



X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión I Orígenes, evolución y desarrollo del ferrocarril en Castilla–La Mancha

El Ferrocarril en Castilla–La Mancha (1914-1936): Entre la modernización y la crisis

FRANCISCO DE LOS COBOS ARTEAGA
Universidad de Castilla-La Mancha
Fco.Cobos@uclm.es

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acessoabertodistribuídasobuma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open accesspaperunder a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).**

Resumen: Esta comunicación analiza el sistema ferroviario en Castilla-La Mancha durante el periodo 1914-1936, en el contexto del denominado “Problema Ferroviario” español. A través de documentación archivística y prensa técnica especializada, se examina la hegemonía territorial que ejerció la Compañía MZA, las controversias en torno a la política tarifaria, y las deficiencias en la infraestructura junto a la carencia de material rodante durante la Primera Guerra Mundial. Asimismo, el estudio pretende evidenciar la compleja intersección de intereses locales, empresariales y estatales que caracterizó este periodo. En este sentido, se atiende a los planes expansivos de la red ferroviaria promovidos durante la Dictadura de Primo de Rivera que, por sus colosales pretensiones, tuvieron que reformularse.

La investigación muestra cómo estos proyectos, aun cuando movilizaron fondos ingentes, estuvieron supeditados a las demandas de los señores políticos y de los concesionarios de caminos de hierro antes que a criterios de eficiencia o cohesión territorial. Lejos de corregir las deficiencias del transporte, asignar recursos a nuevas líneas limitó la capacidad para afrontar los problemas estructurales del sistema ferroviario y, en consecuencia, acentuó su fragilidad.

Palabras clave: Ferrocarril; Castilla-La Mancha; redes de transporte; política ferroviaria; planes ferroviarios.

Resumo: Este artigo analisa o sistema ferroviário em Castilla-La Mancha durante o período de 1914-1936, no contexto do chamado "Problema Ferroviário" espanhol. Através de documentação arquivística e imprensa técnica especializada, analisam-se a hegemonia territorial exercida pela Companhia MZA, as controvérsias em torno da política tarifária e as deficiências estruturais na infraestrutura, juntamente com a insuficiência do material circulante durante a Primeira Guerra Mundial. O estudo também mostra a complexa interseção de interesses locais, empresariais e estatais que caracterizou este período. Por outro lado, é dada atenção aos planos para a expansão da rede ferroviária promovidos durante a Ditadura de Primo de Rivera que, devido às suas pretensões colossais, tiveram de ser reformulados.

A investigação mostra como estes projetos, mesmo quando mobilizavam fundos enormes, estavam subordinados às exigências dos senhores políticos e dos concessionários das estradas de ferro, em vez de critérios de eficiência ou coesão territorial. Longe de corrigir as limitações dos transportes, a alocação de recursos às novas linhas reduziu a capacidade de enfrentar os problemas estruturais do sistema ferroviário e, conseqüentemente, acentuou a sua fragilidade.

Palavras-chave: Caminho-de-Ferro; Castilla-La Mancha; redes de transporte; política ferroviária; Planos ferroviários.

Abstract: This paper analyzes the railway system in Castilla-La Mancha during the period 1914-1936, in the context of the so-called Spanish "Railway Problem". Through archival documentation and specialized technical press, the territorial hegemony exercised by the MZA Company, the controversies around the tariff policy, and the structural deficiencies in the infrastructure along with the insufficiency of rolling stock during the First World War are examined. The study also shows the complex intersection of local, business, and state interests that characterized this period. On the other hand, attention is paid to the plans

for the expansion of the railway network promoted during the Dictatorship of Primo de Rivera which, due to their colossal pretensions, had to be reformulated.

The research shows how these projects, even when they mobilized huge funds, were subordinated to the demands of the political lords and the concessionaires of iron roads rather than to criteria of efficiency or territorial cohesion. Far from correcting the shortcomings of transport, the allocation of resources to the new lines reduced the capacity to address the structural problems of the railway system and, consequently, accentuated its fragility.

Keywords: Railway; Castilla-La Mancha; transport networks; railway policy; railway plans.

INTRODUCCIÓN

En los primeros años del siglo XX, las grandes compañías ferroviarias disfrutaban de una etapa de prosperidad. Ello se debía, en parte, a que en 1906 la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte) y Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) habían suscrito un acuerdo de Sindicación y Colaboración de Tráfico, mediante el cual en los aspectos comerciales actuaban como una sola entidad. Este pacto permitió fijar tarifas y distribuir los productos del tráfico en más de tres cuartas partes de los movimientos de viajeros y mercancías del país. Con ello se consolidó el monopolio de MZA en un área de influencia que, desde Madrid, desplegaba arterias hacia Cataluña, Andalucía y Levante, que atravesaban el actual territorio de Castilla-La Mancha.

En este espacio, a MZA se sumaban en vía ibérica las compañías de Madrid a Cáceres y Portugal (MCP), Argamasilla de Alba a Tomelloso (AT) y, desde 1929, una vez cambiada su distancia entre carriles, Villacañas a Quintanar de la Orden (VQ). En ancho inferior prestaron servicio público las compañías del Tajuña, una modesta vía que buscó alcanzar Aragón; el Ferrocarril de Madrid a Almorox, cuyo trazado ingresaba algunos kilómetros en la provincia de Toledo y el Valdepeñas a Puertollano, conocido como el Trenillo de La Calzada. Como cierre y

dentro de la segunda red métrica más extensa de España, los caminos de hierro entre Puertollano y San Quintín y a Conquista, formaban parte de la red explotada por la *Société Minière et Métallurgique de Peñarroya* (SMMP).

