

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

### Sesión 1. Orígenes, desarrollo y evolución del ferrocarril en Castilla-La Mancha.

El ferrocarril en Castilla-La Mancha, 1851-1914. Un territorio atravesado por los caminos de hierro.

---

JOSÉ ÁNGEL GALLEGO PALOMARES

JUNTA DE COMUNIDADES DE CASTILLA-LA MANCHA

[jose.angel.gallego@hotmail.com](mailto:jose.angel.gallego@hotmail.com)

El ferrocarril en Castilla-La Mancha, 1851-1914. Un territorio atravesado por los caminos de hierro. © 2026 por José Ángel Gallego Palomares tiene licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional. CC-BY 4.0

**Resumen:** La andadura inicial del ferrocarril en Castilla-La Mancha estuvo ligada a las grandes líneas nacionales. José Salamanca tenía las concesiones de Aranjuez-Almansa y Almansa-Alicante. Desde 1851 se iniciaron las obras y, posteriormente, la explotación de diferentes tramos. Con la Ley de Bases de Ferrocarriles de 1855 entraron capitales extranjeros, creándose en 1856 la Compañía M.Z.A., que aglutinó las líneas de Salamanca más Madrid a Zaragoza por Guadalajara, Alcázar a Ciudad Real, Manzanares a Córdoba, Badajoz-Ciudad Real, Madrid-Ciudad Real, Albacete-Cartagena-Murcia, Aranjuez-Cuenca, Castillejo-Toledo. El eje que organizaba la mayor parte del tráfico fue la estación de Alcázar de San Juan. Las comunicaciones interiores fueron incompletas y marginales. La red de ferrocarriles estuvo al servicio de los intereses de agentes externos, no involucrados en el desarrollo de la región.

**Palabras clave:** Historia del ferrocarril, Castilla-La Mancha, M.Z.A., articulación territorial.

**Abstract:** The initial development of the railway in Castilla-La Mancha was linked to the major national lines. José Salamanca held the concessions for the Aranjuez-Almansa and Almansa-Alicante routes. Construction work began in 1851, followed later by the operation of different sections. With the Railway Bases Act of 1855, foreign capital entered the sector, and in 1856 the M.Z.A. Company was created, bringing together Salamanca's lines along with Madrid to Zaragoza via Guadalajara, Alcázar to Ciudad Real, Manzanares to Córdoba, Badajoz-Ciudad Real, Madrid-Ciudad Real, Albacete-Cartagena-Murcia, Aranjuez-Cuenca, and Castillejo-Toledo. The station of Alcázar de San Juan became the hub that organized most of the traffic. Internal communications remained incomplete and marginal. The railway network served the interests of external agents who were not involved in the development of the region.

**Keywords:** History of the railway, Castilla-La Mancha, M.Z.A., territorial articulation.

---

## **1. Introducción.**

Para iniciar esta comunicación es preciso establecer una serie de consideraciones relativas al ámbito espacial al que se hace referencia; a la acotación cronológica que lo limita, por último, al tema y objeto que planteamos.

La referencia espacial de Castilla-La Mancha (separadas por un guión alto) limita al sur con Andalucía, al oeste con Extremadura, al norte con Madrid y Castilla y León, y al este con la Comunidades de Valencia y Murcia. Comprende las provincias de Toledo, Guadalajara, Cuenca, Albacete y Ciudad Real, siendo su extensión de 79.463 km<sup>2</sup>, equivalente al 15,7% del Estado español. Su población en el censo del I.N.E. del año 1900 era de 1.272.571 (6,7% de la población de España). El territorio que actualmente integra Castilla-La Mancha no se encontraba dentro de una demarcación administrativa común durante el periodo cronológico que comprende la comunicación. Las provincias de Toledo, Ciudad Real, Cuenca y Guadalajara, junto con la provincia de Madrid, formaban Castilla La Nueva; la de Albacete se integraba en la región de Murcia. Se debe matizar que prevalecía el peso de de las provincias sobre las regiones, ya que desde la provincia, específicamente a través de las Diputaciones y el Gobierno Civil, el Estado ejercía más eficazmente el control del territorio.

En cuanto a la referencia cronológica, iniciamos en el año 1851, ya que fue cuando se inauguraron las obras de los dos primeros tramos de la línea férrea Aranjuez-Almansa: Aranjuez-Tembleque y Tembleque-Alcázar de San Juan, siendo los primeros en la comunidad de Castilla-La Mancha. El cierre del acotamiento cronológico en el año 1914, se debe a una clara inflexión motivada por el inicio de la I Guerra Mundial. El entorno político, social y económico se modificó, como también el ferroviario.

Por último, referente al propósito de esta comunicación, iniciamos con un análisis de la evolución del trazado férreo en Castilla-La Mancha, el proceso de concentración empresarial, así como la aparición de otras líneas de menor importancia que surgen en respuesta a la necesidad de conexión de sus poblaciones. En la segunda parte estudiamos el papel jugado por el ferrocarril como agente hacedor del territorio, sobre su

capacidad de organizar el espacio a través de los caminos de hierro, de crear un territorio integrado o si, por el contrario, su desempeño fue limitado.

