



[IIF 1509]

**BREVE CRÓNICA DE LOS RAMALES
FERROVIARIOS EN VÍA IBÉRICA DE
CASTILLA-LA MANCHA**

Francisco de los Cobos Arteaga

*Doctor en Ciencias Políticas
Profesor Tutor de Políticas y Sociología*

[IIF
1509]



A mediados del siglo XIX, el ferrocarril supuso una revolución respecto a los acarreo tradicionales mediante arrieros, diligencias y agricultores convertidos en transportistas estacionales¹. Aportó una capacidad de carga no conocida hasta entonces, a una velocidad asombrosa y con costes más reducidos. También introdujo los flujos continuos de mercancías no sometidas a las temporadas de recogida, a la calidad de los caminos y a la seguridad de los mismos. La reducción de los precios del transporte y la posibilidad de trasladar grandes cargas a distancias lejanas, permitió ampliar el tamaño de los mercados, que hasta ese momento eran regionales y autárquicos. Finalmente, el ferrocarril produjo una demanda inducida en sectores básicos como la industria hullaera, siderúrgica y mecánica².

Salvadas las reticencias iniciales, todos los lugares anhelaban la llegada del nuevo medio de transporte. Establecidos los grandes ejes radiales y agotado el sistema de concesiones, con el objeto de paliar las limitaciones de la red, se promovieron un sinnúmero de solicitudes, planes e ideas quiméricas para enlazar cualquier centro de población, fabril o minero con el resto del país. Hasta el primer tercio del presente siglo, en los foros de la prensa local, se mantuvieron dilatadas y acaloradas polémicas sobre las múltiples iniciativas que se sucedían defendiendo la conveniencia de distintos proyectos e itinerarios.

Estas iniciativas fueron recibidas hostilmente por las grandes compañías, que percibían los nuevos ferrocarriles como rivales. Con el poder de sus consejos dilataron los trámites de las solicitudes, que no pudieron ejecutarse pese a tener, en numerosas ocasiones, proyectos acabados. Otra consideración necesaria, loables propuestas no trascendieron de ser intenciones. Pese a la modestia de estos ferrocarriles, las disponibilidades económicas no permitieron su construcción.

En general, líneas secundarias se concibieron con un trazado ajustado al terreno, que comprendía inmoderadas pendientes y curvas de radio reducido, para disminuir sus costes. Esta economía inicial de primer establecimiento determinaba ulteriormente una explotación deficiente con limitaciones de velocidad y carga y superiores gastos de tracción. Construidos precariamente, durante su funcionamiento articularon los territorios, al no existir un medio alternativo que proporcionara mayor celeridad en los desplazamientos. A partir de 1960, no consiguieron superar la competencia de la carretera y fueron desvaneciéndose.

En Castilla-La Mancha se localizaron seis ferrocarriles secundarios en vía ibérica, que constituyen parte de nuestro patrimonio industrial. Sirva el presente artículo de homenaje a estos modestos caminos de nuestra región, a sus esforzados trabajadores y a todos aquellos que disfrutaron de sus servicios.

EL FERROCARRIL DE VILLACAÑAS A QUINTANAR DE LA ORDEN

Con la inauguración del tramo Aranjuez-Tembleque, el 14 de septiembre de 1853, el ferrocarril llegó por vez primera a territorio castellano-manchego. En el año siguiente, el 20 de junio, fue abierto al tráfico hasta Alcázar de San Juan, comprendiendo este tramo la estación de Villacañas.³ Pedro Nolasco Mansi, propietario de Alcaudete, inversor en la desamortización de Madoz, diputado a Cortes por Toledo e impulsor de la línea del Tajo, presentó en 1857 en Plan de un ferrocarril entre Quintanar de la Orden y Almansa⁴. Tendida en su totalidad la línea de Alicante y su ramales a Cartagena y Valencia, en 1864, la "Junta Consultiva de Caminos" propuso la construcción de una vía transversal que partiendo de Quintanar de la Orden o Alcázar de San Juan, pasara por Cuenca, Teruel y finalizase en Murviedro, provincia de Castellón. En este punto se efectuaría el enlace con el ferrocarril Almansa-Tarragona⁵. Tres años después se contempló el anterior trazado, con mínimas variaciones, situándose el término en Sagunto⁶. Por ley de julio de 1870 y en la Ley General de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, fue aprobado el camino desde Alcazar de San Juan a Quintanar de la Orden. Una posterior concesión de la Compañía del Tajuña, en 1904, intentó prolongar sus carriles desde Colmenar de Oreja al municipio toledano.

Finalmente, se decidió un enlace con la ruta principal de Alicante y el ferrocarril Villacañas- Quintanar de la Orden de 24,978 Kilómetros fue concedido sin subvención durante 75 años por Real Orden de 25 de junio de 1907 y abierto en ancho métrico el 21 de diciembre de 1908. La línea tendida sobre la tierra, sin capa de balastro, partía de la estación de Villacañas-Prado para recorrer Villa de Don Fadrique (km. 9,880), Puebla de Almoradiel (km. 19,234) y su término se localizaba en Quintanar de la Orden (km. 24,978)⁷. Esta vía tuvo posibilidad de continuar, al promulgar una Orden la Dirección General de Obras Públicas de 1 de Julio de 1911, autorizando a don Cipriano Tejero Sánchez, para que verificase los estudios de un tranvía de vapor que partiendo de Quintanar, pasara por El Toboso y otros puntos y terminara en San Clemente⁸.

Los tráficos del Villacañas-Quintanar estaban íntimamente relacionados con la bondad de las cosechas y provenían de las mercancías a granel: abonos, cereales, comestibles, vinos y envases. Sus cargas eran estacionales, registrándose

gran actividad durante la recolección y poca o ninguna en otros momentos del año. Los ingresos por el transporte de viajeros eran muy modestos y procedían de pequeños desplazamientos hacia la estación de empalme y viceversa. Con estas condiciones, los resultados eran insuficientes. En 1924 se había suspendido el pago de intereses de las obligaciones y retrasado en 15 años la amortización de los títulos.

Resultados ejercicio 1925

Viajeros	28.611,65
Mercancías gran velocidad	22.915,01
Idem pequeña velocidad	223.743,09
Total ingresos	275.517,40
Gastos explotación y cargas	315.473,68
Saldo	-39.956,28
Se arrastra una insuficiencia del ejercicio anterior de	15.252,45

Fuente: Memoria de la compañía del Ferrocarril de Villacañas a Quintanar de la Orden. Ejercicio 1925.

En una situación de cuasimonopolio en los transportes, los ferrocarriles subsistían sin efectuar inversiones de mejora. Con la primera guerra mundial, al ser difícil la navegación de cabotaje, el aumento de los tráficos evidencia dramáticamente las limitaciones de las infraestructuras provocando el colapso. Siendo el ejemplo más destacado de esta cuestión el enlace de la Encina entre M.Z.A. y Norte.

Según Francisco Cambó, ministro de Fomento, la crisis no era puntual. Era el resultado de no haber establecido un mantenimiento continuo, por los limitados años de explotación que establecían las concesiones. Estimaba como uno de los graves errores de las compañías, la suposición que una vez construidas las líneas quedaba cerrado el capítulo de gastos. A criterio suyo debería abordarse inmediatamente la mejora del material rodante, pero sobre todo de las infraestructuras: establecer dobles vías, reformar las estaciones, erigir nuevos caminos de hierro, habilitar pasos a nivel, etc... Estas adecuaciones, que significarían un gasto mayor que el de primer establecimiento, sólo podrían acometerse mediante la intervención estatal. En el epílogo del estudio, escrito después de haber abandonado las responsabilidades gubernamentales, Cambó propone la nacionalización de los ferrocarriles, idea deseada por las compañías y necesaria para un sistema nacional de transporte efectivo. El eminente político catalán realizó su

oferta en los siguiente términos: *"El rescate de las grandes líneas ferroviarias por el Estado, concediendo la explotación a diversas Compañías en régimen de gestión interesada, después de una estructuración racional de las líneas rescatadas, agrupándolas en varias redes que respondan a las grandes direcciones de tráfico"*⁹.

Apoyándose en el certero diagnóstico de Cambó, la Dictadura de Primo de Rivera decidió intervenir activamente en la ordenación del ferrocarril. Como anexo del Estatuto Ferroviario promulgado el 12 de julio de 1924, el que se otorgaban considerables beneficios a las compañías, fue presentado un ambicioso Anteproyecto del Plan General de Ferrocarriles de 1926, redactado por la Sección de Planes y Proyectos del Consejo Superior de Ferrocarriles y aprobado por Real Orden de 20 de agosto de 1925. En él, se proponen nuevas líneas para anular la centralidad del sistema, acortar trayectos y prestar servicios a los territorios más desfavorecidos. En la exposición de motivos, se incide en señalar como defecto más notable de la estructura de la red: *"el haber concedido una preponderancia excesiva a las comunicaciones radiales que arrancan de Madrid (...) así se ha creado en Madrid artificialmente, en condiciones nada ferroviarias, un gran nudo ferroviario que necesariamente ha de atravesar de tránsito muchas mercancías, después de rodeos costosos y cuyas anormalidades afectan a la circulación y con ella a la vida de regiones apartadas, que se podrían desenvolver de otra manera si estuviesen directamente enlazadas entre sí en buenas condiciones"*¹⁰.

El Anteproyecto bosquejó un total de 9.142 kilómetros de ferrocarriles de servicio general, distribuidos en 3.176 de interés nacional, 4.089 de interés regional y 1.877 de interés local. En aquellos momentos se encontraban 1.707 kilómetros de ferrocarriles en construcción con fondos de subvención del Estado. Estas loables intenciones quedaron sustancialmente reducidas en el plan definitivo de 1926.

En el citado Anteproyecto, se contempló la construcción de un gran ferrocarril transversal de Guadalajara a Alcázar de San Juan de 165 Kilómetros que cruzaría la línea Villacañas-Quintanar en un punto indeterminado. Este itinerario fue justificado con las razones que a continuación reproducimos: *"Con la misma finalidad de buscar un acortamiento, que resulta de más de 40 Kilómetros, evitando que lleguen al nudo central las mercancías procedentes de Guadalajara, Soria y Aragón, que afluyen por la línea de Zaragoza con destino a Andalucía y parte del litoral de Levante, se incluye en el plan la transversal de Guadalajara a Alcázar, que además mejorará considerablemente en el mismo sentido las relaciones de la provincia de Cuenca con Andalucía, evitando el gran rodeo de Aranjuez, y dará salida a los productos de una extensa zona triguera muy pro-*

*ductiva"*¹¹. En el mismo Anteproyecto se propone un ferrocarril regional desde Quintanar de la Orden hasta la localidad conquense de Belmonte.

Por Real Orden de 7 de mayo de 1926 la Compañía Villacañas-Quintanar ingresó en el Nuevo Régimen Ferroviario y solicitó del Consejo Superior de Ferrocarriles la autorización para renovar el carril y transformar la vía al ancho normal de seis pies castellanos. Con los fondos obtenidos de la Caja Ferroviaria del Estado, en 1928 comienza la construcción de los edificios de talleres, depósito de máquinas, cochera y oficina en Villacañas. También se acomete la ampliación de vías en los extremos de la línea y comienza a sustituirse la tierra por balastro, procesos que concluiría en 1931. El 8 de abril de 1929 se inicia el servicio en ancho ibérico, para el cual se adquirieron 4 máquinas a M.Z.A. y se alquiló el material rodante. Con estas medidas los resultados de la explotación evolucionaron favorablemente.