Durante el periodo objeto de estudio, que comprende la etapa entreguerras (1914-1936), en Castilla-La Mancha cabe señalar tres cuestiones centrales en el ámbito ferroviario. 1ª) Hubo la percepción de que las tarifas de transporte resultaban excesivas para los usuarios y que incidían de forma muy negativa en el precio final de las cosechas agrícolas y del laboreo minero de la región. 2ª) Las limitaciones de la infraestructura y la falta de material móvil para absorber el aumento del tráfico dieron como consecuencia un servicio deficiente. 3ª) Estos problemas alentaron a proyectistas ambiciosos y a las élites locales a emprender un sinnúmero de caminos de hierro, cuyo fracaso ahora solo podrá esbozarse. Para examinar estos temas, se recurrirá a la bibliografía existente sobre el periodo, apoyándose en dos autores de referencia. Artola (1978) ofrece una visión general de la época estudiada, mientras que Ortúñez (1999) presenta un estudio más extenso que incorpora ejemplos regionales.

Asimismo, este texto contemplará las líneas incluidas en los Planes de Ferrocarriles Secundarios y en el Plan Preferente de Urgente Construcción de Ferrocarriles de 1926 (Plan Guadalhorce), así como otras iniciativas de ámbito local. Ahora bien, ante la proliferación desde los territorios de relatos vehementes, el análisis de este periodo exige acudir a las fuentes primarias. El presente texto se sustenta, por tanto, en la documentación de MZA, la compañía hegemónica en el área de estudio, depositada en el Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (AHF), cuya consulta ha sido posible en parte. Asimismo, son de utilidad los fondos digitalizados de AT del Ayuntamiento de Tomelloso y diversas fuentes hemerográficas de la época, que aportan informaciones acerca de los hechos y de los debates suscitados sobre los caminos de hierro de Castilla-La Mancha.

Entre los obstáculos del estudio se encuentra la ausencia de un desglose del tráfico por líneas y estaciones. A esto se suma que la extensión acotada de estas páginas deja un margen estrecho para revisar las ideas sobre el denominado Problema Ferroviario y, por tal motivo,

solo será posible ofrecer una aproximación parcial que ponga en valor las contribuciones realizadas desde o con relación a Castilla-La Mancha. Del mismo modo, resultaría pertinente discutir sobre las oportunidades e inconvenientes de ampliar la red ferroviaria y, para ello, indagar acerca de los objetivos y estrategias de los distintos actores –élites locales, ingenieros, concesionarios de obras y las administraciones públicas–. Sin duda otros ámbitos relevantes, como las relaciones laborales o la industria ferroviaria, deben, asimismo, señalarse entre las restricciones de este trabajo.

1. LA RED, LAS TARIFAS Y LOS TRÁFICOS DURANTE LA GRAN GUERRA

La red ferroviaria de Castilla–La Mancha se organizaba en torno a una estructura radial concebida en beneficio de la capital del reino. Bajo hegemonía de MZA, acompañada por MCP y algunas vías estrechas, los tráficos atendían al transporte de carbón, vino, materiales de construcción, ganado y madera. Con el inicio de la Gran Guerra quedó modificado este panorama. Se detuvo el tráfico marítimo internacional, subieron los fletes de cabotaje y fueron alterados los flujos de las cargas. Además de atender a los clientes habituales, se impuso abastecer a las zonas costeras, lo que intensificó las circulaciones de gran distancia a un volumen sin precedentes, con rotaciones de material de muchos días y bases kilométricas en las tarifas muy bajas.

En este escenario, las ferroviarias mantuvieron sus dividendos durante los dos primeros años del conflicto bélico. Con el avance de la guerra, el consumo y el precio del carbón crecieron de forma abrupta. De forma paralela, el alza del tráfico sometió a desgaste el material y la infraestructura, lo que exigía reparaciones frecuentes, mientras el suministro de piezas se volvía difícil y costoso y, como consecuencia, se produjeron más averías e indemnizaciones por las deficiencias del servicio. En el ámbito financiero, el pago de las obligaciones acortó los márgenes de la explotación ferroviaria. Cerró el círculo, la subida de los precios de los bienes de subsistencia. Multiplicó los conflictos laborales y forzó a las empresas a conceder incrementos en las remuneraciones de sus trabajadores.

Con independencia de la guerra, desde las primeras concesiones, las tarifas ferroviarias fueron un tema de recurrente polémica. Si bien su importe era inferior al de las carreterías, los usuarios las percibían como abusivas, complejas y discriminatorias. Por otra parte, la inflación originada por la Gran Guerra encareció de manera acusada el precio de los bienes de primera necesidad y, con el estallido del conflicto, se reactivaron las discrepancias acerca de cómo repercutían las tarifas ferroviarias en el precio final de estos productos básicos. Juan de la Cierva (1915) sostenía que el coste del transporte significaba un obstáculo decisivo para desarrollar la industria y la agricultura. En la misma línea, el profesor Bernis (1915) caracterizaba el régimen tarifario como desordenado y gravoso, estimándolo el obstáculo para el movimiento de las mercancías. Por su parte, Norte y MZA (1915) defendían la insuficiencia de las tarifas para cubrir los gastos de transporte y su incidencia mínima sobre el valor de mercado de los alimentos. Además, advertían sobre las consecuencias de aplicar rebajas sin criterio, entre ellas la posible quiebra del sistema ferroviario. Finalmente, Ceballos Teresí (1915) adoptaba la perspectiva del consumidor, eximía de responsabilidad a las compañías y atribuía la carestía a la proliferación de intermediarios en el comercio.

En lo que respecta a la repercusión del transporte en el precio final, la cuenca de Puertollano proveía un producto de calidad inferior que, además, se veía penalizado por la elevada base kilométrica aplicada por MZA en los tráficos con destino a Madrid, principal mercado de venta. Ahora bien, como principio tarifario en los ferrocarriles, esta base se justificaba en la evidencia de que los costes fijos de explotación significan un porcentaje mayor en los servicios de corta distancia respecto a los recorridos largos. Bajo este criterio, MZA aplicaba tarifas reducidas en el transporte de carbón con destino a los puertos de Cartagena y Alicante. Durante la contienda extendió esta práctica a los servicios combinados con Norte hasta Valencia, con el fin de competir en los mercados costeros frente al precio final de los productos introducidos por vía marítima.¹

¹ Archivo Histórico Ferroviario (AHF) (Madrid), S-0125-0001 *Expedientes relativos al transporte de carbón*. AHF, Consejo de Administración (CA) MZA, *Acta 22 de abril de 1915*, sig. L-397, fols. 399-401.

