

Los orígenes de este ferrocarril comienzan en 1890, año en el que el Gobierno concede autorización a Pedro Ortiz de Zárate, para la construcción de un ferrocarril de vía estrecha entre Valdepeñas y La Calzada de Calatrava, a través de una concesión de noventa y nueve años, sin subvención de ningún tipo por parte del Estado, según disponía la entonces vigente Ley de Ferrocarriles del año 1877.

Meses más tarde, concretamente el día 5 de enero de 1891, el Gobierno aprobó el proyecto constructivo, en el que como cuestión técnica más importante se adoptó un ancho de vía, de carril a carril, de 750 milímetros, en lugar del ancho métrico (1.000 mm), que era mucho más usual en vías estrechas de uso público.



Billete Compostore Puertollano-Argamasilla de Calatrava del día 1 de septiembre de 1948, por importe de 0,50 pesetas.

Tras las preceptivas adquisiciones y expropiaciones de terreno, se iniciaron los trabajos de construcción de los 42 kilómetros con los que inicialmente contaba la línea. Su inauguración se produjo casi tres años después, el día 22 de diciembre de 1893.

Posteriormente, la Compañía decide prolongar la línea hasta Puertollano, con el fin de tener dos puntos de enlace con otros ferrocarriles de vía ancha en sus estaciones de cabecera: Valdepeñas con la línea de Madrid a Cádiz y Puertollano con la línea de Madrid a Badajoz, ambas propiedad de la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante (M.Z.A.). La inauguración de este segundo tramo, de 34 kilómetros de longitud, se produjo el día 24 de febrero de 1903.

Características de la línea

La línea partía de la estación de Valdepeñas, que estaba situada enfrente del edificio de viajeros de la actual estación de Renfe. Tras hacer un giro de casi 90 grados al noroeste, continuaba dirección a Moral de Calatrava, en un trazado paralelo a la actual carretera CM-412. Desde Moral se dirigía a la finca de Montanchuelos y a la estación de Granátula, que distaba del pueblo unos 3 kilómetros, llegando a Calzada después de cruzar el Jabalón.

En el segundo tramo, la línea salía de Calzada por el Camino de Aldea del Rey, en dirección al Cortijillo de Hernán Muñoz, que está situado a unos 4 kilómetros de Aldea del Rey. Hasta Puertollano, la línea mantenía la dirección oeste a lo largo de la falda de la Sierra de Calatrava, pasando por Miró, la Zarza y Argamasilla de Calatrava.

En su primer tramo, de Valdepeñas a Calzada, la línea discurría por un trazado prácticamente horizontal, pese a que en 42 kilómetros, se pasaba de los 699,88 metros de altitud de la Estación de Valdepeñas a los 637,25 que tenía la de Calzada de Calatrava, que es el punto más bajo de toda la traza. Ello significaba que la línea contaba con pendientes o rampas inferiores a 3 metros por kilómetro en la mayor parte de su recorrido, a excepción de algún tramo de hasta 10 milésimas (10 metros de subida o bajada a lo largo de un kilómetro) entre Calzada y Granátula de Calatrava.

En el segundo tramo, de Calzada a Puertollano, la línea tenía un perfil un poco más sinuoso, ya que en él estaba el punto de más altitud con 755,14 metros en el kilómetro 58, entre Miró y La Zarza. La Estación de Puertollano estaba a 698,38 metros sobre el nivel del mar.

En cuanto a radios de las curvas, la línea tenía un amplio abanico de porcentajes, oscilando entre los 2.135 metros, en el Km 30, y los 100 metros, en Km 65.

Si tenemos en cuenta que una línea de alta velocidad actual tiene radios medios de 4.000/4.500 metros, nos podemos hacer idea de las limitaciones de velocidad que tenía el "Trenillo". Lo que influyó notablemente en la posterior explotación, ya que con estos radios, las limitaciones de velocidad eran permanentes y los descarrilos también. De hecho, éstos fueron bastantes más habituales entre Calzada y Puertollano, ya que, por la sinuosidad del terreno y el ahorro en los costes de construcción de la línea, los radios, en gran parte del recorrido, no superaban los 300 metros.

