



MALDONADO, Miguel Antonio. *El ferrocarril en La Mancha. El "trenillo" de Valdepeñas a Puertollano. 1890-1963.* Ciudad Real: Diputación Provincial de Ciudad Real, 2013. 197 págs. anexos, figs. [ISBN: 978-84-7789-296-0][17 x 24].

El libro que reseñamos puede considerarse un buen intento de recomponer la historia de un tren de vía estrecha a partir de fuentes inéditas. Su único inconveniente estriba en que no se ofrece al lector un marco de referencia en el que se puedan insertar las informaciones que se han obtenido. El hilo conductor se fragmenta en numerosas ocasiones, lo que suscita en el posible lector una cierta impresión de enfrentarse a un cúmulo de datos dispersos que, seguramente, sistematizados hubiesen podido dar más de sí.

Por su carácter eminentemente localista y por el propio volumen de negocio que supuso la línea férrea del "trenillo" de Valdepeñas a Puertollano, la narración queda como un caso aislado en la historia del ferrocarril en España, ya que no ofrece posibilidades de efectuar comparaciones con otros contextos. Las informaciones que se ofrecen indican que dicho "trenillo" debió ser utilizado en la mayor parte de su existencia para satisfacer las necesidades empresariales de su promotor, el alavés Pedro Ortiz de Zárate, y sólo en algunas épocas tardías sería esporádicamente utilizado para el transporte de viajeros.

Por lo que se cuenta en el libro, Ortiz de Zárate, habría tenido acceso a la propiedad de unas extensas fincas en el término de Valdepeñas afectadas por la Ley de Desamortización de Pascual Madoz (1855) y poseía, además, una mina de antimonio en la misma región. La construcción de ese tren de vía estrecha se realizó con el propósito de enlazar la producción vinícola de dicha finca con algunos centros de comercialización de la Mancha, en concreto, con Calzada de Calatrava. Pocos años después, la línea férrea se ampliaría hasta Puertollano con el objetivo de transportar carbón desde ese núcleo hacia Valdepeñas. Algo más tarde, el recorrido se ampliaría de nuevo para transportar materiales de construcción procedentes de las canteras de la región, propiedad de dos catalanes, socios fundadores de la empresa Miró y Trepát, largamente relacionada con las obras públicas en España y que contaba con explotaciones similares en la región.

La utilización de la línea se desarrolló en dos períodos: desde 1894 hasta 1903 en que el "trenillo" funcionó entre Valdepeñas y la Calzada de Calatrava y desde 1907 hasta 1963, en que se alargaría hasta Puertollano. Esta segunda etapa se caracterizó por algunas huelgas de consideración, por la baja rentabilidad del negocio y por el escaso nivel de reinversión, lo cual obligaría al Estado a hacerse cargo de su explotación. En 1932, la línea sería incorporada a la Jefatura de Explotación de los Ferrocarriles por el Estado (EFE), dependiente del Ministerio de Fomento. La longitud total de la línea llegó en esa época a tener aproximadamente unos 60 kilómetros, que, según la reproducción de los horarios que se inserta en el libro, eran cubiertos en unas cinco horas, es decir, el

ÍNDICE HISTÓRICO ESPAÑOL



ISSN: 0537-3522

CEHI- Universitat de Barcelona (octubre 2014)

“trenillo” avanzaba –si no se presentaban mayores inconvenientes- a menos de veinte kilómetros por hora, que era la velocidad permitida en ferrocarriles de esas características. En ocasiones, sin embargo, esa velocidad se rebajó hasta los 10 kilómetros por hora a consecuencia del mal estado de las instalaciones y de las precarias condiciones de la vía. Ello suscitó la creencia de que, en épocas de vendimia, un viajero del “trenillo” se podía apearse en marcha, tomar un racimo y con una corta carrerilla volver a subirse al tren.

Una parte importante del libro está dedicada a la explicación de las características del material ferroviario, en su mayor parte traspasado desde otras empresas que explotaban líneas de similares características en la península. Seguramente, ciertas líneas se clausurarían por obsoletas, y máquinas y vagones podrían ser reutilizados en trayectos con escasa demanda, como es el caso del “trenillo”.

Finalmente, en 1963 la línea de Valdepeñas a Puertollano sería clausurada, esencialmente debido al escaso nivel de inversión realizada en ella. De todos modos, el tiempo de los ferrocarriles de vía estrecha había pasado. La estructura de la red ferroviaria española había iniciado otros derroteros.

MERCEDES ARROYO

(Professora jubilada, Departament de Geografia Humana
Universitat de Barcelona)