina de guerra.

Este uso como combustible en la marina fue el destino fundamental del carbón de encina que se cargaba en la estación de Belmez, hacia los puertos de Málaga y Cádiz, estando durante décadas su muelle principal destinado casi en exclusiva al almacenamiento de estos carbones. En algunas épocas de las décadas de los años treinta, cuarenta y cincuenta se llegaron a facturar hasta dos trenes diarios, lo que constituye toda una paradoja, pues en la estación de Belmez-M.Z.A., construida para cargar gran parte del carbón mineral que se producía en la comarca, fue el carbón vegetal el producto que con el tiempo alcanzó un mayor volumen de negocio, estimándose que sólo de carbón de encina procedente del término municipal de Belmez se llegaron a cargar alrededor de 36.000 vagones.



Tolvas utilizadas para el transporte de abonos de los Ferrocarriles de Peñarroya y Puertollano

## LA DISTRIBUCIÓN DE MIEL Y EL COMERCIO AL DETALLE

Sobre el cómo se organizaba la venta de productos desde estas comarcas de interior, tenemos un caso perfectamente documentado, el envío de miel a toda España y diversas ciudades extranjeras<sup>20</sup>. Es un ejemplo de cómo el ferrocarril se erigía en el eje central del comercio de productos agrícolas o ganaderos, pues a pesar de sus frecuentes retrasos, era el único medio que podía asegurar una amplia red de distribución a una velocidad medianamente aceptable.

Ya a mediados del siglo XIX destacaba en el Guadiato la gran cantidad de miel que se producía, incrementada en los últimos años de ese siglo por la importación de nuevas técnicas de elaboración que hicieron los franceses en la comarca, y creando a partir de

<sup>20</sup> Correspondencia y documentos contables de Eduardo Fabing è Hippert. Archivo personal.

1900 una poco conocida red de distribución de este producto, que lo llevó desde Belmez a toda la Península y las Islas Canarias, además de a lugares tan lejanos como París, Lyon, Marsella, Zürich, Londres, e incluso Nueva York; utilizando un sistema complejo pero efectivo, en el que a falta de teléfonos y otros adelantos, todas las comunicaciones y envíos se hacían por correo y ferrocarril.

El proceso de venta y búsqueda de clientes se iniciaba contactando con diferentes intermediarios del comercio, a los que se enviaban muestras del producto, pactándose al mismo tiempo el precio, la cantidad, la calidad de la miel y la comisión que se llevaría el representante. Una vez llegado el acuerdo, comenzaba un largo proceso de envío del producto, que en algunas ocasiones tardaría meses en llegar a su destino.

El embalaje y envío de la miel se hacía en cajas de madera que contenían dos latas de 25 kilogramos cada una. Muchas fueron las quejas por el mal trato que los mozos de carga de mercancías daban a estas cajas en las estaciones, ocasionando frecuentes roturas en las latas y pérdidas del producto, lo que requería que tuvieran que repararse y estañarse de nuevo en los lugares de destino, soportando siempre la pérdida el vendedor, ya que las compañías ferroviarias raramente admitían sus fallos.

Dos eran las formas de distribución, según si el pedido era a la Península y a Francia, o si lo era a otros lugares. En el primer caso se facturaba por ferrocarril a la estación más próxima al destino definitivo del producto y al mismo tiempo se enviaban por correo los documentos referidos al envío y la fecha probable de llegada. Por los numerosos trasbordos de la mercancía, daba tiempo más que sobrado para que el aviso por correo llegara con antelación a la mercancía. Los posteriores pagos se hacían enviando cheques, letras de cambio o sellos de correos. Como es fácil de imaginar, todas estas operaciones tenían un riesgo tremendo, pues la miel se enviaba a intermediarios o mayoristas que generalmente sólo se conocían por escrito, en la creencia de la buena fe del receptor de la mercancía, y con la esperanza de que pagara la misma puntualmente, lo que no siempre sucedía.