Infraestructura

Dada la orografía del terreno, no fue necesaria la construcción de muchas obras de fabrica. El puente más importante era el que cruzaba el Río Jabalón, con dos tramos metálicos de 12 metros cada uno de ellos, otro de 6,6 metros que cruzaba el Arroyo Sequillo junto a Calzada de Calatrava y 7 más de hasta 5 metros de luz.

A lo largo de sus 76 kilómetros también existían 77 obras de fabrica menores: 53 tajeas, que son obras de fabrica inferiores a un metro, y 24 alcantarillas o conductos subterráneos para desagüe con luz superior a un metro e inferior a tres, que servían para que los arroyos cruzaran la vía en zonas de terraplenes.

Para el cruce de carreteras, la línea contaba con tres pasos superiores sobre la vía: el primero que, estaba situado en la misma estación de Valdepeñas, daba acceso a la Bodega de Ramón Caravantes. En la década de los años 1960, se construyo en el kilómetro 1 un paso en hormigón por el que discurre la antigua carretera nacional IV, ahora Autovía de Andalucía, que todavía existe. Por último, en el kilómetro 37, la vía cruzaba por debajo de la carretera de Calzada a Granátula a través de un paso precedido por sendas trincheras. En la actualidad este paso ya no existe, ya que fue eliminado en la década de 1990, cuando la Consejería de Obras Públicas de Castilla-La Mancha acometió la renovación de dicha carretera.

Destacar en este capítulo, que la línea no contaba con ningún túnel en su trazado y que las trincheras y terraplenes eran relativamente de poca envergadura, puesto que la orografía no era nada complicada, por lo que en su construcción solo se utilizó mano de obra humana con apoyo de animales, principalmente mulas, caballos y burros, para el acarreo de las tierras.

Superestructura

Debido al mínimo ancho de vía, 750 milímetros, no fue necesario echar una gran capa de balasto, que en argot ferroviario se denomina a la piedra que se echa sobre la explanación de cualquier vía. Con el fin de abaratar costes, durante la construcción se utilizaron las piedras de la zona para el suministro, con un espesor que nunca superó 40 centímetros. De hecho, según manifestaciones verbales del personal de vía "la línea tenía mucha tierra y poca piedra", lo que al paso de los años supuso una merma importante en las condiciones de velocidad y seguridad en la circulación de los trenes.

Las traviesas con las que en el origen fue dotado el ferrocarril eran de roble. Con unas dimensiones de 130 cm de largo, 20 cm de ancho y 15 cm de alto. Posteriormente en algunas renovaciones también se utilizaron álamo sin sangrar y sabina.

La línea estaba tendida con carril de tipo Vignole, importado de Bélgica, de 26 kilogramos, esto es cada metro lineal de carril pesaba 26 kilos, que se fijaban directamente a la traviesa con escarpas clavadas con martillo, en un número de una escarpia por dentro y otra por fuera, en los tramos en recta, y dos por fuera y una por dentro en las curvas.

Con el paso de los años, en algunas renovaciones se utilizaron tirafondos, que se introducían en las traviesas utilizando su forma de rosca.

Para facilitar la situación de los trenes, la línea fue dotada desde su origen con puntos kilómetros de hierro fundido. Posteriormente también se pusieron piedras pintadas de blanco en los hectómetros.

En las estaciones se montaron agujas, que eran accionadas por marmitas, que eran accionadas manualmente por los guardagujas.

Para finalizar este capítulo, indicar que pese a que la línea tenía 79 pasos a nivel en los cruces de caminos, solo estaban vigilados cuatro de ellos: tres en las proximidades de la estación de Moral de Calatrava y uno en Calzada de Calatrava, que era el que cruzaba la carretera a Ciudad Real. Los guardabarreras que cubrían estos servicios eran mozos de la estación, guardagujas o mujeres contratadas para ello, principalmente en pasos a nivel de Moral de Calatrava.

Señalización

Para facilitar la circulación de los trenes, las estaciones fueron dotadas de pantallas o discos de entrada a las mismas, que eran accionadas por los jefes de circulación, con el fin de permitir el acceso o no de los trenes a las mismas, sobre todo en las estaciones donde debían cruzar dos composiciones.

Como en el resto de líneas de ferrocarril, todas las estaciones contaban en su gabinete de circulación con teléfono interno, que las conectaba con el resto de estaciones de la línea a través de postes de madera con cuatro hilos, siendo sustituidos entre Valdepeñas y Calzada en los últimos años por postes de carril de hierro, de 6 metros de altura y de 9 en los pasos a nivel, para que no se engancharan los carros y las galeras.