Asimismo, en las expediciones de vino en vagón completo de La Mancha con destino a las estaciones de Norte, con el fin de evitar diferencias en los costes de transporte entre bodegas, aunque fuera de localidades distintas, MZA había fijado un precio uniforme, sin considerar la distancia recorrida. Esta tarifa incluía, además, la particularidad de permitir detener las cubas en las estaciones manchegas para elevar el grado del vino y, más tarde, reenviarlo a otros destinos. En 1914, MZA propuso aplicar la tarifa general a los tráficos de menos de 200 km, lo que provocó el descontento de los bodegueros manchegos y, por sus quejas, dio lugar a sucesivas prórrogas para mantener el precio previo.²

Como muestra de colaboración entre MZA y AT, en 1915 con objeto de pugnar tráfico con la carretería, ambas compañías establecieron una tarifa especial para el transporte de trigos, harinas, salvados, leñas y materiales en construcción.³ En otro sentido, con propósito de poner límites al precio de los bienes de subsistencia, durante los primeros meses de 1916 el gobierno instó a las ferroviarias a que rebajaran de forma temporal en un veinticinco por ciento el precio de las tarifas de trigo y harinas.⁴ Más adelante, hacia fines de 1917, la Comisión Mixta Norte-MZA decidió suprimir las bonificaciones por tonelaje y las tarifas consideradas obsoletas.⁵ En coherencia con estas disposiciones, a finales del ejercicio de 1918 las compañías eliminaron la mayoría de los precios especiales de transporte y, al mismo tiempo, desde el Estado se introdujo un recargo transitorio del quince por ciento sobre las tarifas vigentes.

Un aspecto decisivo del servicio ferroviario durante aquellos años fue la insuficiencia de material rodante para atender el creciente tráfico.

² *Los Transporte Férreos (LTF)*, vol. 28, n.º 1225 (1 de febrero de 1914): 7887-7889. AHF, CA, MZA, *Acta 10 de diciembre de 1914*, sig. L-397, fols. 287.

³ AHF, Comité de Dirección (CD), MZA, *Acta 22 de septiembre de 1915*, sig. L-431 fol. 294-295.

⁴ *LTF*, vol. 30, n.º 1330 (8 de abril de 1916): 8730-8731. AHF, CA, MZA, *Acta 27 de marzo de 1916*, sig. L-397, fols. 72-73.

AHF, S-0073-0008, Expediente sobre rebaja del 25% en las tarifas de trigo, desde 1 de abril a 30 de junio de 1916 y en las harinas, durante el mes de junio de 1916. *LTF*, vol. 30, n.º 1337 (1 de junio de 1916): 8781-8782.

⁵ AHF, CA, MZA, *Acta 16 de diciembre de 1917*, sig. L-399, fol. 488.

Con un parque móvil ajustado al volumen de preguerra, MZA confiaba recibir 25 máquinas de *American Locomotive* y los 3.065 vagones que la Sociedad Española de Construcciones Metálicas debía haber entregado en julio de 1914. Ante este contexto, el gobierno adoptó medidas para agilizar la descarga de vagones. No obstante, según las compañías, la negligencia de numerosos consignatarios y las prácticas especulativas, que retenían las mercancías en los vehículos a la espera de alzas de precios, paralizaban la retirada de cargas y convertían muelles y estaciones en almacenes improvisados.

A comienzos de 1917 se requirió a las compañías que adquirieran material móvil y, poco después, MZA formalizó un contrato de 600 vagones de 20 toneladas destinados a carbón.⁶ Transportar combustible de forma prioritaria restringió la disponibilidad de vehículos para el resto de las mercancías. En el mes de marzo, el gobierno ordenó a MZA formar una reserva de vehículos a servicio de los mineros de Puertollano y, también, que organizara trenes directos desde esta cuenca para asegurar la tracción férrea y el suministro de las fábricas de gas y de los ingenios remolacheros.⁷ Pese a las medidas, persistió la insuficiencia de material disponible para los mineros, lo que motivó que MZA fuera sancionada en varias ocasiones.⁸ Antes de concluir 1917, el gobierno asimismo dispuso dar preferencia a la circulación de vagones *foudre* y, cuando el volumen de carga lo permitiera, organizar trenes especiales con destino a Alicante, Valencia y Barcelona.⁹ A juicio de MZA (1917), estas disposiciones impedían formar convoyes con otros tipos de vagones y, además, obligaban a que en retorno circularan en vacío.¹⁰

En lo que refiere a la magnitud del tráfico asumida de forma inesperada, la Estadística Minera de España consignaba que la extracción de carbón en Puertollano pasó de 350.000 toneladas en 1913 a 978.745 en 1918. Según el jefe del distrito minero, el volumen de carga habría

⁶ AHF, CA, MZA, *Acta* 26 de enero de 1917, sig. L-398, fol. 226. AHF, CA, MZA, *Acta* 9 de marzo de 1917, sig. L-398, fol. 276.

⁷ *Gaceta de los Caminos de Hierro (GCH)*, vol. 52, n.º 3134 (16 de agosto de 1917): 371.

⁸ AHF, S-0122-0119, *Incoación de expediente de multa a la Compañía de MZA por no facilitar vagones en Puertollano*.

⁹ *GCH*, vol. 53, n.º 3151 (24 de diciembre de 1917): 567.

¹⁰ MZA, Memoria 1917. *LTF*, vol. 32, n.º 1430 (24 de mayo de 1918): 9541–9542.

superado el millón de toneladas de haberse contado con un parque de vehículos suficiente. No obstante, sus informes señalaban como limitación clave la existencia de un único ferrocarril minero con escasa capacidad de arrastre. En efecto, la mayor parte del carbón debía transbordarse desde los carros cargados en bocamina a los vagones de MZA y este proceso retrasaba formar los trenes. Más allá de esta dificultad, había un factor decisivo para comprender las tensiones entre quienes laboreaban los yacimientos y MZA. En sus informes, el jefe del distrito minero advertía que los carbones presentaban porcentajes muy elevados de ceniza y estimaba en más de 200.000 toneladas las transportadas por MZA que, en realidad, eran masa inútil.

