



obras públicas
en
castilla-la mancha

LA RED FERROVIARIA EN CASTILLA-LA MANCHA, 1851/2004

FRANCISCO JAVIER RODRÍGUEZ LÁZARO

PRESENTACIÓN

El propósito de las páginas que siguen es exponer el proceso de configuración de la red ferroviaria en Castilla-La Mancha desde sus orígenes, en los años centrales del siglo XIX, hasta la actualidad. La política ferroviaria, y su lógica traducción en el proyecto y construcción de líneas por parte de particulares o por el Estado, han sido objeto de atención –quizá excesiva, cuando no innecesaria, para quien algo sepa ya de la historia de los ferrocarriles españoles–, en cuanto contexto u horizonte en que aquel proceso encuentra su lógica histórica. Se pretende, pues, ofrecer una visión panorámica, necesariamente breve pero suficientemente documentada, de la implantación del ferrocarril en territorio castellano-manchego. Frente al protagonismo otorgado a los tendidos en uso y a los que, tras años de explotación, acabaron cerrándose, la alusión a las decenas de líneas que no pasaron de la solicitud o el proyecto, o que no llegaron a abrirse al tráfico, se ha circunscrito a aquellas consideradas de especial relevancia por el momento en que se plantearon o por formar parte de planes de construcción de tendidos ferroviarios de cierta entidad. No es éste, por lo demás, un trabajo dedicado a los efectos socioeconómicos del ferrocarril, y el lector interesado en semejantes cuestiones hará bien en consultar algunos de los trabajos reseñados en la bibliografía que cierra el presente artículo.

LA CONFIGURACIÓN DE LA RED FERROVIARIA ESPAÑOLA Y SU INCIDENCIA EN EL TERRITORIO CASTELLANO-MANCHEGO

La construcción de la red ferroviaria española se inició en los años centrales del siglo XIX. Con frecuencia, las décadas que median entre 1750 y 1850 han sido definidas como un período meramente preferroviario, en que poco o nada se hizo por articular el sistema de transporte en España. Ello, se argumenta, habría producido graves consecuencias en los intercambios y el crecimiento económico, al no existir una oferta de transporte capaz de atender las crecientes demandas de movilidad de personas y mercancías. Con algunos matices, semejante interpretación viene a concluir otorgando al ferrocarril la capacidad de asumir tales demandas y, con ellas, la posibilidad de reactivar una economía hasta entonces estancada. Durante las últimas décadas, y revisando aquella argumentación, otros autores han incidido precisamente en la trascendencia del siglo anterior al ferrocarril. Este último, afirman, habría recogido inicialmente tráficos en gran medida existentes, siguiendo el modelo territorial definido por las infraestructuras y servicios habilitados entre 1750 y 1850.

Ciertamente, el ferrocarril supuso un importantísimo salto cualitativo en el desarrollo del sistema de transporte, y generó, muy pronto, importantes procesos de demanda inducida. Sin embargo, y al margen de los argumentos que asistan a cada uno de los planteamientos esbozados, resulta poco razonable pensar que aquel medio de transporte surgió en una situación de total estrangulamiento, generando intercambios de personas y mercancías allí donde con anterioridad no existían. Por otra parte, aspectos tan relevantes como la planificación y configuración de la red ferroviaria encuentran difícil explicación al margen de la situación histórica precedente. Parece, pues, pertinente iniciar estas páginas aludiendo al desarrollo del sistema de transporte durante el siglo anterior al ferrocarril.

Como es sabido, el siglo XVIII español se inició con el cambio dinástico y el advenimiento de los primeros Borbones, hecho que supuso una sustancial transformación en la concepción del poder y en las estrategias de ella derivadas. La dinámica de reformas exigida por los presupuestos del Despotismo Ilustrado afectó, entre otros, al ámbito de las obras públicas, observando el siglo una de las principales inflexiones en la evolución del transporte en España. Sin embargo, no fue hasta junio de 1761 cuando se promulgó el *Real*

Decreto expedido para hacer caminos rectos, y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por las de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia, primera disposición que, con importantes salvedades, cabe asimilar a un plan general de caminos. Establecía el Real Decreto, sancionado por Carlos III, "que se hagan sólidamente todos los Caminos convenientes para la utilidad de mis Pueblos, comenzando por los principales desde la Corte a las Provincias, con asignación fija; y que concluidos éstos se vayan ejecutando todos los demás, que aseguren la fácil comunicación de unas provincias con otras, y aun de unos pueblos con otros". Lo entonces propuesto había sido preconizado ya por teóricos y tratadistas, y no obedecía tanto a criterios económicos cuanto a razones de índole política y administrativa. Si Madrid debía ser, según la lógica del centralismo borbónico, núcleo efectivo de poder y centro desde el que controlar el territorio de la Corona, el "buen gobierno" del país exigía contar con "sólidos" caminos que aseguraran el abastecimiento de la Corte y permitieran el rápido traslado de funcionarios, noticias y tropas desde Madrid y hacia Madrid.

Adquiriría así la red de caminos un acusado carácter radial, añadiéndose pronto a las cuatro rutas inicialmente propuestas las carreteras de Madrid a Francia por Irún y de Madrid a Badajoz y a la frontera portuguesa. Más tarde, otros núcleos y áreas fueron vinculándose a la Corte mediante la construcción de caminos que conectaban con los grandes ejes centro/periferia, sumándose así a aquella disposición radial un modelo de crecimiento de tipo arborescente.

Si el hecho de que la red de caminos fue inicialmente planteada en atención a criterios políticos es asunto generalmente aceptado, más polémico resulta cualquier juicio sobre la aptitud del modelo radial en relación con la geografía del tráfico. A tal respecto, y elaborando un análisis iniciado por Jovellanos en los últimos años del siglo XVIII, un buen número de historiadores de la economía se ha mostrado abiertamente crítico en relación con el beneficio real aportado por la red, tal como fue planteada en el tiempo, a los intercambios económicos y a la posible integración de los mercados. En opinión de tales autores, las necesidades reales del tráfico hubieran exigido mejorar, en primer término, las condiciones de vialidad en los itinerarios de corta distancia, estimulando así la movilidad de los productos y la conexión entre los mercados. El mismo planteamiento señala el error

cometido al emprender; en primer término, la construcción de los grandes ejes radiales, postergando al momento de su conclusión el acondicionamiento de las redes regionales y comarcales.

Pero lo cierto, al margen de lo que hubiera convenido, es que Madrid adquirió un peso creciente, decantando la organización del sistema de transporte hasta el punto de que, al mediar el siglo XIX, tanto la red como los servicios respondían de hecho al modelo radial y arborescente planteado más de cien años antes.

Indudablemente, ni los caminos pavimentados ni los servicios de transporte que por ellos circulaban supusieron una total reestructuración de los tráficos. Frecuentemente, viajeros y mercancías siguieron transitando por caminos térreos, sendas o pistas escasamente acondicionadas para los vehículos de ruedas y, en otros casos, las vías mejor habilitadas apenas sirvieron para mejorar los intercambios. Sin embargo, el centralismo de cuño borbónico sobrevivió al Antiguo Régimen en lo que toca a la idea del territorio, y no es extraño que, durante las décadas anteriores al ferrocarril, la red de caminos y los servicios de transporte orientaran en gran medida las principales direcciones seguidas por el tráfico de personas y mercancías.

No parece exagerado afirmar que, en las fechas en que se inició su construcción, la red ferroviaria hubiera tolerado con dificultad un desarrollo alternativo al radial, y resulta, en consecuencia, lógico que cuando a mediados del siglo XIX se planteó la necesidad de establecer un plan de líneas férreas, la centralidad y el radialismo funcionaran como supuestos de partida difícilmente cuestionables. O que, cuando, en 1864, una comisión de Ingenieros nombrada a petición del Gobierno por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos para formar un plan de líneas analizó las hasta entonces construidas, en construcción o concedidas, señalara que "a pesar de la falta de un plan preconcebido para la ejecución de ferro-carriles, las líneas actuales, aunque no exentas de algunos graves defectos en la determinación de sus direcciones generales, se han ido ajustando por la naturaleza de las cosas al plan que el más detenido estudio de las necesidades pudiera haber *a priori* señalado".

En realidad, y aunque en repetidas ocasiones hayan intentado ponerse en marcha medidas tendentes a corregir los defectos asociados a semejante estructura, el modelo

centralizado, radial y arborescente ha definido la configuración territorial del sistema de transporte en España hasta nuestros días. No escapa a ello el espacio que nos ocupa, y los rasgos que, en concreto, han caracterizado la construcción del territorio de Castilla-La Mancha en lo que concierne a su sistema ferroviario, obedecen precisamente al desarrollo de aquel modelo.

Así, y como consecuencia lógica de la posición del solar castellano-manchego en el conjunto de la Península, el territorio que actualmente ocupa la Comunidad fue, en primer término, lugar de paso de la mayor parte de los ejes ferroviarios que, desde Madrid, se tendieron con objeto de conectar el centro del país con las principales áreas de la periferia. Idéntico motivo configuró dicho territorio como origen de varios de los ramales que, desde aquellos ejes, fueron conectando a la red otras regiones. Ello determinó que las localidades afectadas por los primeros —es el caso de Guadalajara y Albacete, o más tarde Talavera de la Reina y Cuenca, aunque en este último caso el trazado quedó allí interrumpido durante varias décadas, y no alcanzó después una explotación adecuada—, quedaran situadas en los grandes corredores ferroviarios centro/periferia, en tanto que otras —como Ciudad Real o Toledo—, se incorporaron progresivamente a la red conectándose a dichos corredores. Como contrapartida, algunas zonas también cercanas a Madrid, pero no servidas durante la segunda mitad del siglo XIX por tales ejes o sus ramales, no han llegado a integrarse en el sistema ferroviario.

El crecimiento radial y arborescente supuso además, para Castilla-La Mancha, la temprana aparición y consolidación de nudos ferroviarios de mayor o menor entidad. Se trata, en todos los casos, de núcleos altamente dependientes del ferrocarril, que, como Castillejo en Toledo, Manzanares y Alcázar de San Juan en Ciudad Real, y Estación de Chinchilla en Albacete, nacieron como consecuencia de la propia implantación ferroviaria o quedaron pronto y estrechamente vinculados a aquel sector.

El tercer rasgo característico del ferrocarril castellano-manchego deriva también del modelo ferroviario tal como cristalizó en España durante la segunda mitad del siglo XIX: como en el caso de otras áreas, y debido al tipo de crecimiento observado por la red, careció desde un principio Castilla-La Mancha de conexiones ferroviarias transversales que permitieran conectar los distintos centros regionales y articular así social y eco-

nómicamente el territorio de la Comunidad. Tal fenómeno se ha prolongado en el tiempo, y ello hasta el extremo de que, por más que las críticas a la falta de transversalidad del sistema sean anteriores al propio ferrocarril, originando un debate históricamente recurrente, el actual mapa ferroviario acusa todavía semejante disfunción. Se trataría, en este caso, de un defecto estructural, desactivado en parte, durante las últimas décadas, siguiendo una tendencia paralela a la progresiva descentralización territorial política y administrativa.

Pero todavía hoy, cuando implantada la alta velocidad reclama el sistema ferroviario un nuevo proyecto territorial de envergadura, asistimos a aquel debate. Un debate que, más allá de limitarse a la mera negociación sobre la concreta dirección de los trazados o el número de estaciones con que determinado eje ferroviario pueda contar en la región, deberá considerar, en todo momento, las distintas escalas del planeamiento y el potencial de integración del conjunto del sistema de transporte. Un debate, por cierto, de cuyas respuestas depende en gran medida la futura estructura territorial de Castilla-La Mancha tanto para sí como en relación con el resto del Estado.

1850/1936. EL DESARROLLO DE LA RED: DE LAS PRIMERAS LÍNEAS A LA GUERRA CIVIL

Los orígenes del ferrocarril en España.