Con referencia a la propia circulación de trenes, existía un Reglamento de Señales y otro de Circulación, en los que se indicaban expresamente las condiciones de seguridad por las que debían regirse los jefes y factores de las estaciones en la expedición o recepción de trenes, así como los maquinistas y demás empleados del Ferrocarril.

Estaciones

De las once estaciones, apartaderos o apeaderos de la línea, solo contaban con edificios para viajeros y personal nueve de ellas: Valdepeñas, Moral de Calatrava, Montanchuelos, Granátula de Calatrava, Calzada de Calatrava, Hernán Muñoz (Aldea del Rey), Miró, Argamasilla de Calatrava y Puertollano. El apeadero de la Gredera solo tenía un andén para los viajeros y la Zarza una toma de agua para las locomotoras.

La estación de **Valdepeñas** contaba con el mayor número de edificaciones, dado que en ella estaban ubicadas los talleres generales y las oficinas de la Compañía, la sede social estaba en Madrid en la calle Concepción Arenal. El edificio de viajeros

que era de tres cuerpos, uno de ellos de dos pisos, estaba construido en piedra tallada y ladrillo visto en los extremos, puertas y ventanas, en él estaban la pagaduría, facturación, oficina de personal, así como el gabinete de circulación. En la parte de los talleres, existían una placa giratoria para dar la vuelta a las locomotoras y diversos inmuebles destinados a cocherón, almacenes para grasas, arena y carbonera, taller mecánico, depósito de agua, carpintería, etc. Así como otros muelles cerrados o descubiertos para mercancías y viviendas para el personal.

El apeadero de **La Gredera** daba servicio comercial a unos baños que existían junto al ferrocarril, que eran muy utilizados principalmente en época estival. Esta dependencia también tenía un pequeño apartadero para la carga de piedra de greda, de ahí su nombre.

La estación de **Moral de Calatrava** que era bastante similar a la de Calzada, fue construida de piedra de cantería en dos pisos. Junto a ella estaba el retrete, la cantina y el almacén con muelle descubierto, así como el depósito de agua.

La siguiente estación **Montanchuelos**, que toma su nombre de la finca donde estaba situada, tenía una disposición muy simple, ya que solo tenía un pequeño edificio de un piso de ladrillo, con un andén de 18 metros y un muelle descubierto de 26 metros, separados por un paso a nivel del camino de Almagro a Montanchuelos.

Granátula de Calatrava, estación que todavía sigue en pie, contaba con un edificio de viajeros igual al de Montanchuelos, así como con un muelle cubierto y otro descubierto para mercancías.

Calzada de Calatrava, que durante diez años (1893 a 1903) fue estación término de la línea, contaba con un edificio de viajeros similar al de Moral y dos muelles, uno cubierto de 96 m² y otro descubierto de 480 m², así como placa giratoria para dar vuelta a las locomotoras y depósito de agua. Su configuración como estación cambió notablemente cuando se inauguró el segundo tramo de la línea hasta Puertollano, ya que los cambios de agujas se montaron a unos cincuenta metros antes del final de la vía, por lo que los trenes que entraban en la estación procedentes de Valdepeñas, debían retroceder hasta dichos cambios para continuar el viaje a Puertollano. En la relación inversa, cuando un tren venía de Puertollano, debía avanzar hasta que la composición superaba los cambios y luego retroceder hasta el edificio de la estación, desde donde luego se le daba la salida hacia Valdepeñas.

En el caso de **Aldea del Rey**, que originariamente se denominó, estación de El Cortijillo y posteriormente Hernán Muñoz, el edificio de viajeros, que todavía se conserva, contaba con un andén de 30 metros de longitud. En esta dependencia también existía un muelle descubierto de 210 metros cuadrados.

El apartadero de **Miró**, que principalmente era utilizado para el cargue de vagones de piedra, tenía un pequeño edificio con un andén de 20 metros, así como un muelle descubierto de 330 m², un depósito de agua y una placa giratoria para locomotoras y vagones de 5 metros de diámetro.

En el apartadero de **La Zarza** solamente existía una toma de agua para las locomotoras y un pequeño andén para los viajeros.