Además de responder a las demandas de los mineros, MZA debía asegurar combustible para sus locomotoras y afrontar un precio cuatro veces superior. Hasta entonces, la empresa utilizaba el carbón extraído de sus minas o, en su defecto, el que llegaba por vía marítima desde Inglaterra o desde Asturias. Las dificultades obligaron a recurrir a menudos y “todo en uno” (sin lavar) cuyas impurezas atenuaban el rendimiento de las máquinas, obstruían las calderas y multiplicaban las averías.¹¹ Esta situación se veía aún más agravada por la crisis hullera de 1921, al imponer el uso de carbón nacional.

Con relación a otras mercancías, como se ha advertido, las fuentes primarias ofrecen datos insuficientes. En el caso de la madera, las amplias masas forestales de Castilla-La Mancha carecían de conexión ferroviaria, de modo que la mayor parte de los troncos navegaban por el Júcar hacia La Roda y Cuenca, mientras el Segura los conducía a Agramón y Minas. En otro orden de cosas, de los distintos tipos de madera puede reconstruirse de forma parcial los contratos de adquisición de traviesas. De estas informaciones, en el periodo previo a la Gran Guerra, entre los suministradores firmes de MZA se localizaba el diputado Juan Correcher, que ofertó 600.000 traviesas para los ejercicios 1914-1919, con entrega sobre vagón en las estaciones del Aranjuez-Cuenca.¹² Como se ha relatado, los frentes bélicos elevaron los precios y generaron escasez de traviesas para renovar el camino del tren.

¹¹AHF, S-0147-0039, *Acuerdo del Consejo de Administración sobre acopios de carbón para el Servicio de Tracción.*

¹²AHF, CA, MZA, *Acta 14 de marzo de 1913*, L-396, fols. 313-314.

Por esta razón, la madera de Cuenca despertó el interés de Alejandro Lerroux y Francisco Wais. Ambas aspiraciones fueron fallidas. El caso de Lerroux resulta opaco porque la documentación ofrece pocos datos sobre su tentativa. En cambio, el de Wais se conoce mejor, ya que después de insistentes peticiones de vagones a MZA, no atendidas, para el apartadero de su serrería desistió a comienzos de 1921.¹³ Tampoco, más allá de concesiones de tarifas especiales, hay datos sobre los transportes de cemento desde Matillas y desde las estaciones toledanas de Castillejo, Yeles y Villaluenga. Mientras que Daimiel, La Cañada y Almansa, entre otras, aportaron cargas menores de materiales para obras.

Durante el periodo bélico, la intervención del Estado en las tarifas y en organizar los flujos de los tráficos impuso bases kilométricas muy bajas, que apenas cubrían los costes del transporte y, además, se intensificó el uso del material móvil y de la infraestructura ferroviaria, con el consiguiente deterioro de ambos. Aun así, en estos años, MZA habilitó un apartadero para facilitar el cruce de trenes, realizó distintas mejoras en la vías y muelles de la estación de Puertollano e inició los estudios para una clasificadora, cuyo término se prolongó años.¹⁴

2. KILÓMETROS EXPLANADOS EN SILENCIO: EL FRACASO DE LA EXPANSIÓN FERROVIARIA EN CASTILLA-LA MANCHA

Con el atractivo rédito que el Estado garantizaba al capital dedicado a los ferrocarriles secundarios y estratégicos, estos últimos al servicio de la defensa del país, en los territorios desprovistos de ferrocarril arraigó la convicción que con la llegada de los trenes se cumplirían sus aspiraciones de progreso. Al amparo de esta confianza, fueron imaginados decenas de caminos de hierro y se alentó su demanda

¹³AHF, W-0056-0002, Expediente incoado por Francisco Wais solicitando la concesión de terrenos para instalar una vía apartadero en el km 150,460 de la línea Aranjuez a Cuenca. AHF, D-0051-0002, Expedientes relativos a apartaderos y apeaderos de la línea de Aranjuez a Cuenca. AHF, W-0056-0003, Expediente incoado por Francisco Wais San Martín solicitando la suspensión temporal del apartadero de la línea de Aranjuez a Cuenca.

¹⁴AHF, B-0066-0006, *La Nava de Puertollano*.

insistente. De ellos el AHF conserva una documentación heterogénea, desde una nota en la prensa a proyectos completos.¹⁵

Es preciso significar que, aunque la mayoría de las propuestas eran poco viables e incluso extravagantes, también hubo iniciativas locales muy dignas. Por otra parte, en un sentido diferente, puede identificarse a especuladores, a menudo vinculados a jefes políticos de la zona, que solicitaron concesiones de líneas con los propósitos de negociar su venta o de favorecer la reelección del señor del distrito. Sin olvidar la presencia de grupos constructores de ámbito nacional, interesados en obtener ayudas para ejecutar obras, que debatieron sus ideas de trazados en los foros profesionales y en las publicaciones técnicas de la época.

Como corolario, antes del final de la Gran Guerra, solo la Compañía del Tajuña, respaldada por capital belga y la influencia de los Figueroa, logró tender un tramo férreo entre Orusco y Anguix. En sentido diferente y en ancho ibérico, Francisco Martínez Ramírez, conocido como el Obrero de Tomelloso, se comprometió en alzar un camino de hierro entre la estación de Argamasilla de Alba –en la actualidad Cinco Casas– y Tomelloso. Logró el acuerdo de los ayuntamientos para aplicar, desde la puesta en servicio, un arbitrio especial sobre la uva y sus derivados con el fin de cubrir el gasto de edificar la línea. pactó con MZA un canon por el servicio de trenes, renovó la tracción y estudió ampliar el trazado.