Salamanca y la línea de Almansa

Las primeras solicitudes para construir y explotar ferrocarriles en España son contemporáneas a la construcción de las líneas que, abiertas al tráfico en Inglaterra, supusieron el origen efectivo de los ferrocarriles europeos. En 1829, un año antes de inaugurarse la de Liverpool a Manchester, el comerciante gaditano José Díez Imbrechts solicitó autorización para construir “un carril de hierro desde Jerez al Portal, o muelle sobre el río Guadalete (siete mil varas) con privilegio exclusivo por cien años”, recibiendo respuesta favorable del Gobierno en virtud de una Real Orden de 23 de septiembre de aquel año. Concibió entonces la creación de una sociedad de accionistas, contactando con capitalistas y fabri-

cantes ingleses y procurando interesar en la empresa a particulares e instituciones gaditanas. Sin embargo, y a pesar de las múltiples gestiones efectuadas, el ambiente de desconocimiento y desinterés que había todavía en España respecto al ferrocarril le obligaron, finalmente, a desistir de su empeño. Igual suerte corrió la iniciativa del impresor sevillano Marcelino Calero, que había planteado una iniciativa similar, obteniendo Real Privilegio, por Real Orden de 28 de marzo de 1830, para construir un ferrocarril entre Jerez y Sanlúcar de Barrameda por el Puerto de Santa María y Rota. Ya en 1834, y tras obtener la autorización solicitada, Francisco Fassio fue incapaz de poner en marcha una línea entre Tarragona y Reus, quedando asimismo en intento las pretensiones de la Diputación de Vizcaya, institución que, desde 1831, había contemplado la construcción de un camino de hierro entre Bilbao y Burgos con objeto de mejorar la competencia con otros puertos en el tráfico comercial con el interior de la Península.

Si tales iniciativas no pasaron de tales, la sublevación carlista, iniciada en 1833, paralizaría cualquier otra iniciativa ferroviaria, no volviendo a hablarse del nuevo medio de transporte hasta los primeros años de la década de los cuarenta. Concluida la contienda, la situación de deterioro de la red de caminos coincidió con un notable aumento de las noticias, crónicas e informes sobre el beneficio social y económico aportado por el ferrocarril a países como Inglaterra, Francia y Alemania. El plan de estudios de la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos había incluido enseñanzas específicas relativas a “caminos de hierro y máquinas empleadas en ellos”, y los técnicos españoles se preocuparon pronto de adquirir, traducir y anotar textos teóricos dedicados al ferrocarril. No es extraña, en suma, la opinión favorable a la construcción de caminos de hierro que se detecta en la España posterior a la primera guerra carlista.

En cualquier caso, y planteadas otras solicitudes para la construcción y explotación de ferrocarriles, siguió limitándose la Administración a otorgar autorizaciones provisionales en atención a las solicitudes recibidas, reservándose la facultad de revisar y aprobar el proyecto, el presupuesto y las tarifas propuestas antes de otorgar la concesión definitiva para la construcción de la línea solicitada. No existía, pues, un marco jurídico apropiado, y semejante situación se prolongó hasta que, en junio de 1844, recibió el Gobierno una propuesta para la construcción de un ferrocarril entre Madrid y el puerto de Cádiz. No se trataba,



Retrato de Calixto Santa Cruz.

en este caso, de una solicitud al uso, puesto que la petición se acompañó de una detallada memoria sobre "la utilidad práctica y política del camino de hierro", así como de abundante documentación relativa al presupuesto estimado, a la descripción del trazado y a diversos aspectos técnicos. La envergadura del proyecto superaba con mucho lo propuesto hasta la fecha en materia de ferrocarriles, y el procedimiento habitualmente seguido por la Administración no parecía el más adecuado para tramitar la línea solicitada. Diversos sectores venían instando a la Administración para que adoptara criterios claros en relación con la política ferroviaria, y el asunto de la línea de Cádiz no hizo sino acelerar la respuesta a aquella necesidad.

Trasladada la solicitud a la Dirección General de Caminos, se formó una comisión con objeto de estudiar el problema. Quedó compuesta por los ingenieros Juan Subercase, José Subercase y Calixto de Santa Cruz, y fruto de su trabajo fue un amplio documento, fechado el 2 de noviembre de 1844, en el que se establecían "las condiciones generales bajo las cuales se han de autorizar las empresas de los caminos de hierro". Consta el informe de una documentada memoria, así como de un pliego de condiciones y un modelo de tarifa que podrían aplicarse en la adjudicación de concesiones de líneas férreas.

La primera parte de la memoria analizaba los sistemas adoptados por diferentes países para la construcción de sus ferrocarriles, opinando los autores, respecto al mejor modelo que pudiera adoptarse, que "donde quiera que el Gobierno tenga su crédito bien asentado, es preferible ejecutar los caminos de hierro por cuenta del Estado". Ello, se argumentaba, implicaría un mayor beneficio para los usuarios, puesto que mientras el Gobierno habría de velar únicamente por el interés público y el buen mantenimiento de las líneas, los particulares o compañías tenderían siempre al beneficio propio y las mayores ganancias posibles. Por ello, proseguía el informe, "cuando la Administración de un país, por no poder o no querer sufragar por sí misma a la creación de los caminos de hierro (que pueden considerarse ya como una necesidad pública vital en las naciones civilizadas), recurra para este efecto a las compañías, debe procurarse que sea bajo condiciones que concilien las pretensiones siempre exageradas de éstas con los intereses públicos, que no tienen en tales contratos más defensor que el Gobierno". Tales condiciones, impuestas por el Estado, deberían incluir tanto la capacidad de revisión de las tarifas establecidas por las compañías

como la posibilidad de adquirir la propiedad de la línea antes de expirar el período de la concesión.

Se ocupaba posteriormente la memoria de los aspectos de carácter técnico incluidos en el pliego de condiciones. El parecer más polémico de la comisión a este respecto sería, sin duda, el relativo a la anchura de la vía. Frente a los 5,17 pies (1,43 m) generalmente adoptados en Europa, optaron los autores por un ancho de vía de 6 pies (1,67 m), alegando razones de carácter técnico. "Nosotros —se argumentaba en el informe—, hemos adoptado 6 pies, porque, sin aumentar considerablemente los gastos de establecimiento del camino, permite locomotoras de dimensiones suficientes para producir en un tiempo dado la cantidad de vapor bastante para obtener con la misma carga una velocidad mayor que la que podía conseguirse con las vías de 4,25 pies, propuestas por una de las Empresas que ha hecho proposiciones al Gobierno, y mayor también de la que podría emplearse con las de 5,17 pies que más frecuentemente se han usado hasta ahora; consiguiéndose además que, sin disminuir la estabilidad, se pueda hacer mayor el diámetro de las ruedas, lo que también conduce a aumentar la velocidad". En los primeros años del ferrocarril, los problemas de estabilidad de la locomotora no estaban todavía satisfactoriamente resueltos, de modo que la caldera se situaba entre las ruedas con objeto de disminuir cuanto fuera posible la altura de su centro de gravedad. Como la potencia de la locomotora dependía directamente del tamaño de la caldera, cabía suponer una relación directa entre la capacidad de tracción y la anchura de la vía. Atendiendo a las presumibles dificultades derivadas de la orografía, y aunque tales problemas encontraron posteriormente solución, el razonamiento efectuado en el informe de 1844 no carecía de fundamento. Por lo demás, se aconsejaban pendientes máximas de 10 milésimas y radios de curva mínimos de 1.000 pies (280 m).

Proponían, finalmente los autores del informe que las solicitudes de concesión fueran acompañadas de un proyecto suficientemente documentado, así como de un estudio razonado sobre la utilidad de la línea objeto de la concesión y la viabilidad real del proyecto en atención a las posibilidades económicas de los peticionarios.

El pliego de condiciones del informe fue aprobado por Real Orden de 31 de diciembre de 1844, y aunque el papel de la Administración seguía circunscribiéndose a la re-



Retrato de Juan Subercase.

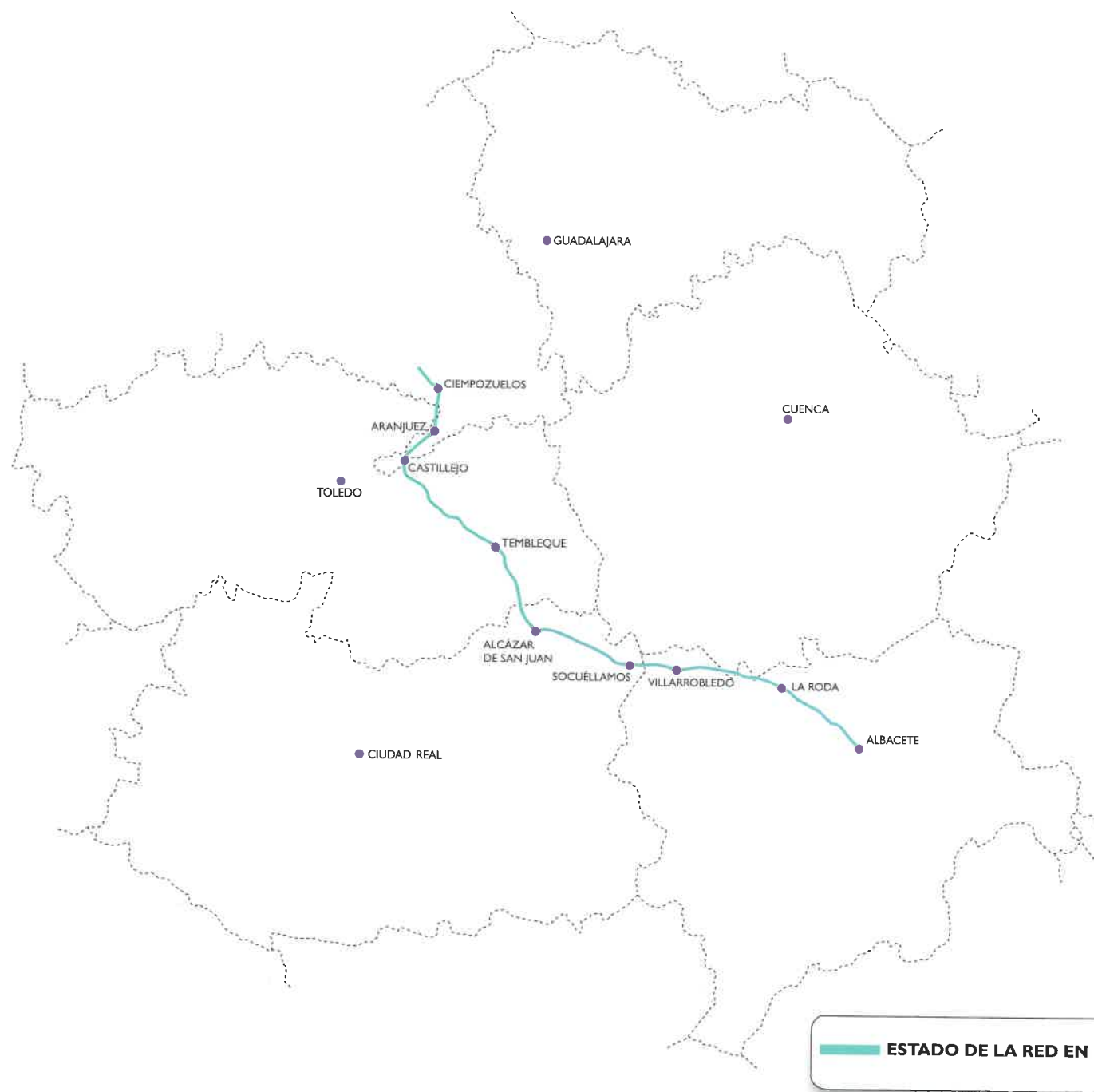
cepción y revisión de las solicitudes de líneas, se contó entonces, por primera vez, con un marco jurídico adecuado para tramitar ordenadamente las correspondientes concesiones. Incluyó el preámbulo de la disposición, sin embargo, un párrafo inexistente en el informe, según el cual "cuando el suscriptor o suscriptores de las propuestas de caminos de hierro sean sujetos de conocido arraigo y ofrezcan además las garantías que el Gobierno estime suficientes, se les concederá un término de diez a diez y ocho meses para que puedan presentar los documentos y llenar las formalidades que expresan las disposiciones precedentes con la autorización necesaria para obtener los datos precitados, reservándosele entretanto la preferencia sobre otras propuestas que se refieran al mismo camino". Supuso el texto una vuelta a las concesiones condicionales, negando el espíritu del *Informe Subercase* y permitiendo a los adjudicatarios adquirir y negociar las concesiones de las mejores líneas sin haber satisfecho más garantía previa que su "conocido arraigo". A ello, y aunque la especulación que pudiera preverse no sería tal, tendió a atribuirse la gran cantidad de líneas solicitadas tras la promulgación de la Real Orden.

