

## **MAMÁ: EL CÓRDOBA – ALMORTXÓN ME MOLA MOGOLLÓN**

Hola amiguit@s!

Patxi Jones os envía un relato de su último viaje el 5-6 Juni Weekend por las Andalucías de Córdoba y Sevilla sobre railes oxidados y bla, bla, bla. El texto, es de dos colegas (Miguel A. Matute y Neronibus) y un servidor; las afotos, mías, y las fotazas históricas, de Pacheco.

### **EL SINO DE LOS GUERRILLEIROS (Un poco de historia sobre la línea)**

¿Qué se podía hacer hoy 6 de junio en Córdoba, después de la magnífica jornada de ayer (refiriéndose a la KDD organizada en Córdoba organizada por PIAF –Plataforma Internauta de Amigos del Ferrocarril; ved [www.tranvia.org](http://www.tranvia.org))? Pues organizar otra jornada pero esta vez de arqueología ferroviaria. A ello nos apuntamos LoneStar (ése Patx!) y el que esto escribe y el objetivo era el tramo más próximo a Córdoba de la línea Córdoba-Almorchón, cuya situación actual es bastante desconocida por los aficionados.

La historia de esta línea se remonta a 1854, año en el que se obtienen las primeras concesiones, pero la apertura al tráfico de la parte alta de la línea –entre Alhondiguilla y Bélmez no se produce hasta el 28 de noviembre de 1870. La última sección –la que hoy hemos visitado- desde Obejo hasta Córdoba, se pone finalmente en funcionamiento el 5 de septiembre de 1873.

La vida de este interesante ferrocarril no es nada boyante porque dos años después la compañía suspende pagos sin que se encuentren compradores en la subasta de sus bienes. La creación en 1877 de la Compañía de Andaluces abre nuevas ilusiones sobre esta línea pero hasta el 30 de enero de 1880 no se integra finalmente en aquella.

No nos importaba tanto esto hoy como saber en qué situación se encuentra las vías y sus estaciones, tras bastantes años de cierre al tráfico ferroviario. El enlace en Córdoba –en el desaparecido apeadero de Las Margaritas- fue incomprensiblemente cercenado al realizarse el soterramiento del ferrocarril en la ciudad, al poco de inaugurarse el dichoso AVE, allá por el 92. Los tráficos de mercancías origen/destino en Córdoba ya tenían entonces muy poca importancia, realizándose en su mayoría (como en la actualidad) por el extremo Norte de la línea, es decir, desde Almorchón.

Hemos enfilado la N-432 de Córdoba a Badajoz tratando de buscar el punto en el que desaparece la traza ferroviaria y, salvo un puente aislado (el singularísimo Puente Mocho, que se describe más adelante) que se ve desde la carretera, es muy cerca de Córdoba, con la nueva desviación de esa carretera que se está construyendo, donde se ha discontinuado la traza. Por todas partes quedan señales de los pasos a nivel y elementos de la infraestructura: traviesas, tirafondos, señales aisladas, mojones, etc.

La primera gran sorpresa de interés es el apeadero de Los Pradillos a donde hay que llegar andando monte arriba. Este apeadero, sin apenas acceso para los viajeros, tuvo sin embargo una gran importancia para la explotación. Como la bajada desde Cerro Muriano es espectacular: se pasa en poco más de 17 km de 632 metros de altitud a 169 m en Córdoba (al loro: estamos hablando de una pendiente continua de 27 milésimas durante 17 km, algo absolutamente “extremo (y duro)” para una línea ferroviaria), aquí se construyó un estrelladero (ver definición en la página 4) cuya rampa tiene un ¡45%! de desnivel. Más que estrelladero parece rampa de lanzamiento de cohetes al espacio porque está tendida en la falda de la montaña, bajo la cual sigue la línea hacia Córdoba en túnel. Todavía hay una tercera vía allí de apartado para poder cortar los trenes en subida o bajada por la dificultad para que las locomotoras los arrastraran (o frenasen en la bajada) enteros.

Desde ahí hasta Cerro Muriano, pasando por La Balanzona, la línea va haciendo un zig-zig que le permite ganar altura. La estación de Cerro Muriano es amplia, con una playa de vías que permitía el estacionamiento y cruce de convoyes pero no tuvo más uso que el civil de mercancías y viajeros en trenes habitualmente mixtos. El edificio de la estación, bien conservado, está en alquiler, “a precio muy módico” (en palabras del tabernero), a la Sociedad local de cazadores. No es difícil charlar por allí con gente de cierta edad que cuenta sus aventuras en los trenes. Incluso uno de ellos nos pudo describir cómo se subió en ella en 1942 para ir a la mili.