El fracaso de los secundarios, el colapso de la red durante la contienda y la caída de rentabilidad del transporte por los caminos de hierro llevaron a Cambó (1918) a hablar de *El Problema Ferroviario*. En su criterio, el error fundamental consistió en entender el transporte desde los valores de la empresa privada y no como un servicio público. Esta interpretación había alentado a las compañías a explotar las líneas sin considerar inversiones en mejoras, lo que provocó la imposibilidad de absorber el crecimiento del tráfico. De ahí que comenzaran a debatirse distintas propuestas para reforzar el papel coordinador del Estado sobre el transporte. En la Asamblea Nacional de Ferrocarriles (ANF), la

¹⁵AHF, D-0327-0001, *Expedientes relativos a estudios, informes y noticias sobre ferrocarriles en proyecto*.

Cámara de Comercio de Albacete (1918) remitió el estudio titulado *Bases para la redacción de un plan y sistemas de construcción de la nueva red*, elaborado por el ingeniero Gregorio Barrios –ex gerente de la Sociedad Iniciadora de los Secundarios, ex director del ferrocarril Valdepeñas–Puertollano y concesionario de diversas líneas–. Dicho escrito apuntaba fundar un Banco Nacional de Ferrocarriles, sustentado en un anticipo reintegrable del Estado, que organizara a las sociedades concesionarias de líneas de interés local y las garantizara un interés al capital de establecimiento o las subvencionara por kilómetro abierto. Martínez Ramírez (1920) significaba que para descongestionar la red debía sentarse doble vía desde Madrid a Córdoba y a La Encina y tender más de un millar de kilómetros de caminos de hierro. Ideaba, asimismo, la mejora de las estaciones, renovar los coches de viajeros, unificar el material rodante y adoptar una actitud de prudencia ante los cambios inminentes en la tracción –AT incorporó la primera locomotora de gasolina e introdujo uno de los primeros automotores térmicos en España–.¹⁶ Como instrumento financiero para perfeccionar y completar la red ferroviaria, proponía que el Estado emitiera mil millones de pesetas en deuda a ser adquirida por las compañías. Una vez ejecutadas las mejoras e impulsada la actividad productiva, los beneficios generados por las empresas habrían de servir para reintegrar los anticipos al Estado.

Aparte de los debates teóricos sobre el Problema Ferroviario, la industria española, enriquecida por su papel de suministradora en la retaguardia de la guerra, vio en los caminos de hierro una oportunidad para prolongar sus beneficios. Con esa intención, buena parte de los asistentes a la ANF expusieron la conveniencia de “españolizar” el sector y avanzar hacia mayor presencia del Estado, siempre bajo el principio de respeto a la propiedad privada y a la legítima aspiración de los inversores de ver retribuido su capital de manera adecuada. Entre las ponencias, la de Luis Cepeda, jefe de tráfico de MCP y Oeste, subrayaba la necesidad de caminos de hierro destinados a cubrir las extensas áreas del país que aún carecían de ellos. Entre los itinerarios que señaló se encontraban el Bélmez–Almorchón, con continuidad hasta Talavera de la Reina, la línea directa de Madrid a Valencia, conectar Algeciras con Francia y prolongar de Valdepeñas a Chinchilla. Por su parte, Manuel Bellido (1918), autor de varios proyectos para la Sociedad Española de Ferrocarriles

¹⁶ *LTF*, vol. 34, n.º 1519 (24 de marzo de 1929): 96.

Secundarios, acudió como delegado del Centro Maurista de Madrid y presentó dos ponencias. En la primera esbozaba un plan ferroviario colosal a quince años, con varias líneas en Castilla-La Mancha, en el que deberían comprometerse 5.210 millones de pesetas. En la segunda postulaba que el Estado construyera y operara esa red con recursos públicos.

El eje central de las discusiones en el I Congreso Nacional de Ingeniería de 1919 giró en torno a los medios para evitar la saturación del tráfico generada durante la contienda. Salvo, José Bores, que aconsejaba entregar el control de las líneas al Estado, electrificar la red y adoptar el ancho europeo, se confluó en ampliar la malla ferroviaria como la respuesta para afrontar las limitaciones del sistema de transporte. Como desarrollo de esta idea, García Faria defendió establecer el ancho internacional desde Saint-Girons a Algeciras, por Albacete. En relación con un enlace más breve en kilómetros entre Madrid y Valencia, el coronel Jiménez Lluesma insistió en su necesidad. Bellido, proyectista de este recorrido, reclamó su construcción inmediata y la de todos los caminos de hierro que el país precisara para atender un tráfico creciente y, de este modo, abrir paso a un crecimiento económico de gran alcance (Instituto de Ingenieros Civiles de España, 1920).

En España, un país aún implicado en campañas coloniales en el norte de África, el comandante del Cuerpo de Estado Mayor, Gascuña Gascón (1922), justificaba tender en ancho ibérico aquellas líneas que se habían considerado como estratégicas. Su propuesta en el territorio de Castilla-La Mancha resultó casi idéntica a la que asumiría el Directorio de Primo de Rivera. No obstante, el militar manifestaba escepticismo acerca de los nuevos ferrocarriles. A modo de ejemplo, señalaba los intentos frustrados de las líneas directas entre Madrid y Valencia, así como la alternativa por Cuenca. Episodios que, a su juicio, ponían de manifiesto cómo Norte y MZA anteponían sus beneficios a la utilidad pública, al explotar un trazado más largo por La Encina, cuya rentabilidad se habría visto comprometida en caso de habilitarse una ruta más corta.

Con estos antecedentes, se intensificaron las demandas para que el Estado asumiera un papel más activo en construir líneas, modernizar

las infraestructuras e implantara una industria nacional de material ferroviario. Ahora bien, estos anhelos coexistían con las presiones de los consumidores para frenar las tarifas y, al mismo tiempo, las solicitudes de las compañías de ver garantizados sus rendimientos y gestión privada. En búsqueda de armonizar los diferentes objetivos, la Dictadura de Primo de Rivera encomendó al Consejo Superior de Ferrocarriles (CSF), en enero de 1924, elaborar las directrices de un Estatuto Ferroviario con objeto de gestionar de forma corporativa el sector. Para patrocinar esta política de transportes, el régimen creó la Caja Ferroviaria, financiada mediante deuda pública, cuya primera emisión se realizó en septiembre de 1925. Se trataba dotar de a las empresas de liquidez, mediante anticipos, para modernizar las infraestructuras, adquirir material móvil y adecuar los salarios a la carestía de la vida. Después, los beneficios futuros debían hacer posible el reintegro de las ayudas al Estado.