En efecto, y fuera o no aquella la causa, sólo durante el bienio 1845/1846 se otorgaron más de una veintena de concesiones —entre ellas las de los ferrocarriles de Aranjuez a Alicante, Madrid a Zaragoza y Barcelona por Guadalajara, Madrid a Valencia, Madrid a Badajoz y Madrid a Ciudad Real y Almadén—, que sumaban, sobre el papel, cerca de 6.700 km de vía férrea. El contraste entre semejantes datos y los resultados obtenidos puso pronto de manifiesto la inoperancia del marco legal existente, y no es extraño que, desde 1847, los sucesivos equipos de gobierno observaran la necesidad de contar con una ley general que regulara satisfactoriamente los distintos extremos de la política ferroviaria.

El primer proyecto de ley presentado en tal sentido corresponde a la iniciativa de Juan Bravo Murillo, ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas entre octubre de 1847 y diciembre de 1848. Enunciaba el texto las principales preocupaciones de la Administración en materia ferroviaria, concretando una serie de trazados que se consideraban prioritarios, e intentando redefinir tanto las condiciones de tramitación de las concesiones de líneas como el papel que debiera desempeñar el Estado, desde el punto de vista económico, en la construcción de la red. No prosperó aquella primera iniciativa, y la búsqueda de soluciones a los problemas planteados ocupó, meses más tarde, a la comisión

creada en enero de 1850 con motivo de la presentación de un nuevo proyecto de ley general por parte del ministro Manuel Seijas Lozano. Abordó la comisión con especial interés lo relativo a las concesiones, abogando, tras abrirse un intenso período de información pública, por un esquema básico de red cuyo estudio y construcción podría emprender la Administración con independencia de la respuesta del sector privado. Con carácter previo a la exposición pública, y recogiendo una preocupación explícitamente expresada desde 1847, se había considerado necesario arbitrar una serie de medidas de auxilio económico que el Estado pudiera prestar a los concesionarios. Fruto de tal interés es la Ley provisional de 20 de febrero de 1850, por la que, en tanto no se aprobara la ley de ferrocarriles en estudio, se autorizaba al Gobierno a otorgar las concesiones provisionales que considera oportunas, garantizando además a las compañías el pago de un 6% de interés mínimo y un 1% de amortización sobre el capital invertido.

Sea como fuere, tampoco el trabajo de la comisión fructificó en la esperada ley general y, tras la caída del equipo de Narváez en enero de 1851, observó la política ferroviaria un sensible cambio de orientación. Finalizando el mes de junio, presentó el nuevo Gobierno un proyecto de ley para la construcción de un ferrocarril entre Aranjuez y Alicante por cuenta del Estado, hecho que suponía recurrir a una modalidad financiera planteada ya en distintas propuestas y discusiones parlamentarias, pero no contemplada en aquellos momentos por la legislación vigente. Figuraba tras la iniciativa el financiero malagueño José de Salamanca, que pretendía contratar la construcción de la línea tras haber inaugurado, aquel mes de febrero, el ferrocarril de Madrid a Aranjuez. Se discutió desde entonces sobre la conveniencia de contar con un plan de líneas para aprovechar racionalmente semejante fórmula financiera y, en diciembre, fue presentada por el Ministro Reinoso el que era tercer proyecto de ley general de ferrocarriles. Insistía el texto sobre la construcción de líneas por cuenta del Estado y, aunque el documento no llegó a debatirse, actuaría finalmente el Gobierno según lo propuesto en el proyecto. Actuando al margen de la Ley provisional de 1850, adjudicó el Ministerio de Fomento, entre 1851 y 1852, un total de cinco líneas en régimen de contrata. Sumaban, en conjunto, más de 1.200 km, y correspondían a los ferrocarriles de Aranjuez a Almansa, Socuéllamos a Ciudad Real, Sevilla a Cádiz, Almodóvar a Málaga y Madrid al Ebro. Si cuatro de tales con-



tratos no llegaron a prosperar; el correspondiente a la línea de Aranjuez a Almansa supon-
dría la construcción del primer tendido ferroviario en suelo castellano-manchego. Sala-
manca, en calidad de contratista, resultó el principal y previsible beneficiario del más que
dudoso proceder del Gobierno.

La adjudicación de la línea de Almansa se produjo el 19 de diciembre de 1851.
Como única condición para ratificarla, dispuso el Gobierno la celebración de una subasta
pública, trámite que, según cabía prever, se resolvió a favor del financiero malagueño. El pro-
yecto de la línea fue elaborado por el ingeniero británico William Green, y las obras pudie-
ron iniciarse de inmediato. La primera sección, entre Aranjuez y Tembleque, fue inaugura-
da en septiembre de 1853, y nueve meses más tarde, en junio de 1854, quedó abierto al
tráfico el segundo tramo, entre Tembleque y Alcázar de San Juan. Las obras continuaron a
buen ritmo, y desde marzo de 1855 fue posible trasladarse en ferrocarril desde Madrid a
Albacete.

Entretanto, y envuelto en una fuerte polémica el problema de los ferrocarriles, un
nuevo proyecto de ley general presentado por Agustín Esteban Collantes quedaría tam-
bién frustrado.

La Ley General de 1855 y las grandes compañías ferroviarias.

MZA y el primer desarrollo de la red castellano-manchega

Las graves consecuencias de la crisis parlamentaria, el pronunciamiento de Vicalvaro y los
sucesos de julio y agosto de 1854 abrieron paso al bienio progresista. Asentado Espartero
en el poder, la revisión de la política ferroviaria de los gobiernos moderados no se haría
esperar; nombrándose una comisión en agosto con objeto de examinar los expedientes
de ferrocarriles que obraban en el Ministerio de Fomento. Fue entonces cuando, tras ana-
lizar la actuación de Reinoso al frente de aquella cartera, se anuló entre otros, a pesar de
haberse iniciado la obras en la parte baja de la línea, el contrato correspondiente al ferro-
carril de Socuéllamos a Ciudad Real.

Paralelamente, una segunda comisión quedó encargada de redactar un nuevo pro-
yecto de ley general. Presentado a las Cortes en diciembre, y siguiendo el trámite regla-
mentario, el proyecto fue objeto de estudio por parte de otra comisión, que emitió el

correspondiente dictamen en marzo de 1855. Dos de los aspectos considerados en el mismo merecen un breve comentario. En primer término, y en lo que respecta a la configuración de la red, propugnaba el dictamen la necesidad de construir ocho líneas básicas o de "servicio general", cinco de las cuales tenían su origen en Madrid y destino en Irún, Barcelona, el Mediterráneo, Cádiz y la frontera portuguesa. El estudio del trazado de las líneas se consideraba responsabilidad del Estado, debiendo someterse a tales estudios las compañías que pretendieran su construcción. Por otra parte, estimó la comisión que habría que dar por buenos cuantos auxilios económicos pudiera prestar el Estado a los concesionarios, debiendo determinarse en la ley concreta objeto de cada concesión la modalidad de ayuda considerada.

La que era primera Ley General de Ferrocarriles española fue aprobada el 3 de junio de 1855, siendo ministro de Fomento Francisco de Luxán. Aunque un reducido número de artículos aludía a la construcción de ferrocarriles por parte del Estado, el grueso de la disposición recayó sobre la participación de la iniciativa privada y la construcción de líneas mediante concesiones a empresas. Cada concesión, cuyo plazo de caducidad podría prolongarse hasta noventa y nueve años, debería ser objeto de una ley especial, siendo necesaria para la adjudicación la celebración previa de una subasta pública. En lo que toca a la planificación de la red, y al no haberse llegado a un consenso dada la multitud de enmiendas presentada al dictamen de la comisión, se señalaba únicamente, en el artículo 3º, que "entre las líneas de servicio general se considerarán como de primer orden las que, partiendo de Madrid, terminen en las costas o fronteras del Reino". En relación con la financiación, especificaba el artículo 8º que "podrá auxiliarse con los fondos la construcción de líneas de servicio general:

- 1.º Ejecutando con ellos determinadas obras.
- 2.º Entregando a las empresas en períodos determinados una parte del capital invertido, reconociendo como límite superior de éste el presupuestado.
- 3.º Asegurándoles por los mismos capitales un minimum de interés o un interés fijo, según se convenga y determine en la ley de cada concesión".

Se trataba, en definitiva, de la posibilidad de conceder subvenciones o garantías de interés a las empresas que acometieran la construcción de líneas de servicio general. Junto



con ello, y entre los privilegios otorgados a los concesionarios, quedaba contemplada la exención de pago de aranceles aduaneros y peajes para "las materias, efectos elaborados, instrumentos útiles, máquinas, carruajes, maderas, coke y todo lo que deba importarse del extranjero, y se aplique exclusivamente a la construcción y explotación del ferrocarril concedido". Respecto a la fase de explotación, se obligaba además el Estado, en caso de pretender una rebaja de las tarifas contra la voluntad del concesionario, a garantizar a este último tanto los beneficios obtenidos durante el último año como el aumento medio anual conseguido en el último quinquenio.

La Ley de 1855 en general, y los artículos comentados o transcritos en particular, resultan claves para comprender el desarrollo posterior de los ferrocarriles españoles. En primer término, y aunque no de forma explícita, había por fin un consenso sobre el diseño básico de la red y las líneas que más interesaban a la Administración. Por otra parte, y tras un período de incertidumbre, se convocaba abiertamente al capital, tanto nacional como extranjero, comprometiéndose el Estado, con meridiana claridad, a respaldar las iniciativas de las compañías interesadas en el negocio ferroviario.

La Ley General de Ferrocarriles de junio de 1855 supuso, de hecho, el origen efectivo del desarrollo de la red ferroviaria española. Si al concluir aquel año había tan solo 440

Izquierda, estación de ferrocarril de Ciudad Real.
Derecha, estación de ferrocarril de Manzanares.



Túnel de Despeñaperros. Línea Manzanares-Córdoba.

km de tendido en explotación, entre 1856 y 1866 se abrieron al tráfico 4.635 km de vía férrea. La construcción de la red, promocionada y supervisada desde la Administración, quedó en manos de las compañías ferroviarias, financiadas básicamente mediante el capital desembolsado por sus accionistas, los ingresos obtenidos gracias a la emisión de obligaciones y a las subvenciones recibidas del Estado. Destacan, entre las entonces constituidas, la *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante*, MZA, y la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*. Si la historia de los primeros ferrocarriles españoles fue en gran medida la de ambas compañías, la formación de la red castellano-manchega coincide en particular con los orígenes y evolución de la primera.

Los orígenes de MZA pueden retrotraerse a los primeros meses de 1855, cuando, como se recordará, quedó abierto al tráfico el tramo entre Alcázar de San Juan y Albacete, parte de la línea de Madrid a Almansa. Tras la revisión de expedientes efectuada por la comisión nombrada por las Cortes Constituyentes en agosto de 1854, y a la vista de las irregularidades cometidas por el gobierno de Bravo Murillo, tuvo que renegociar Salamanca el contrato inicialmente firmado, quedando comprometido a concluir la línea de Almansa, y viéndose obligado a desembolsar una fuerte suma de dinero a la Administración. Ostentaba, en todo caso, la concesión de la línea, y pronto se haría con la concesión de la sección de Almansa a Alicante. En aquellas mismas fechas, y a la vista de la nueva legislación ferroviaria, importantes inversores extranjeros se hallaban interesados en la conexión ferroviaria entre París y la costa mediterránea por Zaragoza y Madrid. En julio de 1855, y hallándose en una difícil situación económica, pudo vender Salamanca la concesión de la línea Madrid-Almansa al grupo constituido por los banqueros Rothschild y el *Grand Central* francés, que presidía entonces el Conde de Morny. Concluida aquella, y una vez pudiera abrirse al tráfico la totalidad de la línea, transferiría también Salamanca el tendido hasta Alicante. Por otra parte, al iniciarse 1856 se hizo Morny con la concesión de la línea Madrid-Zaragoza, en la que habían concurrido ya diversas iniciativas desde que, en 1845, fuera objeto de una primera concesión a promotores ingleses.