CUENTA DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS A 31 DE DICIEMBRE DE 1929

DEBE	Pesetas	Cts.	HABER	Pesetas	Cts.
Gastos de explotación	261.456	04	Saldo anterior	715	41
Servicio de las obligaciones	62.980		Ingresos de la explotación y varios	342.050	66
Saldo	18.330	03			
	342.760	07		342.766	07

Fuente: Memoria de la Compañía del Ferrocarril de Villacañas a Quintanar de la Orden. Ejercicio 1929.

En el ejercicio posterior vuelven los problemas económicos a la compañía y debe aprobarse un recargo transitorio del 10 por ciento en las tarifas de mercancías de gran y pequeña velocidad, con el fin de facilitar el reembolso de las obras de la Caja Ferroviaria del Estado. Villacañas-Quintanar justifica, de esta curiosa manera, los resultados adversos: *"El aumento que se observa en los gastos de explotación proviene, principalmente, del servicio contencioso, a consecuencia de los desembolsos que nos ha ocasionado la defensa de una demanda entablada por un agente despedido que nos reclama el pago de una fantástica indemnización, bajo todo punto inaceptable, siendo absuelta la Compañía de la citada demanda por sentencia del Juzgado de Lillo, sin haber podido obtener el reembolso de los gastos judiciales por haber sido declarado pobre de solemnidad"*¹².

Con el objeto de mejorar los servicios de viajeros, en 1933 en los talleres de la compañía se transformaron dos de los antiguos coches de vía estrecha en automotores de gasolina con un motor Nash de 6 cilindros y 25 caballos de potencia. Entraron en servicio en febrero y julio de 1934, remolcando dos coches con departamento de correos. Pesaban 7.000 kilos y alcanzaban una velocidad máxima de 60 kms/h. Su capacidad era de 10 asientos en primera clase y 20 de segunda. Posteriormente, se encomendó a la casa Mariano del Corral la construcción de cuatro automotores bajo licencia Scemia, con motor Ford de gasolina de 8 cilindros, potencia de 25 caballos y una velocidad máxima de 60 kms/h. Estaban dotados de 10 asientos en preferente y 17 de general y tenían lavado. Los remolques contaban con 8 asientos de preferente y 36 de clase general y lavado ¹³.

Aunque se produce un incremento de tarifas del 15 por ciento el 29 de mayo de 1934, en los años siguientes, la línea va empeorando progresivamente sus resultados, arrastrado el déficit de ejercicio en ejercicio. En 1935 se registra una fortísima pérdida de 5.431,65 pesetas y la compañía decide suspender el pago de las obligaciones y anticipos al Consejo Superior de los Ferrocarriles.

Durante algunos años, Villacañas se convirtió en un considerable nudo de transportes. En esta localidad toledana confluían, la línea Madrid-Alcázar, el ferrocarril de Quintanar y el estratégico construido durante la contienda civil que conectaba Villacañas con Santa Cruz de la Zarza. Finalizada la guerra, fue clausurado el ferrocarril de enlace con la línea Aranjuez-Cuenca. Reabierto al tráfico en 1954, con un explotación muy modesta, once años después dejó de circular. Posteriormente analizaremos, en otro apartado algunos aspectos de este efímero ferrocarril.

En 1962 el Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo, emite un informe sobre "El desarrollo económico de España", en el que se formulan distintas propuestas para la estabilización económica del país. En sus diagnósticos, los expertos del Banco tomaron decidido partido contra el ferrocarril, al progonar que las construcciones en curso e incluso alguna obra de fábrica podrían ser utilizadas para el transporte por carretera¹⁴. El 31 de julio de 1964 se establece un convenio de crédito entre el Banco y el Estado Español, en el que se señala como una de las condiciones de efectividad del mismo: "la de haber llegado a un acuerdo sobre las medidas apropiadas para llevar a cabo la suspensión de servicios en las líneas deficitarias y la de haberse iniciado acción satisfactoria a este respecto"¹⁵. En cumplimiento del convenio, RENFE en su Plan Decenal de Modernización 1964-1973 anunció el propósito de efectuar estudios de rentabilidad de 2.200 kilómetros de líneas deficitarias¹⁶. El primero de estos estudios comprendía en Castilla-La Mancha las líneas Toledo-Bargas, Talavera de la Reina-Villanueva de la Serena y Villacañas-Santa Cruz de la Zarza.

En síntesis, este acuerdo de colaboración del Estado Español con el Banco supuso:

- 1.- El cierre de algunas líneas de "tráfico débil". En Castilla-La Mancha significó el demantelamiento de los ferrocarriles Villacañas-Santa Cruz de la Zarza y Bargas-Toledo.
- 2.- La suspensión de gran número de las obras promovidas por el Plan Guadalhorce y continuadas por la dictadura: Talavera de la Reina-Villanueva de la Serena y Utiel-Baeza.
- 3.- En todas las líneas de la red: la conversión de estaciones en apartaderos cargaderos o apeaderos sin personal y la supresión de servicios.

Para continuar nuestro relato, nos serviremos de los estudios posteriores sobre la rentabilidad de la línea. En la década de los sesenta, los trenes de viajeros se realizaban con los veteranos automotores Fiat serie 9.200, con un total de siete circulaciones diarias en cada sentido, durando el viaje cuarenta minutos. Los trenes de mercancías se prestaban con vagones fudres particulares muy antiguos. En 1963, utilizaron el itinerario una media de 512 viajeros al día, con un recorrido medio muy reducido de 13,2 kilómetros. La línea ofrecía unos resultados limitados, en 1966 se registró un déficit de 10 millones, con un coeficiente de explotación de 233,8¹⁷.

Ingresos 1966

1.- Viajeros	2.337.463
2.- Mercancías	4.635.305
3.- Correos	441.654
4.- Paralizaciones, almacenajes, etc.	12.787
5.- Por transportes en servicio	10.456
6.- Por canon de coincidencia	2.708

Total ingresos	7.490.373
Total gastos	17.512.424
Déficit	10.022.051

Coeficiente de explotación $\frac{17.512.424}{7.490.373} \times 100 = 233,8$

Fuente: Estudio de explotación económica. Línea de Villacañas a Quintanar de la Orden. Abril de 1968.

Respecto a la precedente descripción de ingresos, realicemos una breve nota. Como medida niveladora ante la competencia de la carretera, la Ley de

Coordinación de los Transportes Mecánicos Terrestres de 27 de diciembre de 1947 estableció el "canon de coincidencia". Sin embargo, no consiguió implantarse hasta 1952, primer año que RENFE cobró la tasa. Los ingresos por este concepto eran muy pequeños y correspondían casi exclusivamente al transporte de viajeros. Por ejemplo, en el ejercicio que hemos presentado, se facturaron 7.490.373 pesetas, de las cuales 2.708 correspondían al canon de coincidencia. Es decir, un 0,036 por ciento de los ingresos totales.

Aunque la obsolescencia del material hacía presagiar el abandono del transporte de ciertas mercancías cuando los vagones llegasen al fin de su vida útil, el estudio realizado en 1967 prevé una evolución positiva de todos tráficos. Este año se consiguió disminuir los gastos en 4,3 millones y los ingresos aumentaron en 0,3 millones, reduciéndose el déficit de explotación a 5,4 millones. Con el fin de mejorar la explotación de la línea se recomendaron las siguientes actuaciones¹⁸:

- Prestar el servicio de mercancías por vagón completo con carácter discrecional y tracción diesel.
- Reducir la plantilla de personal de Instalaciones Fijas.
- La conversión en apartaderos-cargaderos de las estaciones de Puebla de Almoradiel y Villa de Don Fabrique.
- La prestación del servicio de viajeros con cuatro viajes de un tren automotor, asegurando buenos enlaces en Villacañas.
- Renovar el automotor por otro de tipo moderno.

En el informe de 1968, se efectúa una propuesta para reducir los siete servicios en cada sentido a cuatro, uno de ellos con continuación directa a Madrid y Toledo. Para ello partiría de Quintanar un ferrobús, que se fusionaría en Villacañas con otro procedente de Tomelloso, separándose en Castillejo-Añoover, para continuar uno a Madrid y otro a Toledo. En sentido inverso el ferrobús saldría en doble composición de Madrid; en Castillejo-Añoover se efectuaría enlace con un tren destino Toledo, separándose en Villacañas las dos composiciones, prosiguiendo una a Quintanar y otra a Tomelloso. Esta idea, que, posiblemente hubiese permitido una mejor explotación de ambos ramales, no se llevó a cabo.

Propuesta de circulaciones en 1968

Ferrobús Tipo 90

Tomelloso	6:30	← ♦	Quintanar	7:13
Cinco Casas	6:52	→ ♦	Toledo	9:37
Alcázar de San Juan	7:23			
Villacañas	7:59			
Castillejo-Añoover	9:05			

Aranjuez	9:21			
Madrid Atocha	10:15			
		→ ♦	enlace a Toledo	
Madrid Atocha	18:45	→ ♦	Quintanar	21:50
Aranjuez	19:42			
Castillejo-Añoover	19:57	→ ♦	Tomelloso	22:33
Villacañas	21:10			
Alcázar de San Juan	21:37			
Cinco Casas	22:11			

Como estas medidas se pretendía reducir los gastos, respecto a 1966, en 10,4 millones. El objetivo era conseguir un superavit de 400.000 pesetas con un coeficiente de explotación de 94,7. Pero, todas estas acciones no surtirían grandes efectos, en 1971 se propone la supresión de todo servicio y del desmantelamiento de la línea, si bien se considera que resultaban mayores los costes del servicio de sustitución por carretera para el tráfico de mercancías. Dos años después cesan los trenes de viajeros, estableciéndose, con autobuses de RENFE, cinco servicios diarios y uno mas los viernes y domingos, que enlazaban en Villacañas con relaciones ferroviarias. A partir de este momento, se precipitan los acontecimientos. En 1978 es propuesto el cierre total de la línea.

En la década de los ochenta, la infraestructura se encontraba muy obsoleta con carril de 45 kgs/m. en barras de 12 metros y balastro calizo no bateable. Circulaban por la línea dos trenes de mercancías discrecionales por semana en régimen de vagón completo, con una composición media de 5,3 vagones particulares, cuyo tráfico principal estaba formado por tolvas de semilla de girasol y cisternas de vino. El 30 de junio de 1981 el Consejo de Administración de RENFE acordó clasificar la línea como altamente deficitaria¹⁹.

En 1983, penúltimo ejercicio de la línea, sus resultados fueron los siguientes:

Ingresos	1.496.131 ptas
Gastos	33.926.747 ptas

Fuente: Estudio del balance social del tramo ferroviario Villacañas-Quintanar. Mayo, 1984.

El informe hacía mención destacada de los tráficos de la empresa de aceites ARLESA, que transportaba graneles a Sevilla y Valencia desde el cargadero de Quintanar del la Orden construido en 1974. Diez años después de su alzado, se preveían las siguientes cargas:

Previsión de cargas 1984 (en Tms.)

Semilla de Girasol (salida)	40.000
Harina de Girasol (entrada)	8.000
Maíz (salida)	8.000

Fuente: Estudio del balance social del tramo ferroviario Villacañas-Quintanar. Mayo, 1984.

El estudio era bastante optimista respecto a los tráficos futuros que la empresa aceitera podía generar. Afirmaba que tenía previsto incrementar la salida de semilla de girasol hasta 60.000 toneladas y producir uno nuevo de unas 10.000 de harina de soja, que podía ser complementado con las cisternas de vino. En el documento se realiza una proyección de cargas hasta 1999, nosotros reproducimos la de 1997 cuando la línea fue desmantelada.

Previsión tráficos 1997 (en Tms.)

ARLESA	55.711
Vino	9.511
Marginales	469
Servicio RENFE	260
Vagón Particular vacío	15.840
Total	81.821

Fuente: Estudio del balance social del tramo ferroviario Villacañas-Quintanar. Mayo, 1984.