Este mismo procedimiento de envío por ferrocarril era el que se utilizaba para la miel que se remitía a Francia, caso en el que había que contactar además con un consignatario de aduanas para que hiciera la reexpedición de la mercancía al país vecino.

Más complejos fueron los casos de ventas a las Islas Canarias, Londres, Amberes o Nueva York, en los que el envío por ferrocarril lo recibía el consignatario de aduanas, normalmente en el puerto de Sevilla, que lo reenviaba por barco hasta su destino. También fue utilizado para estas operaciones el puerto de Cádiz y, en menos ocasiones, los de Málaga y Huelva.

Tenía el puerto de Sevilla la ventaja de la proximidad y el menor coste del ferrocarril, pero el gran inconveniente de que era muy caro de utilizar por sus elevadas tarifas de almacenaje en espera de que llegara algún vapor en el que reenviar la mercancía al destino deseado. Por ello había que estar muy al tanto de cuándo iban a llegar los barcos a este puerto para calcular la fecha del envío de la miel desde Belmez y que estuviera almacenada en Sevilla el menor tiempo posible. Hay datos concretos de una operación de envío de miel a Zürich con más de tres meses de espera en los almacenes de Sevilla, de modo que lo pagado por derechos de almacenaje en las atarazanas del puerto superó con creces el precio del producto enviado.



Hay que recordar que en esa época los barcos no disponían de radio ni tenían una fecha fija de llegada a puerto, por lo que cuando el consignatario se enteraba de la próxima llegada de algún buque lo comunicaba a Belmez, haciéndose entonces el envío. Por la lentitud del transporte por ferrocarril no era extraño que cuando la miel llegaba a Sevilla, el barco ya hubiera zarpado, abortándose así la operación de venta y dificultando enormemente la posibilidad de establecer un flujo de comercio más o menos estable.

En cualquier caso, en la última década del XIX y primera del XX, el negocio de la venta de miel llegó a estar tan perfeccionado y ser tan próspero que, por ejemplo, en 1903 se llegó a agotar toda la miel producida en la comarca, para exportarlos desde aquí de la manera indicada. Este sistema de distribución y venta sería aplicable a otros muchos productos, o manufacturas, pero en el caso de los productos alimentarios es preciso señalar que la miel es el único alimento natural que no pierde sus propiedades con el paso del tiempo, lo que permitía los retrasos en los portes y almacenaje, que además no siempre se hacía en condiciones idóneas. Con este tipo de problemas resulta fácil entender que desde aquí sólo prosperara el comercio de animales en vivo, cereales, embutidos, bellotas o café, pues exceptuando el pescado, que sí contaba con una distribución perfectamente organizada, el comercio de cualesquiera productos de consumo más inmediato resultaba imposible.

El uso que se daba a las líneas, dando preferencia a la exportación de productos mineros e industriales conllevaba este problema. Las compañías seguían primando el negocio seguro de éstos, frente a lo esporádico que podían ser los ingresos procedentes de las exportaciones del sector agrícola. Y sin embargo, no sucedía lo mismo en sentido contrario. No era difícil aprovechar los retornos de este tráfico ferroviario para enviar productos desde distintas zonas del país, casi siempre productos de fácil transporte y conservación: Pimentón de Cáceres, queso de Ciudad Real, chocolates y azúcar de Málaga y Granada, café de Badajoz y Mérida, vinos de Montilla y Jerez, etc. Pero junto a ellos, productos perecederos que supieron aprovechar las líneas y sus horarios para llegar a esta comarca: Hortalizas y legumbres de Alcaudete; frutas de Chipiona, Cartagena, Alcira y Calatayud, o comestibles varios desde Medina del Campo<sup>21</sup>.