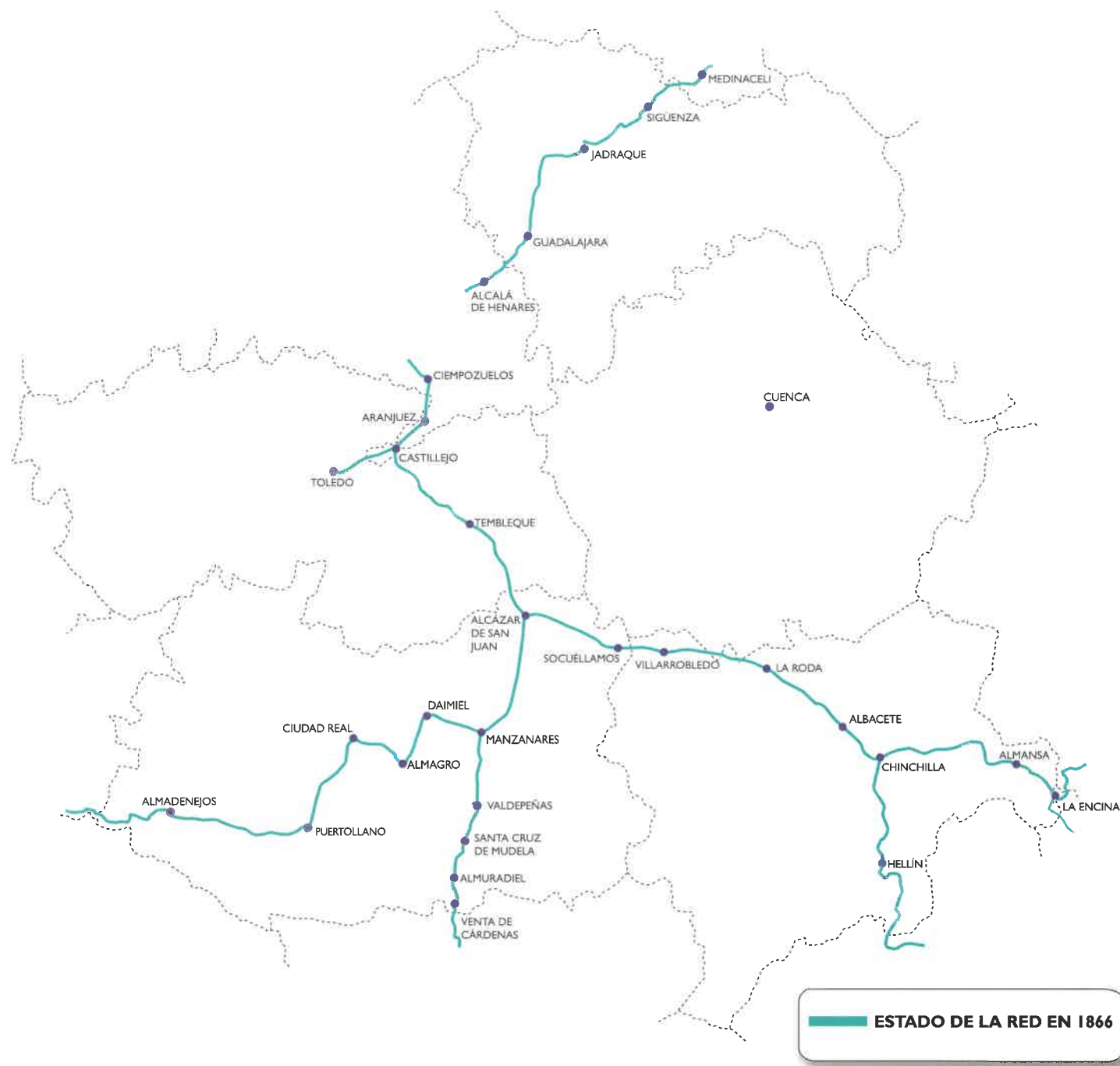
Las gestiones entre Salamanca, los Rothschild, Morny y sus socios se prolongaron durante aquel año, constituyéndose, el 31 de diciembre de 1856, la *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante*, pronto conocida como MZA. Figuraba entre los

accionistas, junto con las personalidades citadas, la *Sociedad Española Mercantil e Industrial*, entidad crediticia previamente creada por los Rothschild para apoyar la construcción del ferrocarril al amparo de la legislación bancaria promulgada en enero de 1856.

En lo que toca a los tendidos que dieron origen a la compañía, el de Madrid a Alicante entró en servicio en junio de 1858, tras inaugurarse solemnemente, con asistencia de la familia real, a finales del mes de mayo. Fue también en estos años cuando, haciendo efectiva una concesión obtenida en 1852, extendió José Campo hasta Almansa la línea de Játiva. La bifurcación con el tendido de MZA se estableció en La Encina y, desde noviembre de 1859, quedó abierta al tráfico la conexión ferroviaria entre Valencia y Madrid.

El ferrocarril de Madrid a Zaragoza, cuya construcción se había iniciado en el embarcadero de Atocha, llegó a Guadalajara a mediados de 1859, a Jadraque en 1860 y a Medinaceli, ya en la provincia de Soria, en 1862. El trazado hasta la capital aragonesa quedó concluido en mayo de 1863.

La primera expansión de MZA se efectuó en territorio castellano-manchego, hacia el sur y el suroeste peninsular, a partir de enclaves situados en la línea de Madrid a Alicante. A través de Salamanca, estrechamente vinculado a la compañía desde su creación, obtuvo pronto MZA la titularidad del ferrocarril de Castillejo a Toledo, que había entrado en explotación en junio de 1858. También a través de un primer concesionario, en este caso el Marqués de Villamediana, se hizo la compañía con la línea de Alcázar de San Juan a Ciudad Real por Manzanares y Daimiel. No presentaba el terreno especiales dificultades, e iniciadas las obras en 1859, el ferrocarril pudo abrirse al tráfico en marzo de 1861. Como en los casos citados, el tendido de Alicante sirvió para abrir una tercera línea, cuyo objeto era la conexión con el Mediterráneo en Cartagena vía Murcia. Finalizando 1859, obtuvo Salamanca la concesión de la línea, que transfirió a MZA en abril de 1860. Las obras se iniciaron en la parte baja de la línea, puesto que, a pesar de haberse fijado la conexión en Albacete, se discutía entre esta opción y la conexión en Novelda, ya en la provincia de Alicante. La propia compañía había solicitado ubicar el enlace en aquella localidad, mas, tras una encendida polémica suscitada por las poblaciones de paso, y cierto desinterés de MZA en relación con la parte alta de la línea, acabó resolviendo el Gobierno a favor del trazado inicialmente concedido. El origen se situó finalmente en las proximidades de Chinchilla de Monte Aragón, a



menos de 20 km de Albacete, circulando los ferrocarriles hasta Cartagena desde abril de 1865. Entretanto, había iniciado ya MZA su expansión hacia Andalucía. Ello ocurrió a finales de 1860, tras obtener la compañía la concesión de una línea entre Manzanares, en el tendido hacia Ciudad Real, y Córdoba. En este caso, el condicionante orográfico se sumó a la longitud del trazado, que no pudo inaugurarse hasta septiembre de 1866. Discurría la línea, en dirección sur, por Valdepeñas, Santa Cruz de Mudela, Almuradiel y Venta de Cárdenas, e ingresaba en Andalucía por el Paso de Despeñaperros.

En lo que toca al sector occidental del país, la construcción de una línea entre Madrid y Lisboa era asunto que venía contemplándose desde la década de los años cuarenta. A partir de 1850, tanto los proyectos de ley de Seijas Lozano y Esteban Collantes, como el dictamen de la comisión nombrada por las Cortes Constituyentes en 1854, habían incluido entre los prioritarios el tendido entre ambas capitales por Extremadura. Sin embargo, y al concretarse la construcción de la línea de Alcázar de San Juan a Ciudad Real, se planteó más tarde la posibilidad de conectar Madrid y Lisboa a través de la capital manchega, solución que, a pesar de suponer un notable rodeo, resultaba más sencilla y permitiría conectar el Atlántico y el Mediterráneo vía Alcázar de San Juan. En diciembre de 1859 fue aprobada la construcción de los tramos de Ciudad Real a Mérida y de Mérida a Badajoz, otorgándose pronto una primera concesión y constituyéndose dos años más tarde, con importante aportación de capital francés, la *Compañía del Ferrocarril de Badajoz a Ciudad Real*. Las obras se habían iniciado en 1860, y la línea pudo abrirse al tráfico a finales de 1866.

La Ley de 1877 y la segunda expansión de las grandes compañías. MCP y la línea de Portugal por Talavera y Cáceres

Cumplida una década desde la aprobación del Plan General de 1855, y transcurrida la primera expansión de las grandes compañías, los rasgos característicos del mapa ferroviario español habían quedado nítidamente dibujados. El esfuerzo de las compañías, unido a una coyuntura económica expansiva, se reflejó en los 3.640 km de vía férrea abiertos al tráfico durante el sexenio 1860/1865. Sin embargo, y por más que el Estado se hubiera implicado en la planificación de la red primando unas líneas sobre otras, realizando estudios de

los trazados y fijando los puntos obligados de paso que se consideraban de interés general, no se contaba, todavía, con un plan concreto de líneas. Fue, precisamente, a mediados de la década de los años sesenta cuando se advirtió la necesidad de abordar el problema de la racionalidad de la red en su conjunto, corrigiendo así los defectos derivados de la lógica sectorial propia de las compañías ferroviarias.

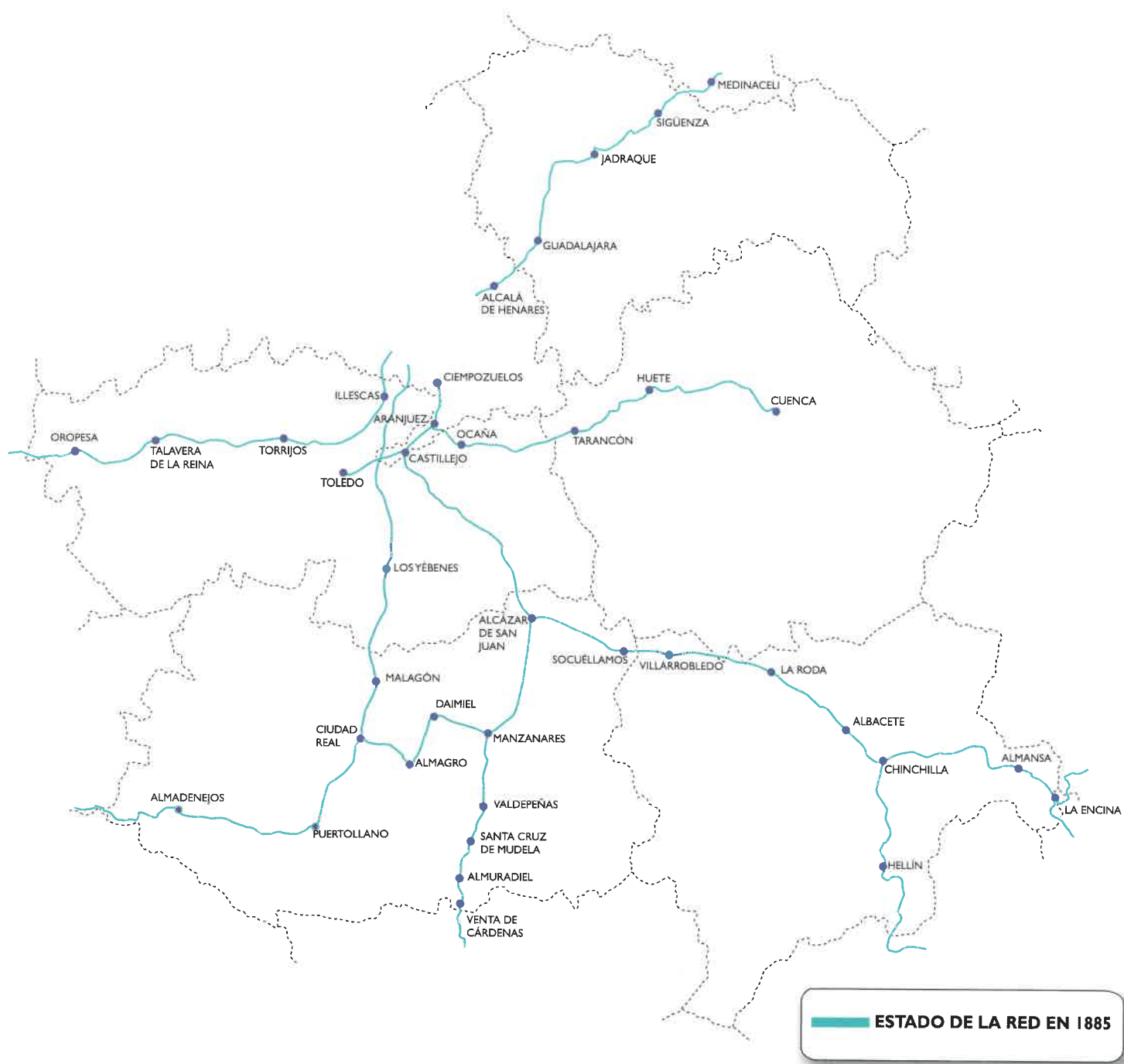
Así, una Ley de 13 de abril de 1864 encomendó al Gobierno la presentación de un proyecto de ley que estableciera "la clasificación de los ferro-carriles que, con los que ya se hallan autorizados, deban formar, por ahora, nuestra red de caminos de hierro". Fruto de la disposición fue el anteproyecto de plan general de 15 de junio de aquel mismo año, elaborado por una comisión de ingenieros nombrada por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos. Como hemos señalado ya, y aun reconociendo la existencia de defectos en la determinación de algunos trazados, la comisión dio por buena la estructura general de la red, incidiendo sobre el esfuerzo efectuado por el Estado y las compañías, y estimado que el plan debería limitarse "a completar lo actual sin alterar sus bases principales...". Los criterios considerados para la construcción de nuevas líneas quedaron resumidos en dotar de conexión ferroviaria con Madrid a todas las capitales de provincia, poner en contacto las grandes áreas productoras entre sí y con las costas, y establecer comunicaciones adecuadas con Francia y Portugal. Realizó la comisión un exhaustivo inventario de la red, añadiendo a las existentes una serie de líneas consideradas necesarias y no contempladas hasta entonces por las compañías. Es el caso, por lo que al territorio castellano-manchego se refiere, de los trazados de Madrid a la frontera portuguesa por Talavera de la Reina y Navalморal de la Mata, de Aranjuez a Castellón por Tarancón, Cuenca, Landete y Teruel, y de Landete a Valencia.