Argamasilla de Calatrava, contaba con un edificio similar al de Montanchuelos, con un muelle descubierto de 210 m² y un andén con una longitud de 40 metros.

Por último, **Puertollano** disponía de un edificio de viajero de una sola planta, junto al que se ubicaban el cuarto de agentes, el retrete y un pequeño almacén. En una vía perpendicular estaban las carboneras y dos muelles descubiertos. También existía una placa giratoria de 7 metros de diámetro para las locomotoras.

Cuadro de la Línea				
P.K.	Dependencia	Categoría	Lado Andén	Altitud
0/000	Valdepeñas	Estación	Izquierdo	699,88
11/000	La Gredera	Apeadero	Derecho	684,45
17/698	Moral de Calatrava	Estación	Derecho	673,56
27/333	Montanchuelos	Estación	Izquierdo	651,25
32/710	Granátula de Calatrava	Estación	Derecho	642,30
34/300	Puente del Río Jabalón	Puente	---	638,90
42/003	Calzada de Calatrava	Estación	Izquierdo	637,25
48/602	Hernán Muñoz (Aldea del Rey)	Apeadero	Derecho	668,21
55/487	Miró	Apartadero	Izquierdo	730,01
58/000	Punto más alto de la línea	Vía	---	755,14
62/270	La Zarza	Apartadero	---	709,06
72/345	Argamasilla de Calatrava	Estación	Derecho	688,53
76/200	Puertollano	Estación	Izquierdo	698,38

Viviendas y casillas

La mayor parte de las estaciones contaban con viviendas para el personal, que principalmente eran utilizadas por agentes circulación. En Valdepeñas, Moral de Calatrava y Calzada de Calatrava estaban ubicadas en la primera planta del edificio de viajeros. En otras, las viviendas estaban 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 m², en el primer tramo, y 70,85 m² 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.

Relación de Casillas de Vía			
P.K.	Casilla	Denominación	m²
5/222	Casilla nº 1		56,76
7/995	Casilla nº 2	Cañablanquilla o Botija	56,76
14/192	Casilla nº 3		56,76
22/530	Casilla nº 4		56,76
27/333	Casilla nº 5	Montanchuelos	72,48
32/800	Casilla nº 6	Granátula de Calatrava	56,76
39/996	Casilla nº 7	Portelas	56,76
46/120	Casilla nº 8		70,85
52/430	Casilla nº 9		70,85
57/970	Casilla nº 10		70,85
62/270	Casilla nº 11	La Zarza	107,56
69/325	Casilla nº 12	de los Polluelos	70,85
72/345	Casilla nº 13	Argamasilla de Calatrava	84,70

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 construidos en esa época era, sin lugar a dudas el aprovisionamiento de agua que, en su mayor parte, servía para cargar el ténder 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. 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.

Locomotoras de vapor

Para la puesta en servicio de la línea en 1893, la Compañía del Ferrocarril de Valdepeñas a La Calzada de Calatrava adquirió a la firma belga Couillet tres locomotoras de vapor de disposición de ejes 0-3-0, con numeración 1, 2 y 3 que denominó "Vitoria", "Calatrava" y "Bélgica" respectivamente, que fueron las encargadas de dar tracción a los trenes de viajeros y mercancías durante los diez primeros años del ferrocarril entre Valdepeñas y Calzada de Calatrava.

A partir de 1903, año en el que se inaugura el tramo entre Calzada de Calatrava y Puertollano, con el fin de cubrir las necesidades de la ampliación de la línea como consecuencia de potenciales mayores tráficos de viajeros y mercancías, la empresa incorpora tres nuevas locomotoras, las dos primeras de ellas, numeradas 4 y 5, que tomaron el nombre de "Madrid" y "Bilbao" fueron adquiridas a la firma alemana Arnold Jung. Estas locomotoras, que tenían algo más de potencia que las tres primeras, contaban con una disposición de ejes 0-2-1. La última locomotora que se incorpora es la número 6 "Asturias", que se adquiere a la firma alemana Orenstein y Koppel de Berlín en 1905. Con sus 107,12 caballos de vapor era la locomotora de mayor potencia del exiguo parque motor de este ferrocarril.