Sobre el cómo había que ingeniárselas para traer hasta aquí estos productos perecederos, baste el ejemplo del comercio de naranjas traídas desde Valencia. Por adaptarse mejor a la forma de venta los trenes con naranjas entraban generalmente por la vía estrecha desde Puertollano o Peñarroya, dejando vagones completos en las principales estaciones de la línea (en la vía estrecha el número de pueblos con estación triplicaba a los de la vía ancha). Una vez estacionado el vagón, el comerciante que lo había adquirido contratava al pregonero local para que los anunciara por las calles indicando la calidad de las mismas y su precio. La venta se hacía no por kilos, sino por cientos, siendo los mozos de estación los que normalmente se ganaban un sobresuelo ayudando en la venta.

---

<sup>21</sup> Acerca del comercio al detalle, documentos de José González López (Jefe de la estación de Belmez-Ermita) y testimonios orales de María del Pilar Romero Moya y Jesús Calvo Núñez (ferroviario de RENFE), obtenidos en 1998.

Por esta facilidad para las ventas de diferentes productos, 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.

Como una especie dentro del abastecimiento a las poblaciones hay que considerar el de los propios ferroviarios, que fruto de las reivindicaciones de las dos primeras décadas del siglo XX consiguieron, en el caso de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, el establecimiento de un economato en Málaga, donde podían adquirir los productos de consumo más habitual a precios verdaderamente ventajosos. A pesar de la distancia, la mayoría de los empleados de Andaluces de la línea Belmez-Córdoba viajaba hasta allí mensualmente, aunque con el tiempo este servicio de economato se instaló también en Córdoba, lo que permitió un más fácil abastecimiento para los empleados.

Distinto era el caso de M.Z.A., que no instaló un economato como tal, sino que habilitó un tren especial, un “tren 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.

RENFE continuó prestando durante algunos años un servicio parecido, pero en este caso se trataba sólo de un “coche-tienda” que circulaba por la línea a Almorchón-Belmez-Córdoba un día fijo a la semana. Una vez suprimido se establecieron sendos economatos en las estaciones de Almorchón y Córdoba, a los que acudían los ferroviarios de la línea para hacer sus compras.



Muelle para ganado en la estación de Valsequillo - 2004 (demolido en 2008)

### “EL PESCADERO”

No se descubre nada nuevo al decir que con la mejora de las condiciones económicas la población va abandonando el consumo de vegetales y aumenta el consumo de productos cárnicos, hecho probado por los economistas desde hace muchos años y que en esta comarca se acentuaba por la dureza de los trabajos en minas y fábricas, necesitados de un mayor aporte de calorías.

A la llegada del ferrocarril hay que achacarle otro de los grandes cambios que se produjeron en la dieta: el consumo de pescado de mar fresco. Antes de la construcción de las líneas el único pescado fresco que se consumía en la comarca eran los peces de río, pues hasta entonces la dificultad del transporte y el aislamiento que se padecía sólo permitía el consumo de productos marinos como salazones, arenques o bacalao, y además a precios poco asequibles.

Si la apertura de la línea de Almorchón no supuso apenas cambio en esta cuestión, la línea a Córdoba y su continuación hasta Málaga facilitó que diariamente llegara el pescado fresco desde la lonja de esta ciudad hasta los pueblos de la zona, convirtiéndose la estación de Belmez, como final de la línea de Andaluces, 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.

Los primeros años del siglo XX marcaron una nueva época, con más población en la mayoría de los municipios, una mejora en las comunicaciones entre todos ellos, bien por ferrocarril, bien por carretera, y, sobre todo, con unos diferentes hábitos alimenticios. Fue desde entonces cuando se estableció una mejor infraestructura para la distribución del pescado procedente de Málaga, en cuya lonja se cargaban directamente los trenes y una vez iniciado el viaje, al igual que se hacía con la correspondencia, era dentro del mismo tren donde se distribuía el que iba para Córdoba capital, para la Campiña (a la estación de Puente Genil) y para la Sierra, adonde llegaba normalmente en el correo de la tarde-noche.