El anteproyecto, que fue sometido al dictamen del pleno de la Junta Consultiva, sería objeto de controversia, llegando a proponer aquel organismo un plan de líneas alternativo en el que se contemplaban los trazados de Quintanar de la Orden a Murviedro por Cuenca y Teruel, de Albacete a empalmar con la línea de Manzanares a Córdoba por Alcaraz y Linares, y de Madrid a Portugal por Talavera y Cáceres. Tanto el anteproyecto de la comisión como el de la Junta pasaron a las Cortes, siendo sometidos a un riguroso proceso de información general. Recabado el parecer de las autoridades provinciales y loca-

les, y el de destacados particulares implicados en el negocio ferroviario, se encomendó a una comisión especial, nombrada en abril de 1865, la formulación de un dictamen definitivo. Fruto de su trabajo es la *Memoria presentada al Gobierno por la Comisión Especial encargada de proponer el Plan General de Ferro-carriles*, de 1867, documento que asumió en líneas generales los criterios adoptados por la comisión de ingenieros en 1864, y contempló, en lo que toca al territorio castellano-manchego —téngase en cuenta que ya se había hecho efectiva la concesión para la construcción de una línea de Madrid a Malpartida de Plasencia por Torrijos y Talavera de la Reina—, la construcción de las líneas de Cuenca a Valencia y de un punto de ésta a Teruel.

Sin embargo, y a pesar del esfuerzo efectuado, el proyecto de ley de ferrocarriles elaborado por la comisión no llegaría a discutirse por razones de índole política: la crisis económica, el desprestigio de la Corona y la muerte de Narváez aceleraron los acontecimientos, y la manifiesta inestabilidad de la última España isabelina desembocó en la Revolución de 1868. Siguió a éste otro agitado período, que concluiría en 1873 con la Primera República. Aunque durante el Sexenio Revolucionario sólo se abrieron al tráfico 242 km de vía férrea, no decayó el interés del Estado por legislar en materia ferroviaria. Así, y por Ley de 2 de julio de 1870, se autorizó al Gobierno para estudiar y otorgar, con las correspondientes subvenciones, más de una veintena de líneas, entre las que cabe mencionar aquí la de Cuenca a Valencia por Landete y la de Landete a Teruel, que deberían construirse una vez se abriera al tráfico la de Madrid a Cuenca. Se concretaron también auxilios para la rápida conclusión de otras en construcción, y manifestaba la ley la necesidad de completar un plan general de ferrocarriles según lo dispuesto en abril de 1864. En cualquier caso, y aunque la Administración no dejó de intervenir en la promoción y desarrollo de la red, el anhelado plan de ferrocarriles no vería la luz hasta los primeros años de la Restauración.

Liquidada la República, e iniciado el reinado de Alfonso XII, se planteó pronto la necesidad de articular una nueva política en materia de obras públicas. Frente a la filosofía del Decreto-Ley de Bases de 14 de noviembre de 1868, por el que el proyecto, construcción y explotación de obras públicas había quedado casi enteramente en manos de particulares, la Ley de Bases para la nueva legislación de obras públicas, de 29 de diciem-



bre de 1876, devolvió al Estado su antiguo papel, reafirmando la validez del sistema concesional en los términos establecidos antes del Sexenio y autorizando al Ministerio de Fomento para que redactara "la ley general de Obras Públicas y las especiales de Ferrocarriles, Carreteras, Aguas y Puertos". El metódico trabajo desarrollado por el Ministerio se tradujo en la redacción de dichas leyes y sus correspondientes reglamentos entre 1877 y 1880.

Aprobada el 23 de noviembre de 1877, la nueva Ley General de Ferrocarriles era similar, en sus aspectos centrales, a la que, vigente desde 1855, venía a sustituir: se establecían de nuevo las subvenciones y auxilios, la necesidad de promulgar una ley para otorgar cada concesión y la clasificación de los trazados en líneas de servicio general y de servicio particular. Sin embargo, y frente a aquella disposición, incluía ésta en su artículo 4º una detallada clasificación de las líneas que formaban el plan general de ferrocarriles objeto de la ley, recogiendo tanto las que se encontraban en explotación, construcción o adjudicadas, como las que se habían contemplado en la Ley de 20 de julio de 1870. Entretanto, las compañías instaladas ya en territorio castellano-manchego, y otras que en aquellos años se formaron, definieron un segundo período de expansión de la red.

Es el caso de la *Compañía del Ferrocarril de Badajoz a Ciudad Real*, que, tras abrir al tráfico aquel primer trazado, había solicitado extender la línea hasta Madrid mediante otro directo por Malagón y las proximidades de Toledo. Dejaría así de depender de MZA, acortando en algunos kilómetros el trazado hasta la capital y pudiendo canalizar directamente el tráfico con origen o destino en Madrid. Tanto la situación de inestabilidad política, como la previsible contestación de MZA, alargaron las gestiones en el tiempo, y la concesión no pudo verificarse hasta 1876. Una vez otorgada, y llevadas las obras con gran celeridad, pudo inaugurarse la línea en 1879.

En cualquier caso, la conexión ferroviaria entre Madrid y la frontera portuguesa a través de Ciudad Real, Puertollano, Mérida y Badajoz contó poco después con un itinerario alternativo. El trazado hacia Portugal por Cáceres se había planteado en fecha temprana y, desde la década de los años cincuenta, contempló el propio Salamanca la posibilidad de ampliar la línea de Toledo hacia Talavera y la capital extremeña. Pero no fue hasta 1864 —como ya se ha apuntado—, cuando particulares interesados en su construcción

obtuvieron la concesión de una línea que, desde Madrid, se dirigía a Malpartida de Plasencia, en Cáceres, por las localidades toledanas de Torrijos y Talavera de la Reina. Iniciadas las obras tras transferirse la concesión a la sociedad que se denominó *Compañía del Ferrocarril del Tajo*, llegó el ferrocarril a Talavera en 1876, y a las proximidades de Malpartida en 1880. Entretanto, y con el apoyo de la Compañía Real de los Caminos de Hierro Portugueses, la *Compañía de los Ferrocarriles de Cáceres a Malpartida de Plasencia y a la frontera portuguesa* fue completando el trazado que permitiría conectar con la red portuguesa por Cáceres y Valencia de Alcántara. Finalizando 1880, y tras negociarse la fusión, se creó, a partir de ambas, la *Compañía del Ferrocarril de Madrid a Cáceres y Portugal*, MCP, que explotó la totalidad de la línea desde su inauguración en 1881.

Fue precisamente durante estos años cuando, tras un primer período expansivo dedicado fundamentalmente a la construcción de líneas, iniciaron Norte y MZA una agresiva política de anexión y absorción de compañías y sociedades menores. Ello pudo ocurrir debido a la frecuente situación de dificultad financiera a la que, incapaces de hacer frente a la grave crisis acaecida durante la década de los años setenta y a la posterior depreciación de la peseta, tuvieron que hacer frente estas últimas. Por su parte, y al hacerse con aquellas líneas, evitaban Norte y MZA la posible competencia en sus áreas de influencia, controlando sin dificultad los mercados y tráficos regionales, y logrando importantes economías de escala al poder reducir los costes de explotación sin renunciar a aumentos en el volumen global de operaciones.

Inmersa en semejante dinámica, y haciendo patente su interés por el control del tráfico ferroviario en la mitad meridional de la Península, adquirió MZA en 1880 las líneas de Madrid a Ciudad Real, de Ciudad Real a la frontera francesa por Badajoz y de Almorchón a Bélmez. Ya en 1884, y hallándose la compañía concesionaria de la línea en una complicada situación financiera, pudo hacerse también con el tendido que, inaugurado en 1885, conectó Aranjuez y Cuenca por Ocaña, Santa Cruz de la Zarza, Tarancón y Huete. Al finalizar el siglo XIX, sólo la línea de Almansa a Valencia, adquirida por Norte en 1891, y la de Madrid a Cáceres por Talavera, explotada por MCP, escapaban en territorio castellano-manchego al control impuesto por la compañía.

Las primeras décadas del siglo XX

Entre 1875 y 1896 se habían abierto al tráfico 4.970 km de vía férrea y, en 1900, contaba España con 11.040 km de tendido ferroviario de ancho ibérico. Las tres grandes compañías ferroviarias –Norte, MZA y la *Compañía de los Ferrocarriles Andaluces*–, controlaban el 76% de la red, y los buenos resultados de la explotación permitieron seguir repartiendo dividendos e introducir progresivas mejoras en la infraestructura –doble vía, electrificación, señalización, etc.–, y el material rodante. Dos pequeñas líneas de carácter local engrosaron la red castellano-manchega durante las primeras décadas del nuevo siglo.

Una de ellas, de ancho métrico, conectó desde 1909 las localidades toledanas de Villacañas, en el tendido de Madrid a Alicante, y Quintanar de la Orden. Totalizaba el trazado 25 km, y contaba con estaciones intermedias en Villa de Don Fadrique y Puebla de Almoradiel. Los resultados de la explotación fueron modestos y, en 1929, el tendido se transformó a ancho ibérico. Gestionada por RENFE desde 1941, subsistió la línea hasta la década de los años ochenta.

Sería también pocos años después de iniciarse el siglo cuando Tomelloso, origen o punto de paso de anteriores proyectos, pudo materializar la vieja aspiración de contar con ferrocarril. Fue concretamente en 1907 cuando el Gobierno autorizó la construcción de una línea de ancho ibérico que conectaría la estación de Argamasilla de Alba, en el tendido de Alcázar de San Juan a Ciudad Real, con la localidad del mismo nombre y Tomelloso. MZA se hizo cargo de las obras, completándose la línea, de poco más de 19 km, en 1914. La construcción de la nueva estación intermedia de Argamasilla de Alba motivó un cambio de denominación en la de conexión con el tendido de Alcázar, que era la anterior de Argamasilla y pasó a llamarse de Cinco Casas. A pesar de su potencial, los resultados económicos del ferrocarril de Cinco Casas a Tomelloso no correspondieron con las primeras expectativas y, en 1921, rescindió MZA el contrato de explotación. Sobrevivió en todo caso la línea, e incluso llegó a plantearse, aunque sin éxito, su conexión con la de Almansa. Pasó también, en 1941, a depender de RENFE, manteniéndose en uso, para el transporte de mercancías, hasta los últimos años de la década de los ochenta.