Durante más de cincuenta años, éstas máquinas fueron las encargadas de remolcar todos los trenes que circulaban por la línea. En 1956, el "Trenillo" incorpora tres nuevas máquinas procedentes del Ferrocarril de Flassá a Palamós y Gerona a Bañolas, que también tenía el mismo ancho de vía (750 mm), después de su

clausura el día 1 de marzo de 1956. Se trataba de unas locomotoras-tender construidas en 1910 por el mismo fabricante alemán que la número 6 "Asturias" Orenstein y Koppel, manteniendo la numeración primitiva, nº 12 "Bañolas", nº 14 "Cornellá" y nº 15 "Mercedes". Curiosamente la número 14 fue reconstruida formando una composición separada de locomotora y tender, suprimiéndole los tanques laterales primitivos.

Locomotora diesel

A finales de 1956, junto a las tres locomotoras antes citadas, también se recepcionó del citado Ferrocarril Flassa-Palamós un tractor diesel de tres ejes acoplados, con biela de unión entre ellos, que había sido construido en 1936 por Metalúrgica San Martín de Barcelona. Tenía un peso de orden de 20,6 toneladas y un esfuerzo de tracción de 2.990 Kg, por lo que durante los últimos ocho años se convirtió en el material motor más importante de la línea. Pese a ello su utilización no fue habitual, a excepción de algunas circulaciones de trenes mixtos (coches de viajeros y vagones de mercancías en la misma composición) en el tramo entre Valdepeñas a Calzada, ya que por su peso, el estado de la vía y el radio de las curvas, no era aconsejable su utilización en el trazado de Calzada a Puertollano.

Locomotoras del Ferrocarril Valdepeñas a Puertollano						
Nº	Nombre	Fabricante	Nº Fab.	Año	Tipo	Notas
1	Vitoria	Couillet	1038	1891	0-3-0	
2	Calatrava	Couillet	1039	1891	0-3-0	
3	Bélgica	Couillet	1103	1894	0-3-0	
4	Madrid	Arnold Jung	609	1902	0-2-1	Transformada a locomotora y tender Desguazada en 1961
5	Bilbao	Arnold Jung	610	1902	0-2-1	Transformada a locomotora y tender Desguazada en 1961
6	Asturias	Orenstein & Koppel	1001	1903	0-3-0	Transformada a locomotora y tender
12	Bañolas	Orenstein & Koppel	4132	1910	0-2-0T	Llega en 1956 del Flassa-Palamos Desguazada en 1961
14	Cornellá	Orenstein & Koppel	4134	1910	0-2-0T	Llega en 1956 del Flassa-Palamós Transformada a locomotora y tender
15	Mercedes	Orenstein & Koppel	4135	1910	0-2-0T	Llega en 1956 del Flassa-Palamós
20		Metalúrgica S. Martin	1	1935	0-3-0	Tractor diesel. Recibido el 25-4-1956 del Flassa-Palamós

Coches de viajeros

Desde su inauguración en 1893, el servicio de viajeros contaba con diez coches de viajeros de dos ejes cada uno de ellos, seis de ellos, números del 1 al 6, eran de tercera clase, el número 7 era mixto de primera y tercera clase, el número 8 también era un mixto de primera y furgón para equipajes o correo y los números 9 y 10 eran de primera. En su interior, los asientos estaban ubicados junto a las ventanas, de tal manera que los viajeros iban sentados de espaldas a las ventanillas, con un amplio pasillo en el centro que utilizaban los que iban de pie. En la tercera clase los asientos eran de tablas de madera y los de primera forrados en tela.

En 1903 se incorporan otros dos nuevos coches de bogies (dos ejes en cada uno de los extremos), que fueron numerados AC-51 y AC-52, incorporando una mayor oferta de plazas mixtas en asientos de primera y tercera clase.

En 1956, procedentes del Ferrocarril Flassa-Palamós, llegaron ocho coches de bogies, de los cuales dos eran mixtos de 1 y 3 clase y los seis restantes de 3ª. Todos ellos eran un poco más altos que los originales.

Vagones de mercancías

El parque de vagones para el transporte de mercancías que existía al día 31 de diciembre de 1950 era bastante sencillo. Formaban parte de él dos furgones serie D, los vagones cubiertos que, en un número de seis unidades, componían la serie J, treinta y tres vagones de bordes altos de la serie H, ocho plataformas serie G, un vagón especial serie S y otro cisterna para el transporte de agua. En 1956 también recibe un nutrido parque de vagones del Ferrocarril Flassa-Palamós.