El 30 de septiembre de 1984 el Consejo de Ministros decidió intervenir sobre los itinerarios altamente deficitarios de RENFE. De acuerdo con esta medida, a partir del primero de enero de 1985, se suspendió el servicio de viajeros y mercancías en 914 kilómetros de líneas, en 643 los tráficos de viajeros y en otros 649 kilómetros su mantenimiento se subordinó al concierto con los distinto territorio afectados. Desde esta fecha, el ferrocarril Villacañas-Quintanar del la Orden quedó limitado a los tráficos de mercancías de vagón completo en régimen de maniobras -guardería de los pasos a nivel por el personal del tren-. Es necesario precisar que a principios de la década de los noventa, se produjo un importante tráfico estacional de remolacha destinado a las factorías de las Azucareras Reunidas de Jaén.

El Consejo de Ministros encomendó a RENFE el mantenimiento de las líneas clausuradas, desautorizándose su levante: *"En previsión de futuros desarrollos agrícolas o industriales, de nuevas ordenaciones del territorio y de las necesidades de la Defensa Nacional, la supresión de los servicios afectados por el presente acuerdo no llevará implícito el levantamiento de la vía y de las instalacio-*

nes anejas". Un acuerdo posterior del Consejo de Ministros de 20 de octubre de 1995 revocó este mandato y el ferrocarril Villacañas-Quintanar ha sido desmantelado en el primer semestre de 1996.

EL FERROCARRIL ARGAMISILLA-TOMELLOSO O CINCO CASAS- TOMELLOSO

El 29 de noviembre de 1852 se concedió un camino de hierro que partía de Socuéllamos y concluía en Ciudad Real, transcurriendo por Tomelloso, Argamasilla de Alba, Manzanares, Daimiel, Almagro y Miguelturna. La construcción se inició, pero al poco tiempo los trabajos quedaron abandonados²⁰. En la "Descripción de las Cañadas de Cuenca, desde Tragacete y Peralejos, al Valle de Alcudia, al campo de Calatrava y á Linares", se menciona las obras del ferrocarril en los términos de Tomelloso, Aromasulla de Alba y Manzanares, cruzadas por el ramal de la cañada que parte de Socuéllamos con dirección a Calzada de Calatrava y al valle de Alcudia²¹. También, López Bustos hace referencia del malogrado camino: "en el mapa del Instituto Geográfico de 1888, se ve el trazado de un ferrocarril en construcción entre Manzanares y Tomelloso, indicándose en el mismo que se trata de una obra abandonada"²². En un excelente ensayo impresionista se llega a situar la localización del gran cruce de caminos manchego en Tomelloso: "El enlace que hay de líneas en Alcázar de San Juan que conduce a Madrid, Sevilla, Valencia, contando con la estación, no vamos a decir que estaba proyectado se hiciera en Tomelloso, sino que llegó a estar construido a falta de sentarle los raíles a la vía. La estación estaba construida precisamente donde está ubicada la Cooperativa "Virgen de las Viñas"²³.

En el año 1900 los ayuntamientos de Tomelloso y Argamasilla de Alba solicitaron a la compañía M.Z.A. un ferrocarril de vía ibérica para enlazar ambos pueblos con la estación de Argamasilla de Alba, situada en la línea de Alcázar de San Juan a Ciudad Real. Del estudio realizado del tráfico probable por este ramal, se dedujo que no aportaría el debido interés al capital invertido en su alzada. En este sentido, el Comité de Dirección acordó, en sesión de 28 de noviembre de 1900, denegar la propuesta de los municipios²⁴.

A iniciativa de la Diputación de Ciudad Real, en virtud de la Ley de Ferrocarriles Secundarios de 30 de julio de 1904, el ingeniero de caminos Justo Ruiz Nogano propuso, el 7 de septiembre del mismo año, una línea de ancho métrico entre Alcázar y Villanueva de los Infantes por Alameda de Cervera, Tomelloso, Alhambra y Carrizosa. Este ferrocarril enlazaría en Infantes con el que partiendo de Valdepeñas debería dirigirse hacia Almansa²⁵. Este proyecto fue contemplado en el plan adicional de 1904, recortado al tramo entre Alcázar de San Juan y Tomelloso²⁶. En la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de

26 de marzo de 1908 es incluido con garantía de interés²⁷. En 1918, se encontraba solicitado y en tramitación con una longitud de 31,366 kilómetros²⁸. Según al anuario de E. de la Torre de 1926, año de publicación del Plan Guadalhorce, la solicitud de Rafael Molato Yuste, domiciliado en Madrid, no había sido resuelta²⁹.

Los vecinos de las localidades manchegas, siguieron tratando de conseguir sus deseos y formularon sucesivas demandas a M.Z.A. En 1906, a iniciativa del ayuntamiento de Tomelloso, llegó a constituirse una empresa con un capital de 800.000 pesetas mediante suscripción pública. Este mismo año, las aspiraciones se plasmaron en un anteproyecto del trazado, cuyo coste se evaluó en 1.200.000 pesetas³⁰. La compañía de Tomelloso redactó el proyecto completo de la línea y Francisco Martínez Ramírez solicitó al Ministerio de Fomento la concesión de la misma, siendo autorizada por Ley de 30 de agosto de 1907, aunque poco después quedó completamente paralizada³¹. Posteriormente, una ley especial de 26 de junio de 1912 facultó a los ayuntamientos de Tomelloso y Argamasilla de Alba poder cobrar un arbitrio sobre los vinos, aguardientes y otros productos con el objeto de recaudar otras 600.000 pesetas. Con el apoyo del Banco Hispano-Romano se formó una sociedad que comenzó las obras el 24 de noviembre de 1912³². Mencionemos otro proyecto de camino de hierro por iniciativa popular, casi coincidente en el tiempo: "El Ferrocarril Cooperativo de la Mancha" o "Central de La Mancha" (Alcázar-Mora). Su solicitud, con fecha 31 de diciembre de 1902, fue aprobada. Posteriormente, se concedió el 16 de marzo de 1906 una ampliación de dos años para el principio de las obras y el 13 de marzo de 1908, una prórroga de un bienio más, pero este ambicioso proyecto de transporte regional no transcurrió.

El trazado del "Tomelloso" reunía excelentes condiciones para la explotación debido a la ventajosa topografía del terreno, sin más dificultades que dos puentes metálicos de 11,80 y 5,80 metros de luz sobre el río Guadiana y su canal, respectivamente. El resto de obras de fábrica se limitaban a tajeas y alcantarillas par facilitar el curso de aguas y acequias de riegos. Presentaba solamente 6 alineaciones en curva que totalizaban 2.618,87 metros. Las rampas y pendientes no excedían de las 2 milésimas y los movimientos de tierra para terraplenes o trincheras fueron poco importantes, exceptuando los necesarios para ganar altura en el puente sobre el Guadiana. La vía fue dotada con carril de acero de 30 kilogramos por metro lineal de la compañía M.Z.A. tipo Vignole, en barras de 6 metros y 7 traviesas y una plataforma de balastro calcáreo, delgado y bateable.

Para su explotación del ramal Argamasilla-Tomelloso, M.Z.A. y A.T. firmaron un contrato el 2 de julio de 1913³³. Con sus tráficos se preveían resultados favorables, como recoge la memoria del ejercicio 1914 de la Compañía M.Z.A.: "Entre los asuntos que han ocupado la atención del Consejo, merece especial

mención las gestiones llevadas á cabo á solicitud de la Compañía concesionaria del ramal de 21 kilómetros de longitud que, arrancando de la estación de Argamisilla de Alba, ha de terminar en Tomelloso; gestiones que han dado por resultado la celebración de un contrato con dicha compañía, en virtud del cual ha quedado la nuestra encargada de realizar el servicio de explotación de aquel ramal facilitando el material móvil necesario.

El 16 de Enero del corriente año, se han abierto al servicio los 14 primeros Kilómetros de este ramal, entre su empalme con la línea de Manzanares á Córdoba y la estación del Argamasilla de Alba; esperando que con la próxima terminación del tramo restante hasta Tomelloso obtenga aquella comarca, por una parte, y por otra, la Compañía concesionaria del ramal, los beneficiosos resultados que cabe suponer, dada la riqueza agrícola allí existente"³⁴.

En virtud de este acuerdo, M.Z.A. dotó la línea con 2 locomotoras, 18 coches de viajeros de las tres clases, 3 furgones de equipajes y 90 vagones de diferentes tipos para mercancías. En el convenio se estipuló que la compañía de Tomelloso debería satisfacer un canon anual de 110.000 pesetas por la prestación del material móvil y motor. Los trenes comenzaron sus viajes entre Cinco Casas y Argamasilla el 16 de enero de 1914, el segundo tramo hasta Tomelloso fue puesto en servicio el 10 de septiembre del mismo año. La línea partía de la estación de Argamasilla de Alba, renombrada desde este momento Cinco Casas, y para su explotación se edificaron las de Argamasilla de Alba (km. 13.271,05) y Tomelloso (km. 19.563,23). Posteriormente, el 17 de abril 1916, en el punto kilométrico 5,400 se alzó el apeadero de Las Moyas³⁵. Las circulaciones consistían en un tren diario en cada sentido, siendo excepcionales las dobles tracciones, máquinas aisladas y trenes especiales, formados en ocasión de ferias, fiestas o visitas del Consejo de Administración. Estas composiciones se abonaban a razón de 3,25 pesetas por kilómetro.

La explotación no fue satisfactoria a las partes, siendo objeto en 1917 de estudios para la denuncia del contrato por parte de M.Z.A.³⁶. Existe, en los archivos de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, una deliciosa colección epistolar cruzada entre Eduardo Maristany -presidente de M.Z.A.- y Francisco Martínez -presidente de A.T.- sobre las condiciones de explotación de la línea. Finalmente, en 1921, M.Z.A. abandonó sus obligaciones con el ferrocarril de Tomelloso³⁷. A partir del mes de abril, la compañía manchega se hizo cargo de los tráficos con resultados adversos. Sus acciones fueron adquiridas por el banco bilbaíno Crédito de la Unión Minera que quebró en 1923. Como consecuencia de ello, se entregó a los acreedores las acciones del A.T. En aquellos momentos, el capital se ubicaba en Vizcaya, existía una oficina en Madrid que comprendía lo relativo a Consejo de Administración, Dirección, Contabilidad y Caja y, por fin,

en Tomelloso un Inspector General de la Explotación³⁸. Esta compañía reproducía, a escala reducida, el modelo de sus mayores. A pesar de la modestia de su trazado, poseía tantos cargos directivos y con similares retribuciones a los de las sociedades de ámbito nacional. A su vez, concurrían un número de agentes y material rodante proporcionalmente más altos, por kilómetro explotado, que los empleados por las grandes compañías. También se necesitaban talleres propios para el mantenimiento de su exiguo material. Como recoge la Memoria de la Red Nacional en el momento del "rescate": "Los resultados económicos de su explotación no han sido, en general, satisfactorios, y hasta tuvo momentos de penuria, que deben atribuirse a circunstancias especiales de la administración"³⁹.