De forma paralela, cobró fuerza un proteccionismo desarrollista que indujo al Directorio Militar, en 1925, a plantearse las líneas que deberían formar parte de un anteproyecto de Plan General de Ferrocarriles. En esencia, los Consejos Provinciales de Fomento volvieron a demandar las pretensiones de los señores de cada distrito electoral. Ante la magnitud de las solicitudes –más de 9.000 kilómetros de nuevos ferrocarriles– resultó ineludible establecer una jerarquía que distinguiera entre obras de interés nacional, regional y local, cuyo coste se estimó en 5.000 millones.¹⁷ Asimismo, el CSF elaboró un programa de mejoras en las líneas en servicio, con un presupuesto de 1.404 millones y un plazo de ejecución de cinco años.¹⁸

El Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción, aprobado en marzo de 1926, incluyó solo los trazados considerados de interés nacional. Poco después, el CSF otorgó las primeras autorizaciones para las líneas Cuenca–Utiel y Puertollano–Córdoba, con el fin de disminuir la distancia kilométrica entre la capital del reino y las regiones de Valencia y Andalucía.¹⁹ A ellas se sumó, más tarde, el Baeza–empalme con Cuenca–Utiel, destinado a corregir la disposición radial del

¹⁷*Revista de Obras Públicas*, vol. 73, n.º 2426 (1925): 143–146.

¹⁸*Ingeniería y Construcción (IC)*, vol. 3, n.º 33 (septiembre 1925): 457.

¹⁹*Revista ilustrada de banca, ferrocarriles, industria y seguros (RIBFIS)*, vol. 34, n.º 9, (10 de mayo de 1926): 218–219

sistema ferroviario español. El Plan Guadalhorce también ambicionaba integrar comarcas hasta entonces aisladas, para ello planteaba conectar a Talavera con la vía de Ciudad Real a Badajoz, lo que permitiría acceder a los que se consideraban fabulosos yacimientos de fosfatos de Logrosán. El último camino de hierro contemplado fue el de Bargas a Toledo, pensado como enlace entre MCP y MZA. No obstante, esta intención carecía de motivo, porque en 1925 la Compañía General de Asfaltos y Portland Asland había solicitado una línea entre Villaluenga y Villaseca de la Sagra. Al respecto, la revista *Ingeniería y Construcción* publicaba que, con el despliegue de unidades del Cuerpo de Ingenieros Militares, en 1927 se abrió esta línea para facilitar los tránsitos de la cementera de Villaluenga y, al mismo tiempo, los intercambio de viajeros y mercancías entre MCP y MZA.²⁰ Por último a servicio de SMMP, si bien abierta al público, se inauguró en 1927 una vía métrica electrificada entre Conquista y Puertollano que, extendida por tres provincias, enlazaba sus actividades mineras e industriales.²¹

En las siguientes páginas debería abrirse la discusión acerca de las razones por las cuales ciertas líneas se completaron y otras quedaron inconclusas. La hipótesis que aquí solo puede esbozarse, por limitaciones de espacio, sugiere que la premura del Plan llevó a recurrir a los planos de los antiguos proyectistas de ferrocarriles secundarios. En el momento decisivo, muchas de aquellas vías, imaginadas en galga estrecha, tuvieron que ser revisadas para corregir deficiencias técnicas y, mismo tiempo, acomodarse a las exigencias de ciertos caciques. Estas circunstancias dilataron en exceso definir los trazados y, por tanto, avanzar en su construcción.

Mientras se resolvían los problemas de ingeniería y el poder local trataba de imponer su voluntad, en numerosas localidades excluidas del Plan Urgente persistía la convicción de que el ferrocarril representaba la senda hacia el progreso. Entre quienes continuaban animados por esta idea, se encontraba Martínez Ramírez. Al frente de la Compañía del Ferrocarril AT (1924) planteó a MZA prolongar la línea de Tomelloso hasta Villarrobledo mediante una transversal que enlazara las generales de Levante y Andalucía y en este nuevo recorrido, asimismo, incluir una

²⁰ *IC*, vol.3, n.º 26, (febrero 1925): 86.

²¹ *IC*, vol. 6, n.º 61, (enero 1928): 42.

estación clasificadora. MZA rechazó el plan por su coste elevado y por la obligación de trasladar a seiscientas familias desde Alcázar.

A la vez que MZA estudiaba esta propuesta, Martínez presentó en 1926 un proyecto de ferrocarril entre Villarrobledo y San Clemente, cuya capitalización se basaría en un arbitrio sobre las mercancías, a similitud del modelo experimentado en AT.²² Según las publicaciones de la época, esta posibilidad de financiar ferrocarriles de ámbito local despertó el interés de más de ciento veinte municipios y obtuvo el respaldo del conde de Guadalhorce a comienzos de 1929. Sin concederse subvenciones monetarias del Estado, se designó a un militar como ingeniero jefe de la Sociedad Anónima de los Ferrocarriles Cooperativos. Bajo dirección de Martínez Ramírez, esta entidad solicitó las líneas Villarrobledo–San Clemente y la denominada “Mancha”.²³ A pesar de las expectativas generadas por la iniciativa, la doble vinculación de Martínez Ramírez con AT y los Cooperativos despertó recelos entre los administradores de AT, que lo destituyeron en 1932.²⁴

3. LA CRISIS Y DECADENCIA ESTRUCTURAL DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA A PARTIR DE 1929

El año 1929 marcó el último ejercicio de bonanza en los resultados del sector ferroviario español. Descendió el número de pasajeros y cayó el volumen de mercancías en gran velocidad, mientras los gastos de explotación y las cargas financieras continuaban en ascenso. Ya un año antes operaba la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste para encargarse de MCP e incorporar, entre otras líneas, la de Bargas a Toledo, cuyas obras habían sido iniciadas por el Estado. A este rescate se añadieron, en 1930, las vías de Almorox, transferidas a Explotación de Ferrocarriles por el Estado, entidad creada para gestionar las compañías de ancho inferior al ibérico.