"Los cangrejos"

Uno de los vehículos más originales de este ferrocarril lo componían los "cangrejos" que tenían cada una de las trece brigadas de vía y obras. Estos artilugios estaban compuestos por dos ejes metálicos y una caja de madera donde se transportaban las herramientas, las traviesas, la comida, el agua, etc. Para su desplazamiento por la vía, los trabajadores debían de empujarlos manualmente en las zonas de rampa y en llano, en las cuestas abajo se montaban en ellos. Para evitar accidentes, los cangrejos contaban con un sistema de freno también muy original, se trataba de una palanca de hierro y una zapata de madera que se apretaba sobre uno de los ejes. Cuando los trabajos coincidían con la circulación de algún tren, los obreros desmontaban el cangrejo y lo sacaban de la vía.

Horarios de trenes de viajeros

Nunca el Ferrocarril de Valdepeñas a Puertollano tuvo excesivas circulaciones de trenes de viajeros, en concreto solo estaban grafiados cuatro trenes al día, dos correos que realizaban el trayecto de ida y vuelta entre Valdepeñas y Puertollano y otros dos trenes mixtos (viajeros y mercancías) que solo hacían el trayecto Calzada-Valdepeñas-Calzada.

Los horarios no tuvieron excesivos cambios con el paso del tiempo, el correo salía de Valdepeñas a primeras horas del día, llegando a Puertollano entorno a media mañana. La vuelta se producía a medio día, rindiendo viaje en Valdepeñas sobre las 5 o las 6 de la tarde.

Los trenes mixtos salían a primeras horas de la mañana de Calzada, llegando a Valdepeñas sobre las 9 horas. El viaje de vuelta se realizaba en torno a las dos y media de la tarde.

Los tiempos de un viaje de origen a destino de la línea, que no olvidemos eran 76 kilómetros, duraban unas cuatro horas y media y los mixtos recorrían los 43 kilómetros que separan Calzada de Valdepeñas en unas dos horas y cuarto aproximadamente. Ello da unas velocidades comerciales de 16 kilómetros/hora de media.

Probablemente, al principio de siglo, cuando la vía estaba recién construida y el material móvil era nuevo, las velocidades fueran algo superiores. No obstante, pese

a que está muy arraigado el comentario de que los viajeros en otoño se bajaban del tren, cogían un racimo de uvas y volvían a subir, solamente podía ser realizada cuando las maquinas debían subir alguna cuesta pronunciada, ya que en llano y cuesta abajo, era bastante improbable que ello sucediera. También hay que tener en cuenta los trenes de viajeros debían parar algunos minutos en todas y cada una de las estaciones y apeaderos de la línea.

Como su nombre indica, hasta la clausura de este ferrocarril, los trenes correo fueron los encargados del transporte de la correspondencia de todos los pueblos por los que pasaba la línea. Por la mañana, los carteros debían ir a las estaciones para recibir las sacas que llegaban a sus municipios y por la tarde subirlas al tren que iba a Valdepeñas.

Por esta razón y por otras de tipo comercial, las circulaciones del "Trenillo" se realizaban todos los días de la semana, incluidos domingos y festivos, bien es verdad que los horarios de los trenes siempre fueron diurnos ya que, salvo alguna excepción, nunca llegaron a circular por la noche, dado que en esas horas la línea estaba cerrada.

Horarios de Trenes (desde el día 1 de junio de 1943)							
Km	Estación	921 Correo	941 Mixto	Km	Estación	940 Mixto	920 Correo
0	Valdepeñas (Ecón.)	7.30	14.32	0	Puertollano (Ecón.)		12.53
11	La Gredera (apd.)	8.02	15.04	3	Argamasilla de Calatrava		13.08
18	Moral de Calatrava	8.32	15.34	14	La Zarza (apt.)		13.50
28	Montanchuelos	9.01	16.05	20	Miró (apt.)		14.13
33	Granátula de Calatrava	9.17	16.21	27	Hernán Muñoz		14.47
43	Calzada de Calatrava	9.51	16.49	33	Calzada de Calatrava	7.14	15.19
49	Hernán Muñoz	10.18		44	Granátula de Calatrava	7.43	15.46
56	Miró (apt.)	10.47		48	Montanchuelos	7.59	16.04
62	La Zarza (apt.)	11.20		58	Moral de Calatrava	8.38	16.43
73	Argamasilla de Calatrava	11.57		65	La Gredera (apd.)	8.58	17.03
76	Puertollano (Ecón.)	12.11		76	Valdepeñas (Ecón.)	9.29	17.34