### **Estación de Cerro Muriano**

La Oveja Solitaria os presenta la estación de Obejo, antaño origen y destino de máquinas, hombres y demás aparejos para la guerra. En su interior se conserva el capote de Manolete (¡jele!). Desde antes de esta estación hasta Cerro Muriano la pendiente mínima es de 21 m, llegando en algunos tramos a las 33 m ¡Agárrense! La estación de tráfico militar era la de Obejo, unos 2 km más adelante y donde concluimos la jornada de este domingo. Tiene incluso iluminación nocturna par la carga de convoyes militares con 3 vías de estacionamiento, una con muelle de carga, más una general y otra de apartado con báscula y medidor de gálibo. Todavía está intacto el depósito para la aguada de las locomotoras.



### **Estación de Obejo (antaoño origen y destino de los engendros de la guerra –quesmuperra-)**

La maleza y la vegetación han inundado la vía por todas partes. Es posible incluso ver quejigos de más de dos metros anclados entre las traviesas y por todas partes vegetación de monte mediterráneo, espectacular, así como la fauna e incluso los tipos de insectos, que darían para una tesis doctoral.

Algo que nos ha llamado mucho la atención: las curvas muy bien peraltadas en todos los tramos que hemos visto.

El fin de la explotación minera en la zona de Espiel y Bélmez y la ausencia de convoyes militares mantienen esta línea en total abandono, salvo el tramo que suministra combustible a la térmica próxima a Peñarroya. El resto es pura arqueología, pero de la buena, de la que bien merece un domingo de pateo por el monte.

### **SOBRE EL PUENTE DE HIERRO DE LA LÍNEA A LA SALIDA DE CÓRDOBA (del q ya sólo quedan los estribos)**

El puente de hierro del principio de la línea se conocía en Córdoba como el Puente Mocho. Cuando aún circulaban trenes tenía una curiosidad, y es que por su reducida resistencia las 1.300 (locomotoras diésel adquiridas por RENFE a American Locomotive Company en los años 60 con la Ayuda del Plan Marshall) no podían pasar en doble tracción por cabeza, por lo que cuando iban así, se paraba el tren antes del puente y se separaba una locomotora para pasar aislada, luego le seguía el tren y se volvían a acoplar al otro lado para continuar.

Poco antes de cerrar salió para esa línea una consigna C muy curiosa. Y se trataba de permitir la tracción intercalada. Es decir: una locomotora en cabeza, otra en cola y una tercera en el centro. Así se aumentaba la carga que podían llevar los trenes y no había que parar para separar una locomotora para pasar el puente.

Junto a ese puente hay otro punto singular. Además del estrelladero de Los Pradillos existe otro más antiguo, el de Mirabueno, que se encuentra justo al lado del puente de hierro en el lado de Córdoba. Este estrelladero no estaba demasiado bien construido, porque si el tren escapado no frenaba del todo en la vía del estrelladero, caía a un barranco. Fue a causa de un accidente en el que la locomotora cayó al barranco y en la que murieron los dos maquinistas por lo que se construyó el estrelladero de los Pradillos (descrito más adelante), con la vía de escape en una subida pronunciada para intentar frenar el tren.

Recuerdo una historia que me contó mi padre la única vez que subí conduciendo por esa línea que él, estando de ayudante, cuando empezaron a circular las 1300 estuvieron a punto de caer por el estrelladero de Mirabueno con un tren cargado de militares...

## FOTO GENERAL DEL APARTADERO DE LOS PRADILLOS, A UNOS 15 km DE CÓRDOBA



Esta está tomada desde la vía del estrelladero de Los Pradillos (o rampa lanzamisiles) y se puede ver la gran inclinación simplemente observando la altura a la que estamos en relación con el apeadero, sin que hayamos llegado al final de la rampa. Un estrelladero es una vía muerta (vía de apartado que no vuelve a enlazar con la vía de la cual es derivada) que se construía en líneas con grandes pendientes. De esta forma, si se escapaban vagones sueltos cuesta abajo, o una máquina no era capaz de frenar el tren que remolcaba y se desbocaba, se desviaba hacia la vía de estrelladero; la gran cuesta arriba de la vía del estrelladero, y la arena que se ponía alrededor de los carriles (ver siguiente foto) frenaban el tren (s.d.q.).

### VISTA DEL ESTRELLADERO DESDE ABAJO

Esta primera es la última parte de la vía del estrelladero de Los Pradillos. Puede ver cómo llega casi hasta la cima de la montaña. Ahí teneis el estrellaero del apartadero de Los Pradillos, un autentico trampolín ferroviario. Si bajabas muy embalao desde Cerro Muriano, podías despegar en él y llegar volando hasta Córdoba (toma Aerotrén). A la izquierda, pero mucho más abajo continua hacia Córdoba la línea normal y a la derecha está la de apartado que termina en un barranco (“vía de la muete”).