Con estas limitaciones, la compañía intenta un proceso de expansión. El 21 de abril de 1923 se aprueba prolongar el ferrocarril hasta la estación de Río Záncara, pedanía del término municipal de Tomelloso, en la línea del Mediterráneo, aunque este punto de la red nunca ha disfrutado de tráficos considerable -el núcleo de población más cercano es Pedro Muñoz situado a 8 kilómetros-. El avance de la línea no se llevaría a cabo, porque el año siguiente A.T. presenta un proyecto de estación clasificadora en un vía transversal de Cinco Casas a Villarrobledo⁴⁰. En la memoria, se apelaba la colaboración de M.Z.A., justificando su necesidad por los elevados desembolsos que generaban sus escasos 20 kilómetros. *"Con un diez por ciento de aumento en estos gastos, se podrían explotar 40 kilómetros más de línea, y aun suponiendo que el trozo siguiera rindiendo a razón de la mitad que el primero (por kilómetro) tendríamos reducido el coeficiente de explotación al 67 por 100 del ingreso bruto"*⁴¹. Al mismo tiempo, la prolongación hasta Villarrobledo ahorra 25 kilómetros en las relaciones entre Levante y Andalucía-Extremadura. Como defensa del proyecto, se utilizaron argumentos sobre la posible nacionalización de los ferrocarriles y lo que significaría esta línea como nexo entre territorios. *"Es indispensable para el desarrollo de la riqueza nacional, la instalación de un triage sobre una línea apartadero que enlace las de Levante y Andalucía. Esta línea no puede ser considerada, a los efectos del precio del transporte, como una línea transversal de acortamiento de recorrido, sino como una línea auxiliar del triage"*⁴².

En aquellos momentos, con las aportaciones económicas del Estatuto Ferroviario de 1924, M.Z.A. acometía la modernización de su infraestructura e instalaciones fijas. Concentrada en los trabajos, a finales de año, la sociedad concesionaria de la línea del Mediterráneo emite un informe desfavorable a la propuesta del ferrocarril de Tomelloso⁴³.

Mientras se dilucidaba la prolongación de la línea a Villarrobledo, en 1927 Francisco Martínez Ramírez, director del Argamasilla-Tomelloso, presentó al Ministerio de Fomento un proyecto de ferrocarril desde la ciudad tinajera a San

Clemente. El peticionario afirmaba que era un primer paso para formar una gran arteria transversal para unir Extremadura, Andalucía y Levante, mediante los enlaces con el Ferrocarril Central de la Mancha y las líneas Cuenca-Utiel o Baeza-Albacete-Utiel incluidas en el "Plan de Ferrocarriles de Urgente Construcción" de 1926. Este proyecto fue denegado, finalizando su tramitación en 1934⁴⁴.

Finalmente, en 1927, M.Z.A. dispone no aceptar la propuesta de A.T. y mantener a Alcázar de San Juan como estación clasificadora. En su informe, argumenta contra el desplazamiento de 600 familias alojadas en el nudo ferroviario y por las grandes inversiones que deberían acometerse en nuevas explanaciones, establecer vía doble, cambiar el carril de 32,5 kilos por metro lineal por el de 45..., que no harían rentable la nueva infraestructura⁴⁵.

Examinemos los resultados de la explotación en la década de los treinta. En el ejercicio 1935 los productos, por el concepto de mercancías y viajeros, fueron los siguientes:

Ejercicio 1935 (ingresos por conceptos)

Viajeros	34.579,16 ptas
Mercancías Gran Velocidad	13.777,81 ptas
Mercancías Pequeña Velocidad	234.111,55 ptas
Varios	7.571,24 ptas
Productos Totales	290.039,86 ptas

Fuente: RENFE. Informe sobre el ferrocarril de Tomelloso, 1941.

Como puede observarse, en el Cinco Casas-Tomelloso, el tráfico dominante era el de mercancías de pequeña velocidad, principalmente vino y alcoholes, que recorrían el ramal en vagones de madera cubiertos, con un fudre de una capacidad de 15.000 litros aproximadamente. En menor medida, se registraban entradas de cereales y otros productos agrícolas. El ingreso por concepto de viajeros era muy escaso, dada la reducida longitud del ferrocarril y al no facilitarse servicios más allá de Cinco Casas, donde los viajeros debían sufrir considerables esperas con el objeto de poder enlazar con otros trenes. Esta última circunstancia motivó agrias polémicas con M.Z.A.

Ejercicio de 1939 (resultados de la explotación)

Productos totales	359.886,98 ptas
Gastos de explotación	252.857,61 ""
Resultado neto	106.029,37 ""

Fuente: RENFE. Informe sobre el ferrocarril de Tomelloso, 1941.



El producto por kilómetro de 18.000 pesetas era modesto, pero proporcionaba un "producto neto estimable, pues corresponde a un coeficiente de explotación de 0,70, que no se obtiene, ni mucho menos, en las grandes líneas"⁴⁶.

En plena contienda civil, el Consejo Municipal, fiel a la República, acordó el 10 de diciembre de 1937 prolongar la línea de ferrocarril a Socuéllamos. A pesar de las grandes dificultades que padecía el país, el ayuntamiento no parecía ser muy consciente de las mismas e incluso formó una comisión para gestionar el enlace con la línea del Mediterráneo ante el Gobierno Central. Este proyecto se percibió como imprescindible para el desarrollo de la comarca. Según Dionisio Cañas, las industrias de ambos pueblos se ofrecieron a amortizar los gastos de su construcción, los propietarios de los terrenos afectados por el camino a cederlos y los carreteros a transportar los materiales necesarios de forma gratuita⁴⁷. Esta idea se incorporó a la memoria colectiva del pueblo porque, en 1948, López Bustos seguía pretendiendo el fracaso enlace: "Tomelloso, la tercera población de la provincia, no posee más comunicación ferroviaria, que un ramal de la línea de Andalucía (...) que pudiera ser prolongado hasta Socuéllamos en la línea de Levante, lo que permitiría: en primer lugar, dar salida con más facilidad, a los productos de este industrioso pueblo, y al mismo tiempo, hacer un acortamiento para el tráfico de Extremadura y la Mancha, con Valencia y Murcia"⁴⁸.

En 1941 se constituye la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles con el "rescate" de todas las líneas de ancho ibérico. A ella se incorporó el ferrocarril de Tomelloso con el capital humano de un director y cincuenta y cinco agente. En aquellos momentos, su parque motor estaba compuesto por dos máquinas de gasolina, tres locomotoras de vapor y un automotor construido en 1925 en los talleres de la compañía. Este automotor, conocido popularmente como "La Barbería", fue el primero en nuestro país con motor de explosión. Estaba dotado con una máquina "Ford" de 4 cilindros de 18 caballos con capacidad para 18 plazas y 5 en el balconcillo y podía remolcar dos coches de 42 plazas y 20 en los balconcillos y un furgón. Para las mercancías se disponía del siguiente material rodante: 4 coches de dos ejes, 4 furgones y 20 vagones -11 plataformas, 5 cerrados, 3 bordes altos y un borde máximo-

En los años de la postguerra, circulaban al día dos trenes en cada sentido: un mixto con tracción de vapor y otro formado por el automotor, aunque por motivo de las restricciones de gasolina se prestaba con material de vapor. Entre 1939 y 1941, el automotor fue dotado de un gasógeno Balletbó fabricado por Antonio del Corral que consumía carbón de encina, pero en tiempo lluvioso se mojaba y no funcionaba. Cuando se contaba con gasolina se componía otra unidad en cada sentido, que tardaba 40 minutos entre las estaciones extremas⁴⁹.

Como desarrollo del acuerdo entre el Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo y el Estado Español, anteriormente expuesto en nuestra referencia al ferrocarril Villacañas-Quintanar, en junio de 1967 se terminó un estudio particular de la línea, en el que se apuntan las siguientes conclusiones⁵⁰:

- Cierre de la línea al tráfico de viajeros.
- Cierre del servicio de detalle.
- Mantener el servicio de mercancías en régimen de vagón completo.

El 29 de abril de 1970 la propuesta fue aprobada por el MOPU, procediendo RENFE a su inmediata aplicación.

En la década de los ochenta, como en el ferrocarril de Villacañas a Quintanar, el único tráfico que existía era el de mercancías en vagón completo. Mediante una circulación semanal, aproximadamente, se cubrían las demandas de tráfico. Cuando en Tomelloso o Cinco Casas existía un número suficiente de vagones se enviaba desde Alcázar de San Juan una locomotora diesel para el transporte de los mismo hasta su destino en los extremos de la línea.

La línea Cinco Casas-Tomelloso quedó desafectada de todo servicio ferroviario el 1 de enero de 1985. En la actualidad, las estaciones más cercanas al centro urbano de Tomelloso son Río Záncara y Cinco Casas situadas ambas a una distancia aproximada de 19 kilómetros. Alejadas de núcleos de población importantes mantienen un reducido número de servicios de trenes regionales.

EL FERROCARRIL TORREJÓN-TARANCÓN

Uno de los objetivos de las tropas sublevadas durante la contienda civil fue el aislamiento de la capital del estado. A partir de noviembre de 1936, Madrid se encontraba prácticamente incomunicada del resto del país. Con el objetivo de establecer un flujo de abastecimiento con los territorios leales de Levante, cuya línea se encontraba cortada desde Tembleque, Bernardo Giner de los Ríos, ministro de comunicaciones, redactó en diciembre el proyecto de construcción de un ferrocarril estratégico que comprendía dos tramos. El primero comenzaba en Torrejón de Ardoz en la línea de Zaragoza y finalizaba en Tarancón en el ferrocarril Aranjuez-Cuenca. Por otra parte, de la localidad toledana de Santa Cruz de la Zarza partía otra sección hasta Villacañas donde confluía con la línea Madrid-Alicante y el Villacañas-Quintanar de la Orden. Se decidió acometer estos dos tramos al estimarse su ejecución más fácil que el término del Cuenca-Utiel, aunque sus obras se encontraban muy avanzadas. Su situación el 15 de agosto de 1935 era la siguiente: desde el origen en Cuenca, hasta el kilómetro 47,5, se hallaba en condiciones de explotación, incluidas las estaciones de la Melgosa, Cañada

del Hoyo, Carboneras del Guadazaón y Arguisuelas, con sus comunicaciones correspondiente: teléfonos, paradas de señales, etc. Desde el punto kilométrico 47,500 al 85, la explanación se encontraba terminada en unos 20 kilómetros y sin completarla en los restante. Y desde el kilómetro 85 al 113 (enlace con Utiel), terminados 32,500 kilómetros. Estaba también levantándose la estación de Cuenca, y en Utiel se hallaba en condiciones de empalmar, ya que en este punto no había estación común proyectada. De un presupuesto de 68 millones se llevaban invertidas en las obras la cantidad de 53 millones, es decir, más de las tres cuartas partes del gasto total⁵¹.

El tramo entre Torrejón y Tarancón fue definido por la propaganda de guerra como el "Ferrocarril de los 40 días", aunque su apertura se dilató más de un año por los avatares bélicos. Con la decidida intervención del organismo autónomo "Comisión de Obras Ferroviarias de la Zona Centro", en el segundo trimestre de 1938 empezó la circulación de trenes por los noventa kilómetros de su infraestructura⁵².

La línea comenzaba en Torrejón de Ardoz aprovechando los 6,7 kms. del ferrocarril de Azucarera de Madrid que discurría entre Torrejón, La Poveda y Ciempozuelos, con ancho de 0,60 metros. Es preciso significar que, en La Poveda, barrio de la localidad madrileña de Arganda del Rey, se localizaba un importante nudo ferroviario de vía estrecha en torno a la factoría. En este punto confluían el "Madrid-Aragón", y sus ramales a Alocén y Colmenar de Oreja, con otros dos de ancho de vía de 60 centímetros para el transporte de remolacha, que enlazaban la vía de Andalucía en Ciempozuelos con la de Zaragoza en Torrejón.