Transporte de mercancías

Como no podía ser de otra forma, desde su inauguración en el año 1893, este ferrocarril no se configura como un elemento primordial para el 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 misma 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 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

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, que era de ancho métrico, así como con otros ferrocarriles que estaban proyectados y no se llegaron a

terminar, entre ellos el Ferrocarril de Puertollano a La Carolina. Los años fueron pasando y este ambicioso proyecto no se llegó a materializar.

Desmantelamiento

Después de la suspensión definitiva del servicio de explotación, el personal de E.F.E. que trabajaba en la línea fue trasladado a otras regiones en las que existían ferrocarriles de vía estrecha, sobre todo en las provincias de Alicante, Valencia, Málaga, Madrid, así como en la cornisa cantábrica.

En el año 1964, algunas de las locomotoras, vagones y coches fueron trasladados al Ferrocarril de San Feliu de Guixols a Gerona.

En 1965, dos años después de su cierre, es cuando empiezan en Puertollano y Valdepeñas los trabajos de levante de la vía, para lo cual fueron utilizadas locomotoras nº 1 Vitoria y la nº 3 Bélgica, junto a varios vagones en los que se iban echando las traviesas, los carriles, los tirafondos y resto de instalaciones metálicas, así como el resto de equipamientos de las estaciones. Los trabajos de desguace se realizaron en la estación de Moral de Calatrava.

Reversión de los terrenos

Ferrocarriles de Vía Estrecha FEVE, que ha sido la Compañía encargada de continuar las funciones de la anterior E.F.E., ha enajenado la mayor parte de los terrenos del trazado por el que discurría el Ferrocarril de Valdepeñas a Puertollano, tanto a Ayuntamientos como a particulares y empresas.

En Valdepeñas, se enajenaron todos los inmuebles para una empresa. Los Ayuntamientos del Moral de Calatrava y Calzada de Calatrava adquirieron toda la traza de la vía, siendo posteriormente vendidos a los propietarios de fincas colindantes. En el termino municipal de Granátula de Calatrava la venta de terrenos a particulares ha ascendido a 18.877 metros cuadrados. De igual forma que en el de Argamasilla de Calatrava en la que FEVE ha vendido unos 19.500 m² a varias fincas particulares. Por último el Ayuntamiento de Puertollano adquirió todos los terrenos de su termino municipal.

Situación actual

El día 1 de septiembre de 2003 se cumplieron cuarenta años del cierre del Ferrocarril de Valdepeñas a Puertollano. Como quiera que esta línea nunca contó con una infraestructura excesivamente notable, dado su relativa escasa inversión en las obras de construcción, así como por la elección de una vía de 75 cm de ancho, ha sido relativamente fácil la eliminación de muchas zonas de su explanación, bien sea por que los terrenos se han incorporado, a través de aradas, a las fincas de labor por las que pasaba, o por que se han eliminado otras por distintas obras y ocupaciones.

En la actualidad no se conserva ninguna estación de la línea, a excepción de Granátula de Calatrava, que es utilizada como casa de campo de un particular, así como Hernán Muñoz que sigue en pie, aunque en peor estado de conservación, dentro de la finca agrícola "El Cortijillo". En cuanto a casillas solo hay tres en relativo buen estado, la nº 2 Cañablanquilla o Botija, la nº 7 conocida por la de Portelas y la nº 11 en la Zarza.

Muchos de los Ayuntamientos han utilizado los terrenos para incorporarlos a sus inventarios de suelo municipal, entre ellos Moral de Calatrava, Calzada de Calatrava y Puertollano. El resto, al estar las estaciones lejos de las poblaciones, también han sido utilizados por los propietarios de las fincas de la zona.

Por todo ello, ha sido imposible estudiar la posibilidad de realizar una "vía verde" a lo largo de la traza de su explanación.