Si, como antes se ha señalado, la construcción de estos y otros ferrocarriles coincidió con un ciclo expansivo para las compañías ferroviarias, semejante situación observaría una profunda inflexión a partir de la segunda mitad de la década de los años diez. La severa crisis que entonces sufrieron las compañías tuvo su origen en la incapacidad del sistema ferroviario español para asumir la demanda de transporte originada tras el inicio de la Primera Guerra Mundial, hecho que propició un continuado incremento de los gastos de explotación. El notable aumento del consumo comportó fuertes incrementos en el precio del carbón y otros productos, y la necesaria ampliación de las plantillas coincidió con la consecución de importantes logros por parte de los trabajadores, que consiguieron aumentar sus salarios y fijar la jornada laboral en ocho horas. La tendencia a la congelación de las tarifas y el progresivo aumento de las cargas financieras completan el sombrío panorama al que tuvieron que enfrentarse las compañías. La crisis ferroviaria derivó pronto en una mayor intervención estatal, planteándose pronto la posibilidad de rescatar las concesiones y nacionalizar progresivamente la red. De hecho, y al poner en marcha medidas tales como la concesión de anticipos reintegrables a las compañías, asumió el Estado gastos asociados al aumento de los salarios o las necesarias mejoras de la infraestructura y el material móvil y motor.

No habiéndose llegado a una solución satisfactoria, e instaurada la Dictadura tras el golpe de Estado del General Primo de Rivera, siguieron buscándose soluciones al problema de los ferrocarriles. La promulgación del *Estatuto Ferroviario* en julio de 1924 otorgó al Estado un mayor margen de intervención en el sector; si bien las compañías mantuvieron intacta la autonomía con que contaban para gestionar sus líneas. Asumió el Estado, en virtud de lo dispuesto en el *Estatuto*, responsabilidades relativas a la ordenación y racionalización de la red, comprometiéndose asimismo a la mejora de la explotación y el servicio mediante renovaciones en la infraestructura y el material rodante. Aunque sometidas a intervención por parte del recién creado Consejo Superior de Ferrocarriles, que actuaría como órgano de enlace entre las compañías y el Estado, pudieron beneficiarse así las compañías que se acogieron al *Estatuto* de las aportaciones de capital efectuadas por aquél. Desbloqueado provisionalmente el problema ferroviario, planteó también el régimen la construcción de nuevas líneas. Se trataba, según había contemplado ya el *Estatuto*, de orde-

nar adecuadamente la red, lo que podría conseguirse completando trazados, estableciendo comunicaciones más directas o disponiendo otros que permitieran una más eficaz vertebración del sistema. Tales son, en síntesis, las premisas del denominado *Plan Preferente de Urgente Construcción*. Aprobado en 1926, contemplaba hasta dieciséis nuevas líneas y, entre ellas, las de Cuenca a Utiel, Puertollano a Córdoba, Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena y Bargas a Toledo.

Como otros trazados recogidos en el plan, se planteó el de Bargas a Toledo con objeto de conectar líneas o entramados de líneas ya en servicio, mejorando así las prestaciones de la red. Se trataba, en este caso, de prolongar el ramal de Castillejo a Toledo para conectar el tendido de Madrid a Cáceres y Portugal con el conjunto de líneas que, a partir de la de Levante, daban servicio a los sectores oriental y meridional de la Península. Las obras se iniciaron en 1927, pero no sería hasta 1938 cuando, tras la toma de Toledo por las tropas del general Franco, se ordenó la conclusión de los 18 km que totalizaban la línea. A pesar de los objetivos perseguidos al plantear su construcción, el origen del trazado se había establecido en el propio ramal de Castillejo a Toledo, a unos cientos de metros de la estación, que siguió quedando así en fondo de saco y funcionaba mal como estación pasante. Ello, y los continuos problemas que ocasionó la infraestructura, explica que la línea nunca llegara a cumplir su propósito inicial, quedando circunscrita, en lo que toca al tráfico de viajeros, a la relación entre Bargas y Toledo. Concluida la Guerra Civil, y tras una azarosa explotación, la línea sería definitivamente abandonada en 1953.

Por lo demás, y en relación con el tiempo transcurrido hasta su conclusión, no es el de esta línea un caso excepcional. La revisión a la que la política ferroviaria primorrista fue sometida desde los primeros meses de la Segunda República dejó pronto en entredicho la vigencia del *Estatuto Ferroviario* y, si el cambio de coyuntura económica había obligado ya al gobierno de Berenguer a anunciar la suspensión de aportaciones estatales de capital a los ferrocarriles, el plan de construcción de nuevas líneas quedó de hecho interrumpido después de abril de 1931. En consecuencia, trazados como el de Cuenca a Utiel, Puertollano a Córdoba y Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena, contemplados en 1926 y cuyas obras se habían iniciado ya, no llegarían a inaugurarse o tendrían que esperar varias décadas para ser abiertos al tráfico.

Lejos de haber quedado resuelto, el problema ferroviario siguió acuciando al nuevo régimen, llegando a plantearse hasta cuatro proyectos de ordenación del sector que, en todo caso, no pasarían de tales.

Los ferrocarriles de vía estrecha

Aunque nunca llegara a configurarse una red regional, los ferrocarriles de vía estrecha observaron en Castilla-La Mancha, desde las últimas décadas del siglo XIX, cierto desarrollo. Dos de ellos tuvieron su origen en Madrid, y llegaron a territorio castellano-manchego tras procesos de ampliación de sus primeros trazados. Son el Ferrocarril de Madrid a Alocén, conocido también como Ferrocarril del Tajuña, y el Ferrocarril de Madrid a Almorox, o del Alberche. Otros tres, a los que debe sumarse una densa red de pequeñas líneas estrictamente mineras, tuvieron su origen en Puertollano. Son los ferrocarriles que, desde aquella localidad, conectaron con las minas de San Quintín, con Valdepeñas y con la localidad cordobesa de Peñarroya. Completa esta nómina la línea de Villacañas a Quintanar de la Orden que, como se ha señalado ya, fue durante veinte años de vía estrecha.

Tenía su origen el Ferrocarril del Tajuña al este del Retiro, junto al Hospital infantil del Niño Jesús. Tras sucesivas ampliaciones, había llegado a Arganda del Rey en 1886, discurriendo su trazado, en dirección Este, por Vicálvaro, Vaciamadrid y La Poveda. Continuos problemas de infraestructura y gestión provocaron la quiebra del ferrocarril en 1893, año desde el que, tras ser incautado, venía siendo explotado por el Estado. La suerte de la línea cambió en 1901, cuando capitalistas franceses y belgas que se habían interesado por la explotación y ampliación del tendido adquirieron la línea una vez creada la que se denominó *Compañía del Ferrocarril del Tajuña*. Las obras de mejora y ampliación del trazado se encontraban ya en marcha, llegando la línea a Morata de Tajuña aquel mismo año, a Chinchón en 1902, y a Colmenar de Oreja en 1903. En las mismas fechas se fijó un segundo trazado que, partiendo del apeadero de Tajuña, y siguiendo por Tielmes y Caravaca, llegó a Orusco, cerca del límite de la provincia de Madrid, en 1910. Fue entonces cuando la compañía observó la posibilidad de conectar su línea con la del Ferrocarril Central de Aragón, para lo que sería necesario llevar el trazado hasta Caminreal, cerca de Teruel. Iniciadas las obras en 1913, tras obtener la concesión del tramo de Orusco a Cifuentes, tuvo que

enfrentarse la compañía a un trazado de orografía compleja, hecho que coincidiría con una disminución del tráfico en las nuevas secciones construidas. A pesar de las dificultades, la sociedad pasó a titularse, en 1919, *Compañía del Ferrocarril de Madrid a Aragón*, y consiguió prolongar la línea hasta Ambite, Almonacid, Sacedón y Alocén, localidad alcarreña situada a 142 km de Madrid y 33 de Cifuentes. Ello ocurrió en 1920 y, a pesar de los aceptables resultados de la explotación, que por lo que respecta a las mercancías correspondió fundamentalmente al transporte de materiales de construcción y productos hortícolas, los intentos encaminados a extender la línea más allá de aquella localidad quedarían en tales. Tras la Guerra Civil, la construcción del embalse de Entrepeñas obligó a cerrar el tramo de Sacedón a Alocén en 1943, y diez años más tarde quedó suprimido el tráfico de viajeros en la totalidad de la línea.

El Ferrocarril de Almorox, también denominado del Alberche, tenía su origen en la margen derecha del Manzanares, cerca de la Quinta del Sordo, en la estación que pronto se denominó de Goya. Transcurría desde allí, en dirección Oeste, hasta Villa del Prado, localizándose sus principales apeaderos en Campamento, Alcorcón, Móstoles, Navalcarnero, Villamanta y Métrida. Se había abierto al tráfico en 1891, y observó, como el de Arganda, una ampliación. Fue, en este caso, hasta la localidad toledana de Almorox, donde llegó en 1901, pasando a denominarse la sociedad explotadora de la línea *Compañía del Ferrocarril de Madrid a Villa del Prado y Almorox*. Como también ocurriera en el caso del ferrocarril del Tajuña, pronto se planeó la prolongación de la línea, que se llevaría hasta Talavera de la Reina, para empalmar allí con el ferrocarril de Cáceres y Portugal. Sin embargo, fue finalmente MCP quien, en 1908, obtuvo la concesión del tramo, cuya construcción, en todo caso, nunca haría efectiva. En lo que toca a la explotación, el tráfico de viajeros fue en aumento hasta los últimos años veinte, consistiendo el de mercancías, básicamente, en el transporte de los productos de la vega del Alberche y el suroeste de la provincia, así como en el transporte de materiales de construcción. La parte castellano-manchega de la línea, correspondiente al tramo de Navalcarnero a Almorox, fue clausurada en 1965.

Ya en La Mancha, el primer tendido de vía estrecha construido en el entorno de Puertollano corresponde a la línea de ancho métrico que, desde 1902, conectó aquella localidad con las minas de plomo de San Quintín. La *Sociedad Minera y Metalúrgica de*

Peñarroya, creada en París en 1881, había comenzado su explotación en 1887 y, poco después, planteó la construcción de un ferrocarril que permitiera transportar eficazmente el mineral. Iniciadas las obras en las minas en 1897, llegó el ferrocarril a Almodóvar del Campo en 1899, y a Puertollano en 1902. La línea, de 25 km de longitud, contaba además con los apeaderos de Villazaide y El Collado.

Explotaba asimismo la compañía, en la provincia de Córdoba, las minas de Bélmez y Peñarroya. Con objeto de dar salida al mineral allí extraído, había puesto en servicio una segunda línea de vía estrecha que, desde 1895, permitió conectar Peñarroya con la línea de Mérida a Sevilla en la localidad cacereña de Fuente del Arco. La progresiva expansión de la SMMP se tradujo, años más tarde, en la prolongación de aquella misma línea en dirección Este. En 1906 concluyeron las obras del tramo de Peñarroya a Pozoblanco y, un año más tarde, las de Pozoblanco a Conquista. Fue, finalmente, en 1927 cuando la línea de Peñarroya llegó hasta Puertollano. La última sección de la línea se había electrificado, y contaba, en los 47 km de trazado correspondientes a la provincia de Ciudad Real, con las estaciones o apartaderos de La Garganta, El Horcajo, Fuencaliente-Escorial, Brazatortas-Alcudia, Cabezarrubias del Puerto, Ojailén y Puertollano, en cuya estación conectaba con la línea de San Quintín. En lo que toca a la explotación, y si bien el ferrocarril tuvo un uso esencialmente minero, sería también empleado, aunque en menor medida, para el traslado de pasajeros. Las líneas mineras del entorno de Puertollano subsistieron hasta 1970.

Intereses vinculados al transporte de mercancías motivaron también, en fecha similar, la construcción de un ferrocarril de vía estrecha entre Valdepeñas, en la línea de Andalucía, y Calzada de Calatrava. Data la concesión de 1890 e, iniciadas las obras meses más tarde, quedó la línea abierta al tráfico en 1893. Servía, en este caso, a los grandes propietarios del Campo de Calatrava, empleándose fundamentalmente para el transporte de productos agrícolas. No fue hasta unos años después de iniciada su explotación cuando, considerando los beneficios derivados de la conexión con la de Badajoz, se procedió a la prolongación de la línea. Llegó así el tendido a Puertollano en 1903, totalizando el trazado desde Valdepeñas 76 km de longitud. En su primera sección, disponía la línea de estaciones o apeaderos en La Gredera, Moral de Calatrava, Montachuelos, y Granátula de Calatrava. Y, a partir de Calzada, en Hernán Muñoz —cerca de Aldea del Rey—, Miró, La

Zarza y Argamasilla de Calatrava. Los beneficios de la explotación fueron siempre escasos y, a partir de 1919, empezaron a acusarse pérdidas. Ya en 1932, y ante las crecientes dificultades que venía arrastrando la línea, pasó la explotación a manos del Estado. Se mantendría abierta al tráfico hasta 1963.