Desde Torrejón de Ardoz a la vía fue adaptada al ancho ibérico hasta Mejorada del Campo, para continuar por Loeches, Pozuelo del Rey, Villar del Olmo y Orusco. En este punto cruzaba el "Madrid-Aragón" (Tajuña), que se encaminaba a su término en Alocén, aunque existían obras hasta Cifuentes, 33 kilómetros más adelante. Durante el asedio de Madrid, al estar cortada en Vallecas la línea Madrid-Zaragoza, el servicio ferroviario se restableció con transbordo en Vicálvaro por la línea del Madrid-Aragón. En aquella época se desplazaban muchas personas al valle de Tajuña y a la provincia alcarreña en busca de víveres⁵³. Al finalizar la guerra se clausuró el trayecto Sacedón-Alocén y poco después, al inaugurarse los embalses de Entrepeñas y Buendía, el trazado entre Añón y Sacedón, que quedó inundado por las aguas.

El ferrocarril estratégico de Tarancón continuaba cerca de Carabaña por Estremera, Fuentidueña de Tajo y entraba en la provincia de Cuenca por Belinchón para enlazar en Tarancón con la línea que desde Aranjuez finalizaba en la capital serrana. Este tramo fue de compleja construcción, abundando las trincheras y los pequeños túneles. Acometida la obra con motivo de la defensa de

Madrid, sus pormenores son difíciles de restablecer: las referencias sobre el acopio de materiales son escasas y no existen perfiles de la línea, gráficos de marchas o planos de estaciones, al menos a disposición de los investigadores. Posiblemente, el Ministerio de Defensa posea informaciones adicionales, al ser el actual propietario de los terrenos.

Fernández Sanz relata que los carriles del Torrejón-Tarancón procedían de la estación clasificadora de la Compañía del Norte en Las Matas, donde se levantaron dieciocho kilómetros de vía⁵⁴. Sus traviesas apiladas en El Ferrol, estaban destinadas al ferrocarril de vía estrecha que buscaba enlazar la localidad gallega con Gijón. Después de un viaje indeterminado, fueron traídas desde el puerto francés de La Rochelle⁵⁵.

En abril de 1939 el ferrocarril dejó de prestar servicio. A finales de 1940 se levantaron los carriles y traviesas con el objeto de devolverlas a las compañías propietarias, antes de la constitución de RENFE. El tramo entre Torrejón de Ardoz y Mejorada del Campo continuó utilizándose, con una variante hasta La Poveda para el transporte a la Azucarera de Madrid. Este ramal fue clausurado en 1966 y al poco tiempo se dismanteló. En la actualidad existe un proyecto de la Comunidad de Madrid para establecer una vía verde en la antigua traza de este ferrocarril estratégico.

EL FERROCARRIL VILLACAÑAS-SANTA CRUZ DE LA ZARZA

A finales de los ochenta del pasado siglo, Santa Cruz de la Zarza tuvo el privilegio de convertirse en un importante nudo ferroviario, al poder confluír en dicha localidad, el recién inaugurado ferrocarril de Aranjuez a Cuenca con el "directo" de Madrid a Valencia. En septiembre de 1887 la Compañía de Caminos de Hierro del Este de España, de capital francés, comenzó la explotación del ferrocarril Valencia-Utiel. En estas fechas apareció un folleto firmado por M. de la Martinière, en el que se proponía una nueva línea con el objeto de acortar las distancia entre la capital levantina y Madrid. Desde Utiel, recorrería la parte baja de los montes conqueses, para continuar por Motilla del Palancar, Valverde del Júcar, Villarejo, Santa Cruz de la Zarza y franquear la provincia de Madrid por San Martín de la Vega. Poco después, la Compañía del Este suspende pagos y celebra un contrato de cesión con Norte, siendo posteriormente anexionada. Esta ruta directa quedó paralizada por la gran sociedad, que no la veía conveniente para su intereses.

También hemos reconocido un proyecto, de principios de siglo, de la Compañía del Tajuña, para llegar a la localidad toledana. Esta empresa poseía un pequeño ramal, abierto al tráfico de 25 de agosto de 1901, que conectaba Morata

con el ferrocarril de Arganda. En su política de expansión adquirió la compañía Madrid-Arganda el 6 de diciembre de 1901, en aquellos momentos en situación de quiebra e inculcada por el estado. Posteriormente, el 23 de julio de 1902 llevó sus vías a Chinchón y a Colmenar de Oreja el 25 de enero de 1903.⁵⁶ Como prolongación de este ramal obtuvo permiso, por ley de 30 de julio de 1904, para construir un ferrocarril de servicio particular y uso público de vía de un metro y tracción de vapor que, partiendo de Colmenar de Oreja y pasando por los pueblos de Villamanrique, Santa Cruz de la Zarza, Villatobas, Corral de Almaguer, Lillo, Villa de Don Fadrique y Puebla de Almoradiel, Quintanar de la Orden y Miguel Esteban, terminara en Alcázar de San Juan.⁵⁷

Durante la contienda civil, para enlazar el frente de Madrid con la línea de Alicante, fue abierto al tráfico el ferrocarril de Villacañas a Santa Cruz de la Zarza en 1938. Existe un perfil longitudinal de sus 41,248 kilómetros de esa fecha publicado por la Compañía M.Z.A. Construido en condiciones precarias se abandonó su explotación al finalizar la guerra.

Aprovechando su infraestructura, el régimen del general Franco promovió la reconstrucción de la línea en 1951.⁵⁸ En la tarde del 17 de julio de 1954, con la presencia del Ministro de Obras Públicas Conde de Vallengano se restableció el servicio con la circulación de un TAF.⁵⁹ El propósito del mismo, según los argumentos de la época, era reducir la distancia entre Andalucía y Levante en aproximadamente 72 kilómetros, pero nunca circuló un tren de pasajeros de largo recorrido por sus vías.⁶⁰

Imaginado para los tráficos de la guerra, sus estaciones se encontraban muy alejadas de los núcleos habitados. Los apartaderos de Corral de Almaguer y Villatobas se levantaron a unos 9 kilómetros de los respectivos pueblos, y pronto se evidenció la escasa funcionalidad del mismo. Sus servicios se limitaban a dos circulaciones en cada sentido. En 1954, un "correo" dotado con todas las categorías y un "mensajerías", que admitía viajeros de tercera clase, entre Villacañas y Tarancón efectuando paradas en las estaciones intermedias. En 1965, año de su cierre, los trenes se habían limitado hasta Santa Cruz de la Zarza con dos "ómnibus-automotor" de tercera clase.

RENFE, previa aprobación del Ministerio de Obras Públicas, por Decreto 4129/1964 de 17 de diciembre de 1964, obtuvo autorización para clausurar la línea de Villacañas a Santa Cruz de la Zarza. Las circulaciones se mantuvieron algunos meses más, hasta el primero de octubre de 1965. El servicio ferroviario entre ambas ciudades había durado solamente once años.

EL FERROCARRIL TOLEDO-BARGAS

En junio de 1858 se inauguró el ferrocarril Castillejo-Toledo de 27 kilómetros de longitud, concedido al marqués de Salamanca. Su existencia independiente duró poco, al ser incorporado a M.Z.A. en el mes de diciembre del mismo año. La línea concluía en una estación "termino", motivando esta situación insatisfactoria múltiples proyectos para dar una salida alternativa a la capital toledana.⁶¹ Cerro Malagón, en su libro "Carretera, ferrocarril y hospedaje en Toledo (1840-1940)", recoge tres solicitudes entre los años 1864 y 1866 para enlazar con la línea de Plasencia y una posterior de primeros de 1899.

En 1879, la Compañía del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las minas de Belmez abrió una línea para establecer relaciones directas desde Madrid a Toledo y Ciudad Real, evitando los rodeos por Aranjuez y Alcázar de San Juan, respectivamente. Con esta razón, se creó un nudo ferroviario en Algodor a escasos kilómetros de Toledo.⁶²

Las aspiraciones toledanas continuaron y en los proyectos de ferrocarriles secundarios de comienzo de siglo se registran nuevos intentos para propiciar tan deseada salida. En 1904, se contempló un tranvía eléctrico entre Toledo y Bargas.⁶³ Este mismo año, las Diputaciones de Ciudad Real y Toledo solicitaron un ferrocarril entre las localidades de Alcázar de San Juan y Bargas, por Villafranca de los Caballeros, Camuñas y Madridejos. Respecto a esta demanda transcribimos, por ser suficientemente ilustrativas, las consideraciones de Giménez Lluesma, comandante de ingenieros y vocal de la comisión formada para decidir acerca de las propuestas realizadas desde las provincias: *"Vino propuesta de Toledo una línea de Alcázar de San Juan á Bargas, estación del ferrocarril de Madrid á Cáceres y Portugal. Esta línea se dividió en tres secciones. Una de ellas, que se incluyó en el plan principal, la de Toledo á Bargas, se hizo independiente de las otras dos: su objeto es poner en comunicación con Toledo la línea general del Tajo (...)"*

*La sección de Toledo á Madridejos se incluyó en el plan principal, y en el adicional la de Madridejos á Alcázar. Estas dos secciones de una misma línea, que es la de Alcázar á Toledo, nada tienen que ver con la Toledo á Bargas. El enlace de estas dos líneas es completamente inútil, y una ley especial de subvención para construir un puente sobre el Tajo sería un derroche que el Estado no debe hacer"*⁶⁴.

En el Plan de ampliación, se incluyó la línea de Cabañas de La Sagra al Puente de Algodor, paralela a la anterior y con el mismo objetivo de enlazar con el camino de Extremadura. Ambas líneas también fueron incluidas en la ley de ferrocarriles secundarios y estratégicos de 1908.⁶⁵ Según las fuentes de Cambó y

E. de la Torre, la consesión del Toledo a Bargas llegó a ser solicitada, pero las obras no se iniciaron.

Este enlace también parecía atractivo para la defensa del país. A principios de la década de los veinte, Gascuña Gascón, comandante del cuerpo de estado mayor, en su libro "Los ferrocarriles españoles y la defensa nacional" propone la construcción del Aranjuez-Cabañas (empalme con la línea del Tajo)⁶⁶.

Pocos años después, en el Anteproyecto del Plan General de Ferrocarriles de 1926, se plantea un camino de hierro de Bargas a Toledo de 16 kilómetros, justificándose en los inmediatos términos: "Las comunicaciones de Badajoz y de la parte más importante de la provincia de Toledo con esta capital y con Andalucía y Levante, se hacen en la actualidad pasando por Madrid. Es un caso típico, que pone de manifiesto hasta donde se ha llegado en la exageración en la tendencia radial que ha presidido en la organización de la red ferroviaria, porque con la transversal de Bargas a Toledo de tan sólo 16 kms, se acortarían 86 en el trayecto Bargas-Castillejo y 95 en el de Bargas a Algodor y se evitan el paso de todas esas circulaciones por el nudo de Madrid"⁶⁷. En el Plan de Ferrocarriles de Urgente Construcción de 1926, se aprueba la línea de Bargas a Toledo.

En el período de la República, por ley de 13 de abril de 1932, fue declarado nulo el Plan de 1926 y se instó a los Ministerios de Obras Públicas y Agricultura y Comercio para que consideraran a la aprobación de las Cortes una ponencia del "plan de ferrocarriles que pueda considerarse de utilidad para la economía nacional". El Consejo de Ministros por Decreto de 23 de junio de 1932 acordó la presentación a las Cortes Constituyentes de un proyecto de ley en el que se proponía reanudar su establecimiento, con la contribución al costo de las obras de los intereses locales beneficiados. Posteriormente, por Decreto de 26 de febrero de 1934, se reclasificaron las líneas en construcción y el ferrocarril Toledo-Bargas quedó incluido en el segundo grupo junto al Talavera de la Reina-Villanueva de la Serena y el Puertollano-Córdoba, priorizándose la conclusión del Cuenca-Utiel y el Baeza-Utiel. El 15 de agosto de 1935 se había realizado aproximadamente la mitad de la obra que suponía 7,6 millones de pesetas. El 26 del siguiente mes, el Consejo Superior de los Ferrocarriles emite un dictamen acerca de la clasificación de las líneas cuya construcción tiene a cargo el Estado. En él, se afirma que el Plan Urgente de 1926 no estaba suficientemente documentado y que los ferrocarriles propuestos son ruinosos: atraviesan zonas despobladas con un escaso volumen potencial de tráfico y sus perfiles son duros, al intentar cortar los trayectos, lo que se traduce en mayores gastos de explotación. El informe determinó que no era conveniente para los intereses generales la terminación de ninguna de las obras en curso y que deberían abandonarse las líneas Puertollano-Córdoba y Albacete-Utiel⁶⁸.