**Vista de la vía de estrelladero desde abajo, con una fuerte pendiente (contraria a la de la línea) y con sus carriles empotrados en arena en la parte final**

**LA VÍA MUERTA “DE LA MUETE” (o “del chuto”)**

Y aquí la maravilla de la ingeniería (¿) con la topera de la vía de apartado al mismo borde del precipicio. Y no era pequeño. Por allí se podía haber despeñado una composición enterita. Para colmo, la vía está en pendiente hacia el abismo. Las toperas parecen más bien estacas metálicas sin mucho aguante. Esta vía muerta se bifurca al principio de la del estrelladero. Sin duda, una de las vías de apartado más peligrosas del mundo, con su topera al borde de un barranco. Si te pasabas un poco empujando el corte de vagones....



Y, efectivamente, en 1964 pasó lo peor: un tren que bajaba descontrolado fue desviado en Los Pradillos y acabó en el fondo del barranco (fotos de PACHECO:







### **TUNEL A LA SALIDA DE LOS PRADILLOS (dirección Córdoba)**

Este es el túnel está construido por debajo de la ladera por la que trepa el estrelladero para dar continuidad a la circulación (por él circula la línea general hacia Córdoba). Debía hacer años que no pasaba nadie por aquí. No había huellas humanas y sólo excrementos de pájaros y murciélagos sobre las traviesas y el suelo, sin balasto. Parte de las paredes de túnel rezumaban agua formando estalactitas. En el techo todavía la tizne del humo de las locomotoras. Un pajarillo se asustó al vernos y se puso a revolotear nervioso dejando gran parte de los plumones flotando en el aire. Ahí va una vista del tunel desde afuera. La vía del estrellaero sube por la derecha. Embocadura de piedra natural rematada con...



El tunel de la foto es el tercero que hay subiendo desde Cordoba a Cerro Muriano. Esta casi debajo de la nacional, y, esto lo digo de oidas y no puedo confirmarlo (Neronibus dixit), tenia problemas de gálibo con algunas locomotoras diesel "grandes" que literalmente rozaban si intentaban pasar, ya que apenas cabian. Yo solo he visto circular por esta línea 1300, que entraban en cualquier sitio, pero si he visto subir un 593 haciendo una prueba de tiempos de viaje por si se utilizaba comercialmente esa línea (sería sobre el 85 más o menos). Lo que me lleva a suponer que lo que me habian contado del gálibo de ese tunel no era demasiado preciso.

El tunel más impresionante es el segundo que hay en la línea, no recuerdo la longitud, pero esta en una bonita curva y si no llevas linterna no te recomiendo que intentes cruzarlo. Ahí las pasaban cantunas las vaporosas (locomotora de vapor, en el argot ferroviario) a la subida. Me contó mi padre que un día "perdió" al ayudante. Resulta que empezaron a subir por el tunel y debido a la curva y la humedad las maquinas de vapor patinaban mucho y era un martirio poder respirar en el interior del tunel con el humo. Al salir del tunel, mi padre se dio cuenta de que estaba solo en la locomotora... se le habia perdido el ayudante!!!!, como supondreis paró en la estación que esta justo a continuación del tunel y volvió a buscarlo... se lo encontro al rato y le dijo que como habia mucho humo se bajo de la maquina y paso andando el tunel por encima (es decir, por el monte)...

Otra historia de este tunel que me contó un maquinista ya fallecido, no es tan alegre. Me dijo que estaba en la estacion (Córdoba) con una locomotora de vapor esperando a otro tren para dar una doble tracción y volver a Cordoba después de haber dado una doble por cola a otro tren. Tenian que esperar a que bajara otro mercante. Cuando estaban allí empezaron a oir un ruido fuerte, que cada vez se hacia más grande. Todavía se me pone la piel de gallina de imaginarlo y mas recordando como me lo contó. Se trataba del mercante que venía bajando que se habia quedado sin frenos. El resultado fue que el ayudante salto justo antes del tunel y salvo la vida, el maquinista no, siguió intentando parar pero no lo consiguió. La locomotora se encajó en el tunel y el maquinista murió aplastado por el tender. El resto del tren se desperdigó por el campo.

### **Y POR FÍN, LLEGÓ EL AMOR**

¡Qué bonita! ¡Me la pido! Os presento a la mini loco de la Fábrica de Cementos Asland en Córdoba. Creo que funcionaba con el aire comprimido que tomaba de la red de la propia fábrica. Último fósil del día...



**PATXI VOLVERÁ...**

... y surcará de nuevo la línea Córdoba-Almorchón poderoso y arrogante... ¡Ay de sus enemigos!