1936/1939. LA GUERRA CIVIL. LOS FERROCARRILES ESTRATÉGICOS

Tras el estallido de la Guerra Civil, el ferrocarril adquirió un valor estratégico preponderante. La red quedó pronto escindida, y ambos contendientes procuraron controlar con la mayor eficacia los tendidos de los que pudieron disponer. Ya en agosto de 1936, se incautó el gobierno de la República de las líneas de las grandes compañías ferroviarias, que quedaron al cargo de un *Comité de Explotación* compuesto por seis representantes gubernamentales y otros seis representantes ferroviarios procedentes de las organizaciones sindicales. Dos meses después, se dispuso la creación de un *Consejo Nacional de Ferrocarriles* con objeto de gestionar la totalidad de las líneas incautadas por el Gobierno. En la zona sublevada, donde se habían trasladado la práctica totalidad de los directivos y consejeros de las grandes compañías, los ferrocarriles quedaron al mando de la *Junta de Defensa Nacional*.

El empleo militar del ferrocarril por parte de las fuerzas republicanas fue quedando limitado conforme el ejército franquista sometió Madrid a un mayor aislamiento. Tras las primeras operaciones militares, la línea del Norte quedó cortada en la Sierra de Guadarrama, la de Zaragoza y Barcelona al norte de Guadalajara, y la de Levante en las inmediaciones de Ciempozuelos. Librada la batalla del Jarama, las tropas franquistas pudieron controlar el tramo de Ciempozuelos a Getafe, bloqueando así definitivamente la comunicación ferroviaria con Levante y Andalucía. Ante semejante situación, planteó el Gobierno la construcción de tendidos que permitieran restablecer las comunicaciones ferroviarias conectando entre sí las principales líneas con origen en Madrid. Encomendado el trabajo al Ministerio de Comunicaciones, se proyectó la construcción de dos ferrocarriles estratégicos: uno entre Torrejón de Ardoz y la localidad conquense de Tarancón, que posibilitaría

la comunicación de las líneas de Zaragoza y Levante, y otro entre las localidades toledanas de Santa Cruz de la Zarza y Villacañas, que permitiría conectar las líneas de Cuenca, Levante y Andalucía. Poco después, la *Jefatura de Obras Ferroviarias de la zona Centro* quedó encargada de la construcción de ambas líneas.

Aprovechó el ferrocarril de Torrejón, hasta Mejorada del Campo, la explanada del tendido de vía estrecha que venía empleando la Azucarera de Madrid desde 1921, y que sólo tuvo que transformar a ancho ibérico. A partir de Mejorada, discurría la línea, en dirección Este, por las localidades de Loeches, Pozuelo de la República y Nuevo Baztán, para buscar desde allí el río Tajuña por Villar del Olmo, Orusco y Carabaña. Cruzado el Tajuña, seguía la línea por Estremera, Fuentidueña de Tajo y, ya en la provincia de Cuenca, Belinchón y Tarancón.

En la línea de Villacañas a Santa Cruz de la Zarza, de menor longitud, se instalaron estaciones en las proximidades de Lillo, Corral de Almaguer y Villatobas.

La construcción de ambas líneas –que configuraron la que se denominó *vía Negrín* en alusión a su promotor–, se realizó con gran celeridad, abriéndose al tráfico pocos meses después de iniciarse las obras y empleándose, hasta el final de la contienda, para el transporte de soldados y material bélico. Concluida la Guerra Civil, únicamente la línea de Villacañas a Santa Cruz de la Zarza se mantuvo en explotación: tras ser objeto de notables mejoras durante la década de los años cuarenta, y dedicada básicamente al transporte de productos agrícolas, sobrevivió hasta su definitivo cierre en 1965.

1939/1986. LOS AÑOS DE RENFE. DEL FERROCARRIL CONVENCIONAL AL AVE

Concluida la Guerra Civil, y en virtud de una ley aprobada el 8 de mayo de 1939, ordenó el Gobierno la designación de consejos de administración que se hicieran cargo de las distintas compañías entonces existentes, estatalizando así con gran celeridad la explotación y gestión de la red ferroviaria. Poco después, y en virtud de la *Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera*, de 24 de enero de 1941, se dispuso el resca-



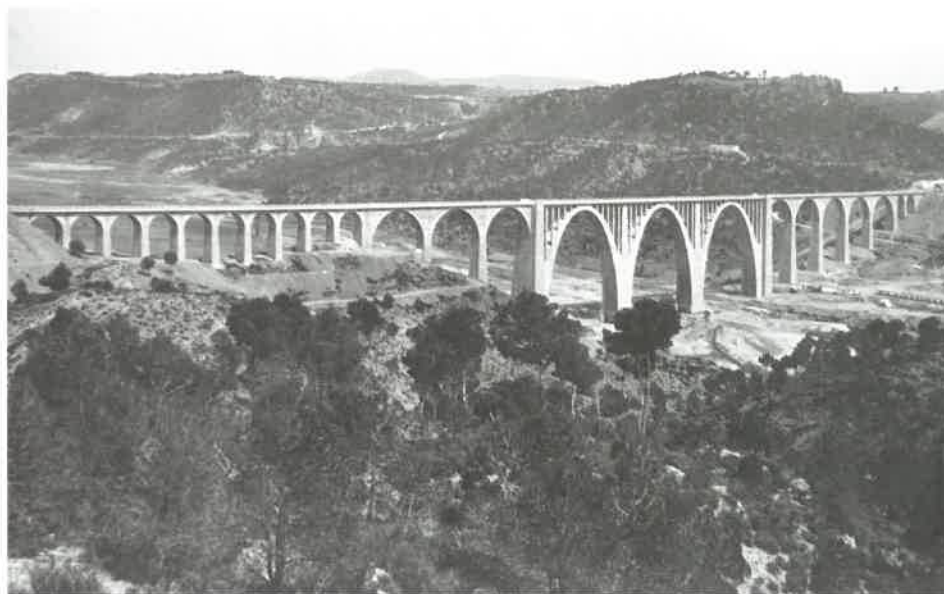
ESTADO DE LA RED EN 1947

- ANCHO IBÉRICO
- VÍA ESTRECHA



Álbum de fotos de las obras del ferrocarril Cuenca-Utiel.

Derecha, viaducto Torres-Quevedo sobre el río Narboneta (Cuenca).



te de todas las compañías que explotaran ferrocarriles de ancho ibérico con objeto de constituir una sociedad que, en régimen de empresa industrial, se hiciera cargo del conjunto de líneas rescatadas y de aquellas que ya eran propiedad del Estado. Sólo un mes después fue creada la *Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*, y entre 1942 y 1943 quedó definitivamente resuelto el proceso de rescate y nacionalización de la red.

Como es sabido, los primeros años de RENFE quedaron determinados por el fortísimo deterioro sufrido por la infraestructura ferroviaria y el material rodante durante la Guerra Civil, hecho al que se unieron las dificultades económicas derivadas de la política autárquica impuesta por el nuevo régimen. La década de los años cuarenta se limitó a procurar el restablecimiento del servicio ferroviario, y sólo en 1946 pudo aprobarse un modesto plan quinquenal de obras de primer establecimiento. Siguió a éste un *Plan de Reconstrucción y reformas urgentes de la red*, que, aprobado en 1949, propuso un conjunto de mejoras que permitieran situar la infraestructura y el material rodante en condiciones de satisfacer adecuadamente la demanda de transporte. Fue, precisamente, durante la segunda mitad de la década de los años cuarenta cuando, retomando las obras iniciadas con

anterioridad a la Guerra Civil, concluyó RENFE la sección de Cuenca a Utiel y, con ella, la línea de Madrid a Valencia por Cuenca. Constituiría este trazado, inaugurado en 1947, la última línea abierta al tráfico en territorio castellano-manchego con anterioridad a la circulación de los primeros trenes de alta velocidad.

Durante la siguiente década, y haciendo explícita una tendencia apuntada desde los últimos años cuarenta, fue ganando la carretera terreno al ferrocarril. A partir de 1953, las toneladas-kilómetro transportadas por carretera superaron a las trasladadas por ferrocarril, y, desde 1955, se produjo idéntico cambio en relación con los viajeros-kilómetro transportados por uno y otro modo. La decrecimientos relativos del tráfico pusieron en entredicho la capacidad del ferrocarril para atender competentemente la demanda, planteándose manifiestamente la necesidad de adaptar el sistema ferroviario a las nuevas exigencias del tráfico. Fue, precisamente a partir de estos años cuando, como se ha señalado, fueron clausuradas algunas de las líneas que venían explotándose en territorio castellano-manchego.

En 1962, el *Informe del Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo* (BIRD) advirtió sobre las graves deficiencias del sistema ferroviario, incidiendo sobre la necesidad de mejorar sensiblemente la gestión y explotación de la red mediante la mejora de la infraestructura, las instalaciones y el material rodante, y desaconsejando la construcción de nuevas líneas.

Tales fueron, con el precedente del *Informe* del BIRD, los principales objetivos del *Plan Decenal de Modernización* de RENFE. Aprobado en 1964, contempló la necesidad de renovar 7.520 km de vía, construir seis nuevas estaciones de clasificación principales, electrificar 1.100 km de trazado, mejorar los equipos e instalaciones de seguridad, adquirir material rodante y dieselizar la tracción no electrificada con objeto de eliminar la tracción vapor. Los esfuerzos orientados a la modernización de la red se prolongaron al *Plan RENFE 1972-1975*, que procuró, además, introducir medidas eficaces con objeto de corregir la alarmante situación de déficit económico que venía presentando la compañía.

A pesar de la labor realizada, la modernización del sistema ferroviario no consiguió invertir los resultados financieros de la explotación, y los primeros gobiernos democráticos tuvieron que enfrentarse a la grave crisis que arrastraban los ferrocarriles españoles al mediar la década de los años setenta. Se inició entonces un fuerte proceso de reorienta-

ción de la política ferroviaria, que tuvo sus primeros reflejos en la creación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en 1977, y la publicación del *Libro Blanco del Transporte* dos años más tarde. Ya en la década de los años ochenta, y coincidiendo con una considerable recuperación de la demanda en servicios como los Intercity y TALGO de largo recorrido, sucesivos contratos-programa suscritos por RENFE y el Estado procuraron redefinir el papel del ferrocarril mejorando su competitividad en el conjunto del sistema de transporte. Fue entonces cuando, tras plantearse nuevas inversiones en infraestructura, y observando la necesidad de mejorar la velocidad comercial de determinados servicios, se contempló la construcción de líneas de alta velocidad.

1986/2004. EL AVE EN CASTILLA-LA MANCHA

Al finalizar la década de los años setenta, el tramo de Santa Cruz de Mudela a Córdoba, en la línea Madrid-Sevilla, presentaba un altísimo nivel de saturación. Ello ocasionaba graves perjuicios a la explotación y, desde 1979, los técnicos de RENFE estudiaron posibles alternativas al problema. Se planteó, inicialmente, la posibilidad de duplicar la vía en el tramo afectado, idea que se desechó debido a los altísimos costes que, dadas las dificultades orográficas, exigiría la inversión. Se barajó también la posibilidad de construir una conexión de nuevo trazado entre la línea de Madrid a Badajoz, en Brazatortas, y la línea de Madrid a Sevilla en las proximidades de Córdoba, solución más adecuada desde el punto de vista de la inversión y que, además, no causaría problemas a la explotación de la línea en servicio durante la fase de construcción.

En octubre de 1986, el Gobierno acordó la construcción del que se denominó *Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía* (NAFA), entre Brazatortas y Alcolea —en las proximidades de Córdoba—, que reduciría la distancia entre Madrid y Sevilla en cerca de 100 km. Pocos meses después, el NAFA fue recogido en el *Plan de Transporte Ferroviario* aprobado el 30 de abril de 1987. Concebido como un plan de infraestructuras, el PTF había contemplado, entre sus objetivos prioritarios, adaptar la red y los servicios ferroviarios a las necesidades de la demanda, pudiendo prestar así un servicio competitivo y especializado

donde ello resultara posible. Figuraban, entre sus actuaciones prioritarias, la mejora de los grandes ejes ferroviarios, así como operaciones de duplicación de vía y construcción de variantes de nuevo trazado con objeto de resolver los problemas de estrangulamiento y falta de capacidad que presentaban diversos tramos de la red. Por su parte, y siguiendo lo planteado en el PTF, el Contrato-Programa suscrito entre el Estado y RENFE en abril de 1988 para el período 1988-1991 estableció, entre otros objetivos, la renovación de vía de la red básica con objeto de aumentar las velocidades máximas a 160 y 200 km/h, la construcción del NAFA y otras variantes para velocidades de 250 km/h, y la adquisición de material rodante para los nuevos trazados de alta velocidad.