Durante la guerra civil, para dar una salida segura a Toledo, se concluyeron las obras y fue abierto al tráfico el 22 de marzo de 1939, con una longitud de 18,168 kilómetros. En la estación de Bargas, situada a unos tres kilómetros del pueblo, se levantó un modesto depósito de locomotoras y otro edificio posiblemente destinado a dormitorio de agentes. Existía una estación intermedia en Higuera con el objeto de realizar cruces entre las composiciones⁶⁹.

Recorría la línea un discretísimo servicio de mercancías y los trenes de viajeros nunca sobrepasaron la estación de enlace. En su último horario circulaba un tren diario en cada sentido, completado con otro los días laborables; los martes, jueves y sábados se unían otras dos composiciones que recorrían el camino entre 35 y 40 minutos. El exiguo tráfico, unido a unas riadas que dañaron las vías, motivó su cierre en 1946, anunciándose en horarios posteriores: "Temporalmente no hay servicio en esta línea". El ferrocarril fue desmantelado en la segunda mitad de la década de los sesenta, como consecuencia del informe del Banco Internacional de reconstrucción y Desarrollo.

EL FERROCARRIL VILLALUENGA-VILLASECA

Un ferrocarril íntimamente relacionado con el Toledo-Bargas, circula entre las estaciones de Villalunga-Yuncler, situada en la línea de Extremadura, y Villaseca-Mocejón, donde enlaza con el antiguo directo a Ciudad real, para proseguir por su traza hasta Algodor.

La Compañía General de Asfaltos y Portland Asland solicitó al Ministerio de Fomento la concesión de un ferrocarril entre Villaluenga y Villaseca, de acuerdo con las leyes de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 1908 y el Real Decreto de 30 de abril de 1924 sobre auxilios a la instalación de nuevas industrias y ampliaciones de las existentes, sin garantía de interés ni subvención directa para su explotación⁷⁰. El Anuario de Ferrocarriles de Eugenio de la Torre registra la solicitud el 5 de noviembre de 1924. El año siguiente, la línea es propuesta en el Anteproyecto del Plan General de Ferrocarriles de 1926, siendo finalmente aprobada la concesión el 23 de abril de 1926⁷¹.

Posee este camino una longitud de 12,56 kilómetros y en sus comienzos fue dotado de carril tipo Vignole de 12 metros y 45 kilogramos por metro lineal. Su apertura al servicio público de viajeros y mercancías se llevó a cabo el 16 de septiembre de 1927, con las siguientes estaciones: Villaluenga-Yuncler (enlace con la línea Madrid-Valencia de Alcántara en su punto kilométrico 57,4), apeadero de Mocejón (km.3), Villaluenga-Asland (km.3,2), Villaseca-Pueblo (km.10) y Villaseca-Mocejón (km. 12,5), donde conecta con el kilómetro 57,4 de la antigua línea directa de Madrid a Ciudad Real.

La autonomía de sus tráficos duró muy poco, integrándose en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste. Recordemos que al término de la Gran Guerra se produjo una fortísima recesión de los tráficos, que motivó resultados insuficientes en las compañías. Ante el "*problema ferroviario*", la Dictadura promovió distintas medidas, que hemos tenido ocasión de comentar anteriormente. Completamos esta información mencionando la explotación estatal. Por Real decreto- Ley de 3 de julio de 1926, se creó la jefatura de Explotación de Ferrocarriles por el Estado (E.F.E.), a iniciativa del ministerio de Fomento, para hacerse cargo de las abandonadas concesiones del ferrocarril Vasco-Navarro y del Castro Urdiales a Traslaviña. La situación de otras pequeñas compañías de vía estrecha era difícil y provocó ulteriores ingresos en el organismo estatal. Limitándonos exclusivamente a nuestra comunidad, el ferrocarril a Almorox fue rescatado por Real Decreto de 3 de enero de 1930 y la explotación del Valdepeñas-Puertollano tuvo que ser prestada por el Estado a partir de primero de febrero de 1932. En ancho ibérico la situación no difería en gran medida, por Real Decreto de 8 de septiembre de 1928 varias empresas fueron "rescatadas", agrupándose en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste. La nueva sociedad incluía dos empresas cuyas líneas trancurrían por Castilla-La Mancha: Madrid a Cáceres y Portugal y Villaluenga-Villaseca. Posteriormente, el estado intervino la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en 1936.

Concebida para provecho de la fábrica de cementos, en su explotación contó con 3 locomotoras, 81 vagones de mercancías de diversos tipos y 2 coches de viajeros. Los modestos servicios de pasajeros se prestaban con dos circulaciones en cada dirección, reducidas posteriormente a una que tardaba 45 minutos en el trayecto Villaluenga-Algodor y 50 en sentido inverso, en un recorrido de sólo 17 kilómetros. En sus últimos años, una locomotora del depósito de Algodor tiraba de un coche de dos ejes de tercera clase, sin interventor y normalmente sin la presencia de viajeros. Por su carácter deficitario, este tren fue suprimido en 1962, explotándose la línea posteriormente como ramal industrial Villaluenga-Villaseca está situado en una zona de gran actividad fabril. En sus cercanías puede localizarse la cementera "Iberia" en Castillejo-Añover, una central térmica en Aceca y varias fábricas de cerámica servidas por ferrocarril hasta el demantelamiento a finales de los ochenta del tramo Parla-Ciudad Real para la construcción del Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía. Por este motivo, las estaciones y apeaderos de Yeles-Esquivias, Los Cisneros, Pantoja-Alameda, Villaseca-Mocejón, Ablates, Almonacid, Mascaraque, Mora-Orgaz, Manzaneque, Los Yébenes, Urda y Malagón, quedaron desafectadas y aproximadamente 50.000 ciudadanos castellano-manchegos fueron privados del servicio ferroviario. Actualmente, en la estación de Villaluenga-Yunclear no se detiene ningún tren de viajeros y en los

nudos de Algodor y Castillejo-Añover, sólo efectúan parada algunas circulaciones regionales.

Hasta 1994, el tráfico por la línea era muy intenso, diariamente varios trenes arrastraban pesadas composiciones de piedra caliza desde el cargadero de la empresa Asland en Castillejo-Añover a la fábrica del Cerro del Aguila en Villaluenga. Actualmente, este tráfico ha sido traspasado a camiones produciendo una importante congestión en las carreteras locales, pero se mantienen diversas circulaciones: fuel-oil a la central de Aceca, carbón a la fábrica de Asland y desde la misma se expide cemento a otros destinos de la red. Otro servicio que presta la línea es el de enlace con los talleres del AVE de La Sagra. En algunas ocasiones, trenes de mercancías han utilizado este ferrocarril para evitar el rodeo por Madrid. También, excepcionalmente, servicios de pasajeros han sido desviados por este camino cuando ha ocurrido algún percance entre Madrid y Castillejo-Añover.

EPÍLOGO. USOS ALTERNATIVOS DE LOS ANTIGUOS FERROCARRILES

El pasado mes de junio de 1997, los ayuntamientos de Villacañas, Villa de don Fadrique, Puebla de Almoradiel y Quintanar de la Orden han firmado un convenio con la Unidad de Patrimonio de RENFE para la cesión de los terrenos del antiguo trazado ferroviario con el objetivo de llevar a cabo una "vía verde". Podemos definir las "vías verdes" como aquellas infraestructuras ferroviarias en desuso, cuya plataforma puede ser convertida en caminos transitables para todas las personas por sus escasos desniveles. Acondicionada la plataforma ferroviaria y con la transformación de las estaciones en refugios o establecimientos hoteleros, se habilitan espacios para el turismo rural e infraestructuras para el ocio y la cultura de los pueblos. Otros elementos de la explotación -cocheras, puentes giratorios, puente, aguadas, etc.- pueden ser visitados por aficionados a la arqueología industrial. Este proyecto se encuentra en espera de la provisión de fondos por parte del Ministerio de Medio Ambiente.

Hagamos una breve apreciación. el desmantelamiento de esta línea ha proporcionado un exiguo ingreso a la compañía ferroviaria procedente de la venta de carriles y aparatos de vía como chatarra. Igualmente, es preciso mencionar que en las labores de levante de las instalaciones, la estación de Villacañas-Prado ha sido derruida. En nuestra consideración, como complemento de la sede del Museo Nacional Ferroviario de Alcázar de San Juan, podrían haberse habilitado este cercano ramal y el de Cinco Casas-Tomelloso para circulaciones turísticas y de amigos del ferrocarril.

En todo caso, parece inexcusable adecuar al antiguo depósito manchego y rehabilitar el material histórico para disfrutar de un museo vivo. Apuntemos que, desde hace algunos años, existe en Alcázar un valiosísimo conjunto de piezas ferroviarias en el recinto de un empresa privada, cuyo destino está presuntamente destiando a un futuro museo en Valencia.

Forma parte del entorno del ferrocarril Villaluenga-Villaseca, la excepcional estación de Algodor y sus completas instalaciones en desuso, entre las que se encuentra un singular y único enclavamiento hidráulico. En este sentido, recientemente ha presentado Enrique Dopico una atractiva oferta para utilizar las instalaciones de Algodor por la Fundación de los Ferrocarriles de Toledo. A continuación reproducimos los principales puntos de su propuesta².

- "Establecimiento de un centro de reserva y almacenamiento de material rodante, para su exhibición en futuras sedes del Museo Nacioal Ferroviario.
- "Estación-museo vivo" para visitar por colegios, niños o particulares interesados durante los fines de semana del verano (tanto del material depositado, como de las instalaciones existentes, las cuales en su conjunto son gran belleza y únicas por sus características técnicas).
- Utilización de las líneas colaterales que no tienen tráfico, como líneas para rodaje y mantenimiento de los vehículos preservados del Museo Nacional Ferroviario.
- Utilización de la estación, sus instalaciones y estas líneas, para escenario de películas, filmaciones y alquileres en general".

Nos gustaría significar como, en otros países, la protección de estas instalaciones trasciende los criterios de rentabilidad económica; se consideran parte del patrimonio cultural de los territorios. Sin embargo, destaquemos que unas mínimas inversiones en su conservación, pueden aportar un nuevo uso turístico a los antiguos ferrocarriles, con interesantes resultados en experiencias cercanas.

BIBLIOGRAFÍA

ALLEN, P. y WHEELER, R. Vapor en la Sierra. La vía estrecha en España y Portugal. Aldaba Ediciones y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 1987.

ANÓNIMO. Descripción de las Cañadas de Cuenca, desde Tragacete y Peralejos, al Valle de Alcudia, al campo de Calatrava y á Linares. Imprenta de Manuel Minuesa, Madrid, 1860. Copia facsímil a cargo de Librerías "París-Valencia", Valencia, 1995.

ARANGUREN, J. Automotores españoles (1906-1991). Autoedición, Soto de Viñuela, 1992.

CABRERA BONET, A. "El ferrocarril estratégico Torrejón-Tarancón". En Revista Vía Libre nº 185, junio 1979. pp. 10-11.

