



Hace algunos días tuvo lugar de manera oficial la celebración de la primera actividad de la 'Vía Verde de El Trenillo de la Calzá', con una ruta senderista por el antiguo recorrido del recordado "Trenillo de la Calzá", en su tramo por el término municipal de Argamasilla de Calatrava, y que el ayuntamiento rabanero ha puesto en valor recientemente. Para tan esperada y deseada puesta de largo, el Ayuntamiento programó esa ruta senderista que recorrió catorce kilómetros del itinerario ya abiertos y acondicionados, a través de los parajes Sierra Alta, Huerta Ocaña y Morrilla. Ahora está preparando la 'III Marcha Cicloturista BTT El Trenillo', que transcurrirá por el segundo tramo del ferrocarril de vía estrecha con salida en Calzada de Calatrava y meta en Argamasilla de Calatrava.

Del libro "El Trenillo de la Calzá" (Ediciones C&G 2019) de Juan José García Ciudad

Las buenas perspectivas del vino será una de las razones para que, al socaire de la Ley de Ferrocarriles de noviembre de 1877, que daba facilidades para establecer nuevas líneas férreas, se construyese el ferrocarril de vía estrecha de Valdepeñas a la Calzada de Calatrava, pasando por Granátula de Calatrava y Moral de Calatrava, tierras con gran mata de viñedos. La rica veta carbonífera descubierta en Puertollano, año 1873, determinó que fuese prolongado después a esa ciudad minera. De los 76 Km. de los dos tramos, el de Calzada de Calatrava a Puertollano, tendría unos 34 km.

El 18 de febrero de 1899, se autorizaba la concesión para prolongar la línea que, una vez concluidos los trámites de dicha concesión, declarada de utilidad pública. Se procede con urgencia a la expropiación de los terrenos que había de ocupar y se comienza pronto su construcción, cumpliéndose actualmente 120 años del inicio de los trabajos, teniendo lugar la

apertura de esta prolongación el 24 de febrero de 1903.

La orografía de sus 33,734 km. desde Calzada a Puertollano es de buen firme, aunque algo quebrada y sinuosa, bordeando por la falda la Sierra de Calatrava y las estribaciones de la sierra de la Pedriza, con pendientes mayores que hacía Valdepeñas, que algunas coronaba casi a paso de viandante, dada la escasa potencia de las locomotoras. Entre los apeaderos de Miró y de la Zarza, estaba el punto de mayor altitud de la línea con 755 metros.

No tenía que cruzar ríos ni arroyos de cierta importancia, siendo suficientes pequeñas tajeas o alcantarillas, como la que salvaba el arroyuelo de la Fuente, a unos 300 metros de la estación de Calzada.



Estación de Calzada de Calatrava, en principio, se proyecta como estación final, km. 42. De dos plantas; en la baja, una oficina, con ventanilla para facturar mercancías y expedición de billetes, y salita de espera de viajeros. La planta alta, vivienda del jefe de estación o algún ferroviario. Al lado del edificio de viajeros, el retrete, sin agua, con un pozo ciego. Disponía de servicio telefónico y telegráfico, así como alumbrado eléctrico. Para almacenar el carbón, había una caseta. Como las locomotoras de vapor gozaban de poca autonomía se instaló un depósito elevado sobre muretes de mampostería, conocido como «la Aguada», para su recarga de agua, traída por el propio tren en un vagón cisterna desde tres pozos arrendados en Moral; se trasvasaba al depósito mediante una bomba hidráulica manual.

Eran varias las vías; entrada y salida de trenes y acceso al muelle. El cambio de sentido de las locomotoras se hacía mediante una placa giratoria de una vía de 6 metros ->«la Plataforma» se

nombraba-, en la que para girarlas había que desenganchar el tender cuando les fue incorporado. Contaba con un largo muelle o andén para carga y descarga de mercancías. Al fondo del muelle descubierto, había un amplio almacén.

Estación de la que quedan como recuerdo los indicios de lo que fue muelle de carga y descarga, los bloques de piedra del cerramiento del recinto de la ermita de «El Salvador del Mundo», procedentes del puentecito por el que el tren salvaba el arroyo Sequillo, el «Puente de Hierro», y el Parque-ferial «Pedro Almodóvar», construido en los terrenos de la estación.

El Trenillo tenía parada en 'El Cortijillo de Hernán Muñoz', en el km. 48,60, (a 6,33 km., de Calzada) finca que fuera encomienda de la Orden de Calatrava y que sería la estación de Aldea del Rey, situada a unos cuatro kilómetros de la población, por el camino de Mestanza, pasado el arroyo del Zurrero.