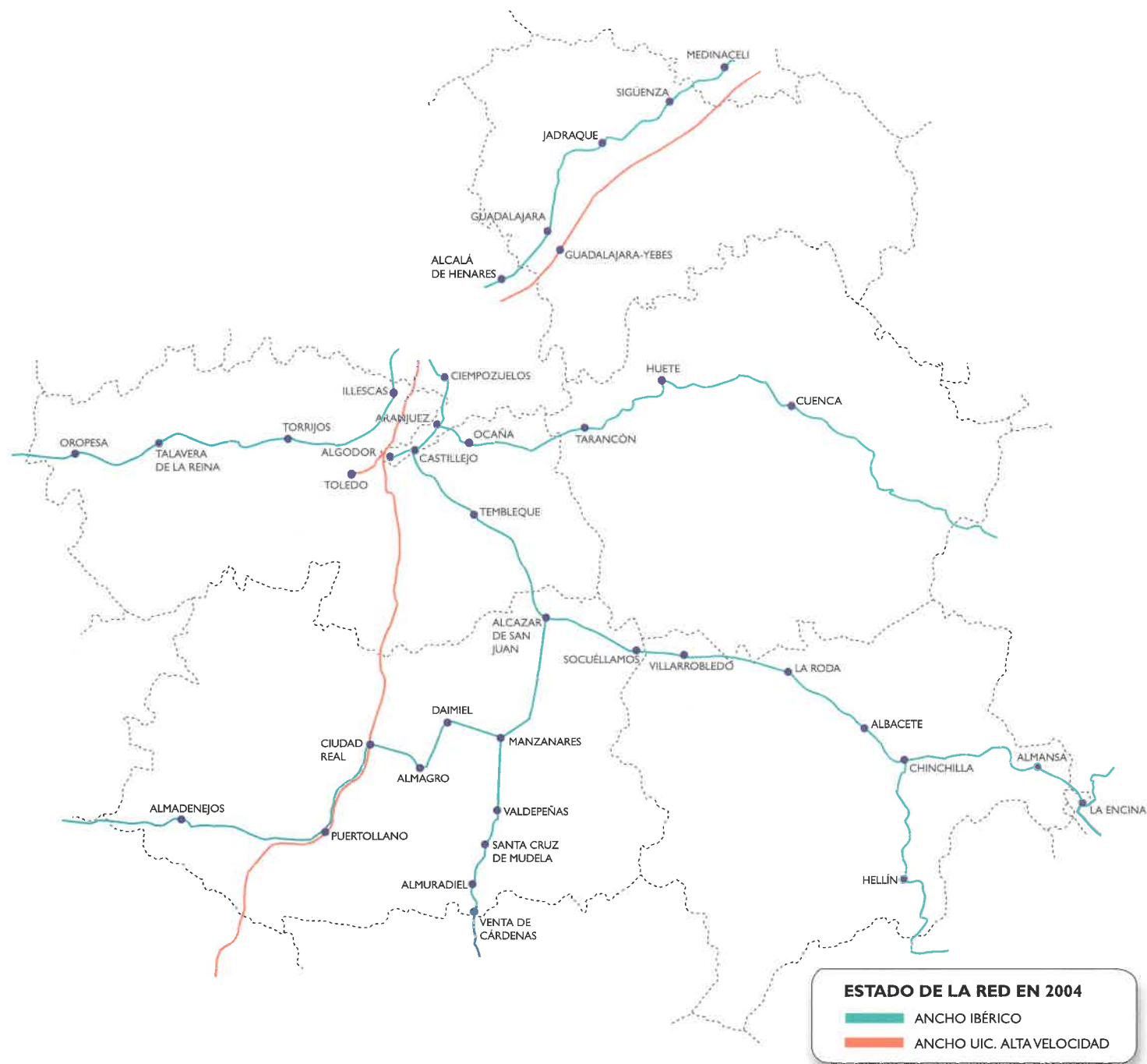
Meses después, en virtud del Acuerdo del Consejo de Ministros de 9 de diciembre de 1988, se aprobó la introducción de ancho UIC (1,43 m) en las líneas de nueva construcción para alta velocidad. Además, y junto con la conclusión de la línea de Madrid a Sevilla, se consideró prioritario acometer las obras correspondientes al nuevo eje de Madrid a la frontera francesa por Zaragoza y Barcelona con objeto de conectar, cuando ello fuera posible, con la red europea de alta velocidad.

Así, y en lo que toca a la línea de Madrid a Sevilla, la introducción del nuevo ancho internacional obligó a prolongar la doble vía de ancho UIC a los tramos Madrid-Bratortas y Córdoba-Sevilla. Por lo demás, el trazado entre Madrid y Ciudad Real aprovechó, en los tramos en que ello fue posible, la explanación del ferrocarril hasta entonces en servicio, que fue previamente desmantelado. Llevadas las obras con gran celeridad, el tren de alta velocidad Madrid-Sevilla pudo inaugurarse en abril de 1992, cumpliendo así, entre otros, el propósito de servir a la Exposición Universal celebrada en Sevilla aquel mismo año. Aun no habiéndose planteado la línea para la Comunidad de Castilla-La Mancha —que aparecía, de nuevo, como tierra de paso—, el establecimiento de paradas comerciales en Ciudad Real y Puertollano ha supuesto, como ocurriera con la primera llegada del ferrocarril, un fuerte fenómeno de demanda inducida, al que se ha sumado la aparición de nuevas pautas de movilidad —es el caso de los *commuters*, viajeros que residen en una de las ciudades del corredor y trabajan en otra empleando diariamente el AVE—, y la puesta en marcha de proyectos de envergadura territorial —como el nuevo aeropuerto— impensables sin el nuevo servicio ferroviario.

Puente de hierro sobre el embalse del Vicario (Guadiana) en la línea de Madrid-Ciudad Real, en uso hasta la puesta en marcha del AVE Madrid-Sevilla.



Concluida la línea AVE Madrid-Sevilla, el trazado de alta velocidad entre Madrid y la frontera francesa por Zaragoza y Barcelona siguió considerándose prioritario en el programa de alta velocidad del *Plan Director de Infraestructuras 1993-2007*. Según señalaba el texto del plan, "la red que se propone contempla la integración de España en la red europea de alta velocidad partiendo de un eje vertebrador que una la capital de España con la Frontera Francesa. El desarrollo de este eje, iniciado ya con la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, se realizará según el Acuerdo del Consejo de Ministros de 9 de diciembre de 1988 que adoptó la decisión de considerar prioritaria esta conexión a través de Zaragoza y Barcelona". En mayo de 1997, encomendó el Gobierno la construcción del nuevo tendido al *Gestor de Infraestructuras Ferroviarias*, GIF, creado en diciembre de 1996 con objeto de dar cumplimiento a lo dispuesto por la Unión Europea en materia de gestión y operación ferroviaria. Las obras se han prolongado más de lo inicialmente previsto, inaugurándose la parte comprendida entre Madrid-Atocha y Lleida-Pirineus en octubre de





Viaducto del AVE, tramo Mocejón-Toledo.

2003. Por lo que respecta al territorio de la Comunidad, cuenta la línea con parada comercial en la nueva estación de Guadalajara-Yebes, situada a pocos kilómetros de la capital alcarreña.

Cabe referirse, para finalizar, a la nueva conexión ferroviaria de alta velocidad a Toledo, todavía en construcción cuando se escriben estas líneas. Se trata, en este caso, de un ramal de poco más de 20 km que, a partir de las inmediaciones de Alameda de la Sagra, en la línea de Andalucía, conectará Madrid y la capital castellano-manchega reduciendo el tiempo de viaje entre ambas capitales a unos 25 minutos. Reproduce este ramal, en todo caso, el que a mediados del siglo XIX conectó la ciudad con la línea de Levante. Y vuelve a quedar Toledo –Madrid sigue siendo Madrid, y Castillejo es hoy La Sagra–, en fondo de saco. Quizá en la actualidad, cuando toda planificación se dice estratégica, acuse la construcción de la nueva red –que es la nueva construcción del territorio–, defectos tan antiguos como el ferrocarril.

BIBLIOGRAFÍA

ARTOLA, Miguel, dir.

Los ferrocarriles en España, 1844/1943. Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, 1978, 2 volúmenes.

COMÍN, Francisco, et al.

150 Años de Historia de los Ferrocarriles españoles. Fundación de los Ferrocarriles Españoles/Anaya, Madrid, 1998, 2 volúmenes.

DE LOS COBOS, Francisco

"El ferrocarril de Almorox. El viaje a ninguna parte por tierras toledanas", *Studia Academica*, 1999, nº 8, pp. 33 a 61.

"Declive y emergencia del Ferrocarril Madrid-Almorox. Un estudio de historia económica". *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez, 2001 (actas en soporte digital).

"Peñarroya-Fuente del Arco-Puertollano. El ferrocarril minero de una multinacional". *III Congreso de Historia Ferroviaria*, Gijón, 2003 (actas en soporte digital).

ESTEVE, Juan Pedro

"El ferrocarril de Madrid a Ciudad Real (1878-1988)". *III Congreso de Historia Ferroviaria*, Gijón, 2003 (actas en soporte digital).

FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL. <http://fcmf.castillalamancha.es>, consultado en julio de 2004.

FERNÁNDEZ-PACHECO, Carlos, y MOYA, Concepción

"La política ferroviaria de la Dictadura de Primo de Rivera en Ciudad Real (1923-1930): muchos proyectos y pocas realizaciones". *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez, 2001 (actas en soporte digital).

GALLEGO, José Ángel

Alcázar de San Juan: ferrocarril y desarrollo, 1850-1936. Diputación Provincial de Ciudad Real, Ciudad Real, 2001.

GARCÍA VEGA, María del Carmen

El ferrocarril de Castillejo a Toledo. Instituto Provincial de Investigaciones y Estudios Toledanos, Toledo, 1999.

GONZÁLEZ YANCI, Pilar

El ferrocarril en Madrid durante la Guerra Civil y el final de las compañías privadas. Ayuntamiento de Madrid/IEM/CSIC, Madrid, 2001.

JIMÉNEZ VEGA, Miguel, y POLO, Francisco

"Los fracasos del ferrocarril madrileño: los casos del ferrocarril Madrid-Almorox y del Ferrocarril del Tajuña", *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez, 2001 (actas en soporte digital).

LÓPEZ BUSTOS, Carlos

"Los ferrocarriles en la provincia de Ciudad Real", *Cuadernos de Estudios Manchegos*, 1948, nº 2, pp. 91 a 104.

"Aportaciones a la historia de los Ferrocarriles Españoles. Ferrocarriles secundarios y tranvías de la provincia de Madrid", *Ferrocarriles y Tranvías*, 1952, pp. 255 a 257.

"Del tranvía de Arganda al ferrocarril Madrid-Aragón", *Ferrocarriles y Tranvías*, 1952, pp. 297 a 299.

MADRAZO, Santos

El Sistema de Transportes en España, 1750-1850. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1984, 2 volúmenes.

La Edad de Oro de las diligencias. Madrid y el tráfico de viajeros en España antes del ferrocarril. Nerea, Madrid, 1991.

PÉREZ-BEATO, Manuel

"España se monta en el tren de alta velocidad", *Situación*, 1993, nº 3/4, pp. 29 a 35.

SÁNCHEZ BÓDALO, J. Fernando, coord.

Alcázar y el tren. Comisión Gestora del Museo Nacional Ferroviario de Alcázar de San Juan, Alcázar de San Juan, 1985.

TORQUEMADA, José Antonio

"La línea Fuente del Arco-Peñarroya-Puertollano. Construcción de un ferrocarril minero desde una perspectiva social". *III Congreso de Historia Ferroviaria*, Gijón, 2003 (actas en soporte digital).

USERO, Andrés

"La vía estrecha 'Peñarroya-Puertollano' y sus estaciones en la provincia". *Lanza*, 19 y 26 de marzo, y 2 y 9 de abril de 2000.

WAIS, Francisco

Historia de los Ferrocarriles Españoles. Editora Nacional, Madrid, 1974.