Aunque no era éste el único tren en el que llegaba pescado de Málaga, sí que era el que más cantidad transportaba, razón por la que era de los pocos trenes que tenían nombre propio, “El Pescadero” (o mejor “El Pescaero”), y era tal su importancia que el tren correo no salía de la estación de Córdoba hacia Belmez hasta que no llegaba el tren con el pescado procedente de Málaga, por lo que era la causa de las frecuentes demoras del correo.

Sin perjuicio de que en cada uno de los pueblos con estación fuera quedándose parte de la carga, la mayor parte se distribuía desde las estaciones de Belmez y Peñarroya. En ésta se hacía principalmente con la línea a Fuente del Arco, línea que era utilizada también para, en sentido contrario, traer el pescado desde las lonjas de Huelva, Ayamonte o Isla Cristina. También se utilizaba desde Belmez la vía estrecha para llevar el pescado al Valle de Los Pedroches, haciendo el trasbordo en carruajes o camiones entre las dos estaciones. Igualmente en carros o camiones se enviaba a otros pueblos como Hinojosa del Duque o Belalcázar, que carecían de ferrocarril.

El sistema se fue perfeccionando con los años, permitiendo la llegada de pescado desde puertos tan lejanos como Valencia y Avilés, aunque la distribución desde Málaga se mantuvo inamovible durante décadas hasta el cierre de la línea en 1974, manteniéndose para entonces el correo de la noche como único tren de reparto de pescado debido a las numerosas quejas y retrasos que esta actividad generaba.

La primera llamada de atención sobre estos retrasos se produjo en 1949 por un motivo aparentemente tan insospechado como el inicio de la distribución de penicilina en los pueblos de la comarca. Alexander Fleming la había descubierto en 1928, aunque hasta 1941 no fue tratado el primer paciente durante de la Segunda Guerra Mundial. En 1944 se comenzó a utilizar en España, con un uso prácticamente restringido al ámbito militar,

y poco después se permitió su uso entre la población en general, aunque igualmente con muchas restricciones impuestas por su carestía y por la dificultad de su conservación, que había de hacerse a baja temperatura, por lo que su distribución se hacía a diario. Por esta razón 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. Al margen de las molestias que los continuos retrasos ocasionaban a estos familiares, este tren debía partir puntualmente por evidentes razones médicas, sin esperar al que llevaba hasta Córdoba el pescado de Málaga, razón por la que se estos transportes se restringieron al correo de la tarde.

Varias décadas después, con ocasión del cierre de la línea al tráfico de viajeros fue esta una de las alegaciones que se presentaron para evitar su cierre, culpándolo de los retrasos y la pérdida de confianza de los viajeros en el transporte por ferrocarril:

*(...) Los horarios no se cumplían, los enlaces a veces se perdían, salían de la estación de partida con excesivo retraso “porque tenían que esperar al tren del pescado de Málaga”. Un verdadero desastre. Mientras tanto, el nivel de vida cambiaba y los deseos de más comodidad y velocidad aumentaban, sin que el tren de la sierra mejorara al mismo ritmo que los demás. Nunca se intentó una reforma a fondo.*

*El usuario no podía aceptar que un tren de Córdoba a Peñarroya (80 kilómetros) tardara de ordinario tres horas y en muchísimos casos hasta cinco horas; que saliera de la estación de partida con dos horas de retraso; que los coches muchas veces fueran sucios y sin alumbrado y en invierno sin calefacción; que los enlaces con Almorchón y Córdoba no funcionaran, teniendo que permanecer varias horas en esas estaciones y un sinnúmero de pequeños detalles que debieron corregirse<sup>22</sup>.*

---

<sup>22</sup> Escrito presentado en la Diputación Provincial de Córdoba el 1 de abril de 1977 por D. Juan Peñalta Castro, en representación del Ayuntamiento de Belmez.