## **2. Los inicios del ferrocarril en España y Castilla-La Mancha. Un contexto convulso en el que emerge la figura de José Salamanca.**

Los inicios del ferrocarril en España nos trasladan a una historia jalonada de dificultades, que llevaron a un retraso de la construcción de la red de ferrocarriles respecto a nuestro entorno europeo. Las primeras líneas inauguradas en la España peninsular vieron la luz a partir de la Real Orden de 1844: Barcelona-Mataró en el año 1848, Madrid-Aranjuez en 1851 y Valencia-Grao en el año 1852. En Europa, la línea Manchester-Liverpool fue inaugurada en el Reino Unido en el año 1829, en Francia la línea Saint Étienne-Lyon en 1830. Para mediados de siglo XIX, ya había 10.000 kilómetros de vía férrea en Reino Unido y 3.000 kilómetros en Francia; mientras que en España apenas había 80 kilómetros de vía férrea en 1952.

En Castilla-La Mancha existían dos concesiones, también a raíz de la Real Orden de 1844: la línea Aranjuez-Almansa y la línea Almansa-Alicante. En ambas, su concesionario y constructor era José Salamanca. El empresario malagueño conjuntaba actividad económica y política, lo cual afectó a sus proyectos ferroviarios. El primer suceso que le hizo aplazar la construcción de los ferrocarriles fue su marcha a Francia en 1848.<sup>1</sup> Tras la vuelta de Francia en 1851, Salamanca iniciará las obras de la línea Aranjuez-Almansa.

---

<sup>1</sup> Torrente Fortuño (1969): 66-90, 117-132, 143-147. José Salamanca había entrado en política ya durante la Regencia de Espartero, siendo contacto en París para conseguir financiación para la deuda española. En 1837 fue diputado y en el gobierno moderado de Pacheco fue ministro de Hacienda en 1847. Tras dimisión de Pacheco, fue de facto presidente del Gobierno en 1848. En este momento hubo cierta rivalidad con el también moderado Narváez. Una simple investigación lo involucró en la utilización de su influencia política para negocios en Bolsa, entre otros. Todo ello le llevó a abandonar el país rumbo a Francia. Regresó en 1851, con el gobierno moderado de Bravo Murillo.

El tramo de línea de Aranjuez-Tembleque se inició en agosto de 1852, siendo terminado en septiembre en 1853. Eran un total de 53 kilómetros. El año 1852 comenzaron las obras en Alcázar de San Juan, inaugurado el tramo Tembleque-Alcázar el 20 de junio de 1854. Se completaban 149 kilómetros desde Madrid. A Albacete llegó el 18 de mayo de 1855, con otros 130 kilómetros. El tramo Albacete a Almansa con 80 kilómetros, el 17 de noviembre de 1857. Y por último, la llegada a la ciudad de Alicante con un tramo de 97 kilómetros, el 25 de mayo de 1858.<sup>2</sup>

La llegada del ferrocarril a un entorno rural como La Mancha causó conmoción en sus gentes. La máquina humeante atravesando la llanura, arrastrando vagones de pasajeros y mercancías. El estruendo al llegar a la estación. El sueño del progreso, de abrirse al mundo exterior: También, como era lógico, los miedos e incertidumbres. El secretario del Ayuntamiento de Alcázar de San Juan, Don Antonio Castellanos, tomó nota del inicio de las obras del ferrocarril en 1852 y de la inauguración de la explotación de la línea en el tramo Tembleque-Alcázar en el año 1854. Este pequeño extracto sirve de ejemplo de estas impresiones:

*“...el primero de abril de mil ochocientos cincuenta y dos se inauguraron las obras de explanación, principiando los trabajos de desmonte y terraplenes por el sitio que ocupa la estación, estando presentes el Ilmo. Sr. D. José de Salamanca, don Juan Manategui, Ingeniero nombrado por el Gobierno, don Francisco de las Rivas y Ubieta, empresario y diputado a Cortes. Era mediodía, se ha hecho un bando para que acudiesen con azada y espuerta todos los trabajadores que quisieran ocuparse del camino, y habiendo acudido muchos, el Sr. Salamanca pidió a Manuel Arias uno...dio las primeras azaonadas. Regalando a aquel 10 duros de oro...precisamente al más necesitado...pues hacía bastante tiempo que no se había desayunado...como de trabajo otros muchos de los braceros por la esterilidad de las cosechas...”<sup>3</sup>*

### **3. La conexión con el capital extranjero. El ferrocarril en Castilla-La Mancha como escenario de la formación de grandes monopolios con capital extranjero: la M.Z.A.**

La culminación de la línea Aranjuez-Almansa estuvo condicionada por el estallido de la Vicalvarada (28 de junio de 1854), que acabó con el

---

<sup>2</sup> Gallego (2013): 41-58.

<sup>3</sup> Archivo Histórico Municipal. de Alcázar de San Juan. Sig. 8/2 reg.42 21 de Junio de 1854.

derrocamiento de los moderados y la huida de José Salamanca a Francia. Con todo, el gobierno del bienio progresista saliente allanó el camino a los negocios de Salamanca, quien perfiló su