Contaba la estación de Aldea del Rey, «El Cortijillo», con un edificio de viajeros, sin sala de espera. El edificio se conserva, aunque muy hundido. Disponía de un andén para viajeros de 30 metros y de un muelle descubierto de carga y descarga de mercancías de 210 m²., del andén y muelle nada puede apreciarse. Actualmente los terrenos y edificios son propiedad de FEVE, englobada en ADIF. El Ayuntamiento, en la anterior legislatura, los tenía arrendados para acondicionarlos como Vía Verde.

La siguiente parada estaba situada en 'Miró', apartadero, en el km. 55,48 (a 13,21 km., de Calzada). Nombrado así por el propietario de las canteras basálticas que allí había, Juan Miró y Murtró. Se abre el 16 de mayo de 1913. Se extraía grava para la construcción y arreglo de carreteras y se cincelaban adoquines y bordillos para el pavimento de calles. Aportó un gran volumen de transporte de esos materiales, también se porteó colonia de la contigua destilería y se transportaba a los canteros. Tuvo un pequeño edificio de una planta. Disponía de un andén de 20 metros para viajeros, un muelle descubierto de 330 m² para la carga, una placa giratoria de 5 metros de diámetro para el cambio de sentido de las locomotoras y un depósito de agua. Del pequeño edificio de que disponía nada se mantiene y si está en pie la caseta y chimenea de la cercana destilería para extraer esencias o perfumes de las plantas aromáticas de la zona, como el tomillo, romero, espliego, etc., y se puede apreciar unos escasos restos del amplio muelle.

También hubo en el término aldeano, tres casillas de guardas-operarios: 'Martín Malo', 'el Berrocal' y 'la Mojonera', que se conservan, aunque en estado ruinoso. Próximo a la casilla de

'el Berrocal' se mantiene un puentecillo para salvar la pequeña rambla.



Y la casilla nombrada de «los Polluelos», en el término de Argamasilla de Calatrava. Sus ruinas desaparecieron hace unos años al ser explanados los terrenos para construir un nuevo depósito de agua para abastecimiento de esa localidad.

Otra de las paradas tenía lugar en 'La Zarza', apeadero, km. 62,27 (a 20 km., de Calzada), con un reducido andén de viajeros, pero sin edificio; había un pozo para toma de agua de las locomotoras. Desde aquí empezó en 1912 a cargarse materiales de la cantera basáltica de Miró antes de entrar en servicio el apartadero de la misma. Había una casilla de operarios.

La estación de Argamasilla de Calatrava, km. 72,34 (a 30,07 km., de Calzada), tuvo un edificio de viajeros, de una planta, sin sala de espera, un muelle descubierto de 210 m² y un andén de 40 metros de longitud, instalaciones que fueron demolidas al hacer los accesos al barrio de «los Encinares» de esa localidad desde la carretera conocida como variante del Minero, acceso a Puertollano. En algún tramo, se aprecia lo que era la caja de la vía. FEVE vendió unos 19.500 m² a varias fincas particulares. Los terrenos que ocupó «la estacioncilla», que así era nombrada para distinguirla de la de RENFE, son propiedad de ADIF.

La estación de Puertollano, final del trayecto, se construye de modo provisional, pues se proyectaba enlazar con la de MZA, de la línea de Ciudad Real a Badajoz, de mayor anchura; pero, al estar algo lejos y a menor cota, y separada por un talud, era necesario hacer bastante obra, y fue la definitiva. Disponía de un edificio de viajeros de una planta, un cuarto para los operarios, un retrete, un pequeño almacén y las carboneras, dos muelles descubiertos y un cobertizo; contaba con placa giratoria para invertir el sentido de marcha de las locomotoras. Como en Aldea del Rey y Argamasilla, el edificio de viajeros tampoco disponía de sala de espera. La estación y los pocos terrenos de la caja de la vía en su término fueron comprados por el Ayuntamiento. Nada queda. Está urbanizado.

El Consejo de Ministros, 23 de julio de 1963, dispuso suspender su servicio a partir del 31 de agosto de 1963, algo que se hizo efectivo el domingo, día 1 de septiembre, en que realizó su último viaje. Las instalaciones y las vías fueron desmanteladas dos años después del cierre de la línea.

"El Trenillo de la Calzá" (Ediciones C&G 2019) de Juan José García Ciudad

- https://www.youtube.com/watch?v=U7F_DgVUx2Y&t=12s

De venta en:

- https://www.casaruizmorote.com/libro/el-trenillo-de-la-calza_245603
- <https://www.elprovincial.es/bibliotecaoretana/el-trenillo-de-la-calz-ferrocarril-de-va-estrec-ha-de-valdepeas-a-puertollano/>