Con el gobierno de Berenguer, en 1930, el ministro de Fomento, Matos presentó un informe sobre los gastos de la Caja Ferroviaria y

²² *GCH*, vol. 71, n.º 3480, (26 de junio de 1926): 207-208

²³ *IC*, vol. 7, n.º 76, (abril de 1929): 212.

²⁴ Archivo Municipal de Tomelloso (Tomelloso), Fondo OBR, serie PR, sig. OBR_PR_001_025, Documento mecanografiado "Al Juzgado", memoria de hechos, redactado por Francisco Martínez Ramírez.

dispuso poner en marcha un grupo de trabajo para fijar nuevas pautas en el transporte.²⁵ En julio cesaron los pagos de la Caja Ferroviaria. Según las cuentas presentadas al cierre del último ejercicio completo, se encontraban autorizados gastos por 2.387.454.419,04 pesetas de los cuales 746 millones se habían destinado a mejora del material fijo y móvil, y poco más de 349 a promover nuevas líneas (Junta Superior de Ferrocarriles, 1940). De estos fondos, entre 1926 y 1930 MZA incorporó 120 locomotoras suministradas por la Maquinista Terrestre y Marítima como único proveedor. También, se añadieron 225 coches, 235 furgones y 3.643 vagones. (Cayón y Muñoz, 1998). Se amplió la capacidad de las estaciones, el servicio de vía y obras instaló carriles con mayor peso lineal y, además, quedaron reforzados numerosos puentes. Destacan las extensiones de doble vía de MZA que llegaron a Baidés en la línea de Barcelona en 1929, a Valdepeñas en la de Andalucía en 1932 y a Chinchilla en la de Levante en 1934. A su vez, el Estado concedió apoyo financiero al resto de las compañías, con excepción de SMMP y AT, aunque esta última se había incorporado al Nuevo Régimen Ferroviario. Un caso significativo es el de VQ, que empleó los recursos estatales para adaptar su infraestructura al ancho ibérico, proceso concluido en 1929.

Al tiempo que aumentaban los debates sobre el uso de recursos públicos para sostener a las compañías –incluso para rescatarlas–, adquiría fuerza la idea de entregar a la carretera los segmentos de transporte –viajeros y paqueterías en distancias cortas– donde mostraba eficacia. Persistía, sin embargo, la intención de ampliar la red ferroviaria. Machimbarrena (1930), director de la Escuela de Caminos, defendió en un opúsculo publicado por la ROP –revista vinculada a dicha institución– la conveniencia de construir tres mil kilómetros, entre ellos los previstos en el Plan Guadalhorce para Castilla–La Mancha. Según su criterio, esa cifra solo cubriría la quinta parte del umbral preciso para completar la red nacional.

Del periodo de la Segunda República se dispone de informaciones limitadas sobre Castilla–La Mancha. Aun así, resulta evidente que, en la región, pese a las mejoras mencionadas, la crisis internacional y la

²⁵ *GCH*, vol. 75, n.º 3617 (10 abril de 1930): 124–125. *IC*, vol. 6, n.º 90 (junio de 1930): 332–333.

competencia de la carretera agravaron la caída del tráfico y de los ingresos, lo que aceleró el desplome financiero de los ferrocarriles. Bajo estas circunstancias, Indalecio Prieto, al asumir el Ministerio de Obras Públicas, calificó el legado de la Dictadura como un magnífico desatino. Con arreglo al criterio de Prieto, España había gastado en exceso en líneas a beneficio de intereses locales y de empresarios de obras, sin una mirada de conjunto sobre el territorio. De ahí, nacieron trazados por comarcas de escaso tráfico potencial, llamados a gravar la economía del país (Velarde, 2015). En suma, Prieto entendía necesaria afrontar la disyuntiva entre reforzar los grandes flujos de tráfico, que sustentaban la actividad productiva, u obstinarse en construcciones de envergadura colosal y fruto escaso para España. Le replicó el exministro Benjumea quien afirmaba que el valor de la red debía medirse por su utilidad colectiva y por los beneficios indirectos aportados, del mismo modo que una carretera o un puente se justificaban por el bien común.²⁶

En abril de 1932 el Ministerio de Obras Públicas dejó sin efecto el Plan Urgente. Poco después, las Cortes promovieron una iniciativa legislativa para reanudar el tendido de las líneas, siempre que las corporaciones locales favorecidas por los trazados aportaran fondos. Tras pasada a las provincias la responsabilidad de costear o renunciar a las obras, se pretendió también que las Diputaciones, Ayuntamientos y demás entidades públicas o particulares asumieran junto al Estado el déficit de las líneas cuya explotación había sido abandonada. Tal fue el caso del Valdepeñas–Puertollano, cuyos convoyes circulaban bajo la tutela de la Tercera División de Ferrocarriles.²⁷ Asimismo, en 1932 se autorizó un aumento tarifario del 3% a ser dedicado a las remuneraciones de los trabajadores. Dos años después quedó aprobada una nueva subida del 15 % sobre las tarifas en vigor. Aun así, como advierte Ortuñez (1999), las medidas se mostraron insuficientes, pues el sector y el estado carecían de una estrategia definida y de los recursos para hacer frente a la crisis.

Durante el bienio Radical–Cedista, el ministro de Obras Públicas, Rafael Guerra, decidió en febrero de 1934 que el Estado continuaría las infraestructuras que ya habían absorbido un gasto público significativo.

²⁶ Ferrocarriles y Tranvías (*FT*) vol. 2, n.º 11 (enero 1932): 28–30.