CAMBÓ y BATLLE, F. recop. Elementos para el estudio del problema ferroviario en España. Seis Tomos. Ministerio de Fomento, Madrid, 1918-1921.

CAÑAS, D. Tomelloso en la frontera del miedo. (Historia de un pueblo rural. 1931-1951). Diputación de Ciudad Real, 1992.

CASADO MORAGÓN, M.F. y GONZÁLEZ GÓMEZ, J. "Revisión de los proyectos de ferrocarril no realizados en la provincia de Albacete". En CONGRESO DE HISTORIA DE ALBACETE. Tomo IV. Edad Contemporánea. Instituto de Estudios Albacetenses de la Excma. Diputación Provincial. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Confederación Española de Estudios Locales, Albacete, 1984. pp. 367-393.

CASARES ALONSO, A. Estudio Histórico-Económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX. Instituto de Estudios Iberoamericanos de Desarrollo. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1973.

CASAS, J.C. "Tres automotores únicos en el parque motor de RENFE". En Vía Libre nº 384, febrero 1996, pp. 72-3.

CERRO MALAGÓN, R. del. Carretera, ferrocarril y hospedaje en Toledo (1840-1940). Ayuntamiento de Toledo, Toledo, 1992.

COMPAÑÍA DE MADRID A ZARAGOZA Y ALICANTE. Memoria del Consejo de Administración de la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante. Ejercicio 1914. Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1915.

COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE ARGAMASILLA-TOMELLOSO. Memoria del proyecto de Estación de Clasificación en una vía transversal del Cinco Casas a Villarrobledo. Imprenta V. Rico, Madrid, 1924.

COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE VILLACAÑAS A QUINTANAR DE LA ORDEN. Memoria del Consejo de Administración. Gráficas Reunidas, Madrid, varios años.

DOPICO, E. "Villaluenga-Villaseca. Una interesante historia". En Revista Maquetren nº 40, 1995. pp. 8-16.

DOPICO, E. "Posibles usos de las instalaciones de Algodor por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Toledo". En Revista STOL. Revista en Internet. Dirección 24/11/97: <http://www.cuerpo8.es/STOL/hoy/STOLHrepB.html>.

FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F. Los orígenes del ferrocarril toledano. Diputación Provincial de Toledo, Toledo, 1984.

FERNÁNDEZ SANZ, F. "Un recuerdo para que nunca se repita. En el cincuenta aniversario de la contienda". En Revista Vía Libre, nº 271, agosto 1986. pp.21-30.

FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. La estación de Toledo. Un monumento ferroviario. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 1986.

GACETA ADMINISTRATIVA. Ferrocarriles secundarios y estratégicos. Ley, Plan general y Reglamento definitivos. Ley de 26 de marzo de 1908 (Gaceta de 27). Imprenta de Gaceta Administrativa, Madrid, 1909.

GASCUEÑA GASCÓN, E. Los ferrocarriles españoles y la defensa nacional. Tipografía artística, Madrid, 1922.

GIMENEZ LLUESMA, E. Ferrocarriles secundarios. Memoria de los trabajos de la comisión para formar el plan de ferrocarriles secundarios subvencionados por el Estado. Imprenta del Memorial de Ingenieros del Ejército, Madrid, 1906.

GONZÁLEZ CALLEJA, E. y MORENO LUZÓN, J. Elecciones y parlamentarios. Dos siglos de historia en Castilla-La Mancha. Servicio de Publicaciones de la Junta de Comunidades de Castilla. La Mancha, Toledo, 1992.

INFORME DEL BANCO INTERNACIONAL DE RECONSTRUCCIÓN Y FOMENTO. El desarrollo Económico de España. OCYPE, Madrid, 1962.

INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES. Estudio del balance social del tramo ferroviario Cinco Casas-Tomelloso. Mayo 1984.

INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES. Estudio del balance social del tramo ferroviario Villacañas-Quintanar. Mayo 1984.

JIMÉNEZ, M. "Una ruta entre olivos hacia la capital del Tajo". En Revista Vía Libre nº 379, septiembre 1995. pp.76-77.

LÓPEZ BUSTOS, C. "Los ferrocarriles de la provincia de Ciudad Real".

Cuadernos de Estudios Manchegos nºII. Instituto de Estudios Manchegos, Ciudad Real, 1948 pp.91-104.

LÓPEZ BUSTOS, C. "Del tranvía de Arganda al ferrocarril de Madrid-Aragón". En Ferrocarriles y tranvías, octubre 1952. pp. 297-9.

LÓPEZ BUSTOS, C. "Aportaciones a la historia de los ferrocarriles españoles". En Ferrocarriles tranvías, octubre 1952. pp. 373-9.

LÓPEZ NAVARRO, S. Tomelloso, apuntes para su historia. Ayuntamiento de Tomelloso, Ciudad Real. 1996.

MADRAZO, S. El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850. Colegio de ingenieros de caminos y canales y puertos. Ediciones Turner, Madrid, 1984.

MARTÍN RAMOS, J. "Proyecto de ferrocarriles secundarios para la provincia de Ciudad Real en el año 1904". Revista Cimbra. nº316, mayo-junio 1997. pp. 32-4

OFICINA DE ESTUDIOS DE LAS COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA Y DE M.Z.A. El problema de los ferrocarriles en construcción. Gráfica Administrativa, Madrid. enero 1936.

PERIS SÁNCHEZ, D. (coord) Arquitectura para la industria en Castilla-La Mancha. Servicio de Publicaciones de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Toledo, 1995.

POZO MURIEL, F. "Un ramal construido para el transporte de vino". En Vía Libre nº 315, abril 1990. pp. 52.

RINGROSE, D.R. Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850). Tecnos, Madrid, 1972

ROSTOW, W.W. Las etapas de crecimiento económico: un manifiesto no comunista. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Madrid, 1993.

SÁNCHEZ BODALO, J.F y DÍAZ PAVÓN, M.E. Alcázar y el tren. Comisión Gestora Museo Nacional Ferroviario de Alcázar de San Juan. Gráficas Vda. de Moisés Mata. S.A., Alcázar de San Juan, 1985.

SÁNCHEZ SÁNCHEZ, I. Castilla-La Mancha en la edad contemporánea. 1808-1939. Servicio de Publicaciones de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Toledo, 1986.

SANCHÍS DEUSA, C. El transporte en el país valenciano (carreteras y ferrocarriles). Edicions Alfons el Magnànim. Valencia, 1988.

TORRE E. de la. Anuario de Ferrocarriles. Varios años.

TROITIVÓ VINUESA, M.A. "El ferrocarril como indicador de la marginación del territorio conquense y de la incapacidad de una ciudad en crisis para luchar frente a los intereses del capital". En Revista Cuenca, nº 13, primer semestres 1978. pp. 19-47.

Fuentes documentales del archivo de la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante

Ramal de ferrocarril de la estación de Argamasilla de Alba a Tomelloso. Anteproyecto. Plano General. Escala 1/50000. 1906.

Nota relativa a la construcción del ramal de ferrocarril de la estación de Argamasilla de Alba a Tomelloso. Fechado el 5 de diciembre de 1912.

Contrato para la explotación del ramal de ferrocarril de la estación de Argamasilla de Alba a Tomelloso. Firmado en Madrid el 2 de julio de 1913.

Conveniencia de denunciar el contrato vigente con la compañía del ferrocarril de Argamasilla a Tomelloso para la explotación del mismo por M.Z.A. Documento fechado el 12 de diciembre de 1917.

Denuncia del contrato de 2 de julio de 1913 para la explotación del ramal de Argamasilla a Tomelloso, 1921.

Informe sobre el proyecto de la Compañía Argamasilla a Tomelloso de prolongar su línea hasta Villarrobledo y la construcción de una estación de clasificación en Cinco Casas. 6 de diciembre de 1924.

Archivo M.Z.A. C/125/157. "Voto particular del representante de la Compañía M.Z.A., al informe presentado por la mayoría de la Comisión nombrada para dictaminar sobre la situación de clasificación que se proyecta". Madrid, 28 de noviembre de 1927.

Informes y estudios de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

Informe sobre el ferrocarril de Tomelloso. 15 de abril de 1941.

Plan decenal de Modernización de RENFE 1964-1973. Junio de 1964.

Estudios de Explotación Económica y Cierre de líneas. Antecedente y estudios básicos comunes. (3er grupo de líneas). Mayo 1966.

Estudios de explotación económica y cierre de líneas. Estudio particular de la línea nº X de Villacañas a Quintanar del la Orden. Enero 1967.

Estudio de explotación económica. Línea de Villacañas a Quintanar de la Orden. Abril de 1968.

Referencias de revistas técnicas

Revista de Obras Públicas. 1904, Tomo II. pp. 175.

Ferrocarriles y tranvías. vol. 5, nº 55, septiembre 1935. pp. 275.

Ferrocarriles y Tranvías. vol. 18 nº 207, noviembre 1951. pp. 476.

Ferrocarriles y tranvías. vol. 21, nº 239, julio 1954. pp. 263.

Carril nº 30, "El ferrocarril industrial Villaluenga-Villaseca". 1989. pp.20.

NOTAS

1.- Un panorama exhaustivo del transporte en España el siglo anterior a la llegada del ferrocarril se encuentra en: D.R. RINGROSE, Los transportes y el estancamiento económico del España (1750-1850). Tecnos, Madrid, 1972. y en S. MADRAZO, El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850. Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos. Ediciones Turner, Madrid, 1984.

2.- W.W. ROSTOW, Las etapas del crecimiento económico: un manifiesto no comunista. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid, 1993.

3.- Debemos advertir la existencia de una discrepancia en las fechas. Aníbal Casares señala el 14 de septiembre de 1853 y Francisco Wais el 12 del mismo mes y año. Véase. A. CASARES ALONSO, Estudio Histórico-Económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX. Instituto de Estudios Iberoamericanos de Desarrollo. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1973. y F. WAIS Y SAN MARTÍN, Historia de los ferrocarriles españoles Editora Nacional, Madrid, 1974.

4.- E. GONZÁLEZ CALLEJA Y J. MORENO LUZÓN, Elecciones y parlamentarios. Dos siglos de historia en Castilla-La Mancha. Servicio de Publicaciones de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Toledo, 1992.

5.- M.A TROITIÑO VINUESA, "El ferrocarril como indicador de la marginación del territorio conqense y de la incapacidad de una ciudad en crisis para luchar frente a los intereses de capital". En Revista Cuenca, nº 13, primer semestre 1978. pp. 19-47. Posteriormente reeditado, en 1988, por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles con el título de: "Cuenca y el ferrocarril".

6.- C. SANCHÍS DEUSA, El transporte en el País Valenciano (carreteras y ferrocarriles). Edicions Alfons el Magnànim, Valencia, 1988.

7.- Javier Aranguren sitúa entre Villa de Don Fadrique y Puebla de Almaradiel, la estación de "Cigüela" en el Kilómetro 16,3. Véase: J. ARANGUREN, Automotores españoles (1906-1991). Autoedición, Soto de Viñuelas, 1992.

8.- E. DE LA TORRE, Anuario de Ferrocarriles. Año 1912.

9.-F. CAMBÓ Y BATLLE, "Epílogo". En F. CAMBÓ Y BATTLE, recopil., En Elementos para el estudio del problema ferroviario en España. Tomo Sexto. Ministerio de Fomento, Madrid, 1921. pp. 351. Cambó publicó la obra completa de seis tomos entre los años 1918 y 1921.

10.- Anteproyecto del plan de ferrocarriles de 1926 y Memoria explicativa. En OFICINA DE ESTUDIOS DE LAS COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA Y DE M.Z.A, El problema de los ferrocarriles en construcción. Gráfica Administrativa, Madrid. Enero 1936. pp. 50.