²⁷ *FT*, vol. 2, n.º 19 (septiembre de 1932): 299

Con este fin, se estableció una clasificación en dos grupos. El primero estaba encabezado por la línea Cuenca–Utiel, mientras que la de Baeza–Utiel quedaba en quinto puesto. En el segundo grupo, el Talavera–Villanueva de la Serena ocupaba la posición inicial, la de Puertollano–Córdoba se encontraba en tercer lugar y la de Toledo–Bargas en undécimo.²⁸ Pese a que las esperanzas de los pueblos en verse favoridas por nuevas líneas continuaban intactas, en diciembre de 1934, José María Blanc, diputado radical por Albacete y presidente de la Comisión Parlamentaria de Obras Públicas, advertía sobre una lenta agonía del ferrocarril español y de la competencia de 22.000 kilómetros de asfalto. (Cabrera, 1934) En esta coyuntura poco propicia, los notables provinciales asignaron pequeñas partidas a actuaciones en las líneas para aliviar el desempleo.

La distancia entre las expectativas de los pueblos y el criterio del CSF quedó en evidencia en agosto de 1935, cuando el organismo declaró la ausencia de interés general en todas las líneas en construcción. Ante la posibilidad de la continuidad de las obras, con fondos de las diputaciones y municipios, el CSF instó a suprimir cualquier elemento que incrementara los costes y, además, propuso abandonar los trazados Puertollano–Córdoba y Albacete–Utiel.²⁹

4. CONCLUSIONES

Castilla-La Mancha, territorio de tránsito y condicionado por la centralidad madrileña, contó con un servicio ferroviario definido por estos límites estructurales. El aumento del tráfico motivado por la Gran Guerra manifestó la insuficiencia de material y las limitaciones de la infraestructura, mientras las tarifas se convirtieron en objeto de disputa. Después, las propuestas de extender los ferrocarriles constituyeron un fracaso, aunque en la red básica se registraron mejoras desde mediados de la década de los veinte. Fue un respiro fugaz pues la crisis de 1929 evidenció el desequilibrio estructural entre inversiones, demanda, la capacidad real de la red y la competencia de la carretera para tráficos de viajeros y mercancías de pequeño recorrido. Desde entonces la consideración del ferrocarril como el medio de transporte más efectivo

²⁸ Gaceta de Madrid (1934) *Boletín Ordinario*, 22 febrero, n.º 53: 1403-1405.

²⁹ *FT*, vol. 5, n.º 55 (septiembre 1935): 275.

quedó cuestionada. En el caso español, no pudo redefinirse. Tuvo que dar servicio en la precariedad de la contienda y postguerra.

BIBLIOGRAFÍA

Artola Gallego, Miguel (1978). “La acción del Estado”. En Miguel Artola Gallego (dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844–1943*. Madrid: Servicio de Estudios del Banco de España, pp. 359–453.

Bellido, Manuel (1918). “Nueva red: plan y orden de prelación”. En: Comité Permanente de los Congresos de Economía Nacional, *Resumen de los trabajos y deliberaciones*. Asamblea Nacional de Ferrocarriles. Madrid: V. Rico, pp. 139–153.

Bernis, Francisco (1915). *Contribución al estudio de nuestros problemas ferroviarios: Las tarifas de ferrocarriles*. Barcelona: Tipografía de la Academia de Serra Hermanos y Rusell.

Cabrera, Juan B. (1934). “Una conversación con el presidente de la Comisión Parlamentaria de Obras Públicas”. *FT*, 4(46), pp. 435–442.

Cámara de Comercio de Albacete; Comité Permanente de los Congresos de Economía Nacional (1918). *Asamblea Nacional de Ferrocarriles: resumen de los trabajos de la asamblea (enero de 1918)*. Madrid: V. Rico, p. 307.

Cambó y Batlle, Francisco de Asís (dir.) (1918). *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*. Tomo III. Madrid: Ministerio de Fomento.

Cayón García, Francisco y Muñoz Rubio, Miguel (1998). *La industria de construcción de material ferroviario. Una aproximación histórica*. Madrid: Fundación Empresa Pública.

Ceballos Teresí, José (1915). *Parasitismo intermediario: Transportes por ferrocarril y subsistencias en Madrid*. Madrid: Imprenta de Isidoro Perales.

De la Cierva, Juan (1915). Discursos pronunciados por Juan de la Cierva en el Congreso el 10 y el 11 de febrero de 1915. Madrid: Tipografía de la Revista de Occidente.

Compañía de los Caminos de Hierro del Norte y Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante (1915). Observaciones sugeridas por los discursos pronunciados en el Círculo de la Unión Mercantil por el Sr. D. Juan de la Cierva. Madrid: Compañías de los Caminos de Hierro del Norte y de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

Compañía del Ferrocarril de Argamasilla–Tomelloso (1924). Memoria del proyecto de Estación de Clasificación en una vía transversal del Cinco Casas a Villarrobledo. Madrid: Imprenta V. Rico.

Gascuña Gascón, Epifanio (1922). Los ferrocarriles españoles y la defensa nacional. Madrid: Tipografía Artística.

Instituto de Ingenieros Civiles de España (1920). Primer Congreso Nacional de Ingeniería celebrado en Madrid durante los días 16 al 25 de noviembre de 1919: Trabajos del Congreso (Tomo I). Madrid: Sucesores de Rivadeneyra.

Junta Superior de Ferrocarriles (1940). Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario. Tomo II. Madrid: Ministerio de Obras Públicas.

Machimbarrena, Vicente (1930). La mejora y ampliación de la red ferroviaria española. Madrid: Revista de Obras Públicas.

Martínez Ramírez, Francisco (1920). Una solución al problema ferroviario. Ciudad Real: Gráficas Reunidas.

Ortúñez Goicolea, Pedro Pablo (1999). El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España: historia de las grandes compañías ferroviarias, 1913–1943. Tesis doctoral. Universidad de Valladolid. Disponible en: <http://uvadoc.uva.es/handle/10324/65> [Acceso: 22 de enero de 2026].

Velarde Fuertes, Juan (2015). Indalecio Prieto, ministro de Hacienda. Madrid: Ministerio de Hacienda, Secretaría General.