11.- Ibid. pp. 59.

12.- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE VILLACAÑAS A QUINTANAR DE A LA ORDEN, Memoria del Consejo de Administración. Ejercicio 1930, Gráficas Reunidas, Madrid, 1931.

13.- J. ARANGUREN, op. cit.

14.- INFORME DEL BANCO INTERNACIONAL DE RECONSTRUCCIÓN Y FOMENTO. El desarrollo Económico de España. OCYPE, Madrid, 1962.

15.- RENFE Estudios de Explotación Económica y Cierre de líneas. Antecedentes y estudio básicos comunes (3er grupo del líneas). Madrid, mayo 1966. pp. 5-6.

16.- RENFE, Plan decenal de Modernización de RENFE 1964-1973. Junio de 1964.

17.- RENFE 2ª ZONA, Estudio de explotación económica. Línea de Villacañas a Quintanar de la Orden. Abril de 1968.

18.- RENFE, Estudios de explotación económica y cierre de líneas. Estudio particular de la línea nº X de Villacañas a Quintanar de la Orden. Enero 1967.

19.- INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES, Estudio del balance social del tramo ferroviario Villacañas-Quintanar. Mayo, 1984.

20.- El contrato del ferrocarril de Socuéllamos a Ciudad Real fue anulado por Ley de 9 de marzo de 1855, reutilizándose la explanación en el ferrocarril Manzanares-Ciudad Real abierto en 1861. Véase: J.F. SÁNCHEZ BÓDALO, y M.E. DÍAZ PAVÓN, Alcázar y el tren. Comisión Gestora Museo Nacional Ferroviario del Alcázar de San Juan. Gráficas Vda. de Moisés Mata, S.A., Alcázar de San Juan.

21.- Descripción de las Cañadas de Cuenca, desde Tragacete y Peralejos, al Valle de Alcudia, al campo de Calatrava y á Linares. Imprenta de Manuel Minuesa, Madrid, 1860. Copias facsimil a cargo de Librerías "Paris-Valencia", Valencia, 1995.

22.- C. LÓPEZ BUSTOS, "Los ferrocarriles de la provincia de Ciudad Real". Cuadernos de Estudios Manchegos nº II. Instituto de Estudios Manchegos, Ciudad Real, 1948. pp.92.

23.- S. LÓPEZ NAVARRO, Tomelloso, apuntes para su historia. Ayuntamiento de Tomelloso, Ciudad Real, 1995. pp. 100.

24.- Nota relativa a la construcción del ramal de ferrocarril de la estación de Argamasilla de Alba a Tomelloso. Archivo de M.Z.A., fechado el 5 de diciembre de 1912.

25.- J. MARTÍN RAMOS, "Proyecto de ferrocarriles secundarios para la provincia de Ciudad Real en el año 1904". Revista Cimbra. nº 316, mayo-junio, 1997. pp. 32-4

26.- E. GIMÉNEZ LLUESMA, Ferrocarriles secundarios. Memoria de los trabajos de la comisión para formar el plan de ferrocarriles secundarios subvencionados por el Estado. Imprenta del Memorial de Ingenieros del Ejército, Madrid, 1906.

27.- GACETA ADMINISTRATIVA, Ferrocarriles secundarios y estratégicos. Ley, Plan General y Reglamento definitivos. Ley de 26 de marzo de 1908 (Gaceta de 27). Imprenta de Gaceta Administrativa, Madrid, 1909.

28.- F. CAMBÓ Y BATLLE, recop. ob. cit. Tomo III.

29.- E. DE LA TORRE, op. cit., Año 1926.

30.- Ramal de ferrocarril de la estación de Argamasilla de Alba a Tomelloso. Anteproyecto. Plano General. Escala 1/50000. Archivo M.Z.A., 1906.

31.- Francisco Martínez Ramírez desde su periódico El obrero de Tomelloso emprendió una campaña para construir el ramal. Posteriormente dirigió hasta 1932, la compañía que se creó para su explotación. Véase: I. SÁNCHEZ SÁNCHEZ, Castilla-la Mancha en la edad contemporánea. 1808-1939. Servicio de Publicaciones de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Toledo, 1986.

32.- Una breve, pero valiosa, reseña del Argamasilla-Tomelloso se encuentra en F. POZO MURIEL, "Un ramal construido para el transporte de vino". En Vía Libre nº 315, Abril 1990. pp.52.

33.- Contrato para la explotación del ramal de ferrocarril de la estación de Argamasilla de Alba a Tomelloso. firmado en Madrid el 2 de julio de 1913.

34.- Memoria del Consejo de Administración de la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante. Ejercicio 1914. Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1915. pp.4.

35.- Memoria de la Compañía Argamasilla-Tomelloso. Ejercicio 1916. Artes Gráficas de Enrique Pérez, Ciudad Real, 1917.

36.- Conveniencia de denunciar el contrato vigente con la compañía del ferrocarril de Argamasilla a Tomelloso para la explotación del mismo por M.Z.A. Documento fechado el 12 de diciembre de 1917.

37.- Denuncia del contrato de 2 de julio de 1913 para la explotación del ramal de Argamasilla a Tomelloso. 1921.

38.- F. WAIS Y SAN MARTÍN, op. cit.

39.- RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES, Informe sobre el ferrocarril de Tomelloso. Fechado el 15 de abril de 1941.

40.- COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE ARGAMASILLA-TOMELLOSO, Memoria del proyecto de Estación de Clasificación en una vía transversal de Cinco Casas a Villarrobledo. Imprenta V. Rico, Madrid 1924.

41.- Ibid. pp. 4.

42.- Ibid. pp. 16.

43.- Informe sobre el proyecto de la Compañía Argamasilla a Tomelloso de prolongar su línea hasta Villarrobledo y la construcción de una estación de clasificación en Cinco Casas. 6 de diciembre de 1924. Archivo M.Z.A.

44.- M.F. CASADO MORAGÓN y J.GÓNZALEZ GÓMEZ, "Revisión de los proyectos de ferrocarril no realizados en la provincia de Albacete". En CONGRESO DE HISTORIA DE ALBACETE. Tomo IV. Edad Contemporánea. Instituto de Estudios Albacetenses en la Excma. Diputación Provincial. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Confederación Española de Estudios Locales, Albacete, 1984. pp. 367-393.

45.- Voto particular del representante de la Compañía M.Z.A., al informe presentado por la mayoría de la Comisión nombrada para dictaminar sobre la situación de clasificación que se proyecta. Archivo M.Z.A., Madrid, 28 de noviembre de 1927.

46.- RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES, Informe sobre el ferrocarril de Tomelloso. Fechado el 15 de abril de 1941. pp. 15.

47.- D. CAÑAS, Tomelloso en la frontera del miedo. (Historia de un pueblo rural: 1931-1951). Diputación de Ciudad Real, Ciudad Real, 1992.

48.- C. LÓPEZ BUSTOS, Los ferrocarriles en la provincia de Ciudad Real. En Cuadernos de Estudios Manchegos nº II. Instituto de Estudios Manchegos, Ciudad Real, 1948. pp. 103.

49.- J.C. CASAS, "Tres automotores únicos en el parque motor de RENFE". En Vía Libre nº 384 febrero 1996. pp. 72-3. y J. ARANGUREN, op. cit.

50.- INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES, Estudio del balance social del tramo ferroviario Cinco Casas-Tomelloso. Mayo, 1984.

51.- OFICINA DE ESTUDIOS DE LAS COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA Y DE M.Z.A., op.cit.

52.- A. CABRERA BONET, "El ferrocarril estratégico Torrejón-Tarancón". En Revista Vía Libre nº185, junio 1979. pp. 10-11.

53.- C. LÓPEZ BUSTOS, "Del tranvía de Arganda al ferrocarril" de Madrid-Aragón. En Ferrocarriles y tranvías, agosto 1952. pp. 297-9.

54.- F. FERNÁNDEZ SANZ, "Un recuerdo para que nunca se repita. En el cincuenta aniversario de la contienda". En Revista Vía Libre nº 271, agosto 1986. pp. 21-30.

55.- A. CABRERA BONET, op. cit.

56.- Sobre la historia del Tajuña, véase: C. LÓPEZ BUSTOS, "Del tranvía de Arganda al ferrocarril de Madrid-Aragón". En Ferrocarriles y Tranvías, agosto 1952. pp. 297-9. y el delicioso, siempre recomendable, texto de P. ALLEN y R.WHEELER, Vapor en la Sierra. la vía estrecha en España y Portugal. Aldaba Ediciones y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 1987.

57.- E. DE LA TORRE, op. cit. Año 1905.

58.- Ferrocarriles y Tranvías. vol. 18, nº 207, Noviembre 1951. pp. 476.

59.- En su reapertura existen discrepancias sobre la longitud de la línea. Wais indica 41,710 kms., en el horario de RENFE de 1965 deben satisfacerse 48 kilómetros y en la estimación del valor de los terrenos correspondientes a las líneas propuestas para su supresión, se evalúa en 44,500 kms. Todavía pueden observarse la explanación de vía y sus postes hectométricos cuando Aranjuez nos dirigimos a Cuenca, siendo el último de ellos el correspondiente al kilómetro 42,600.

60.- Ferrocarriles y tranvías. vol. 21, nº 239. Julio 1954. pp. 263.

61.- Sobre el ferrocarril en la provincia de Toledo, pueden consultarse los siguientes libros: F. FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Los orígenes del ferrocarril toledano. Diputación Provincial de Toledo, Toledo, 1984.; FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES, La estación de Toledo. Un monumento ferroviario. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 1986. y R. DEL CERRO MALAGÓN, Carretera, ferrocarril y hospedaje en Toledo (1840-1940). Ayuntamiento de Toledo, Toledo, 1992.

62.- Este el mismo trazado que ha utilizado el Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía, dejando nuevamente a las puertas de Toledo los enlaces con el resto de la red.

63.- Revista de Obras Públicas, 1904, Tomo II. pp. 175.

64.- E. GIMÉNEZ LLUESMA, op. cit., pp. 137.

65.- GACETA ADMINISTRATIVA, op. cit.

66.- E. GASCUEÑA GASCÓN, los ferrocarriles españoles y la defensa nacional. Tipografía artística, Madrid, 1922.

67.- Anteproyecto del Plan General de Ferrocarriles de 1926 y Memoria explicativa. op. cit. pp. 58-9.

68.- Ferrocarriles y Tranvías. vol. 5, nº 55, septiembre 1935. pp. 275.

69.- M. JIMÉNEZ, "Una ruta entre olivos hacia la capital del Tajo". Revista Vía Libre nº 379, septiembre 1995. pp.76-7.

70.- "El ferrocarril industrial Villaluenga-Villaseca". En Revista Carril nº 30, 1989. pp. 20. y E. DOPICO, "Villaluenga-Villaseca. Una interesante historia" En Revista Maquetrén nº 40, 1995. pp. 8-16.

71.- Sobre la cementera Asland, puede consultarse el excelente trabajo de: D. PERIS SÁNCHEZ (coord), Arquitectura para la industria en Castilla-La Mancha. Servicio de Publicaciones de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Toledo, 1995. pp. 190-4.

Asland poseía otras instalaciones en la Pobra de Lillet (Girona), sin actividad en el presente, donde se están acometiendo distintas actuaciones con fines turísticos. El entorno de la cementera es impresionante y comprende un "carrilet" de 0,60 metros que recorría desde La Pobra de Lillet al Clot del Moro, actualmente en proceso de rehabilitación. Junto a la cementera se ubica un importante depósito de material de vía estrecha, que será reconstruido por una escuela taller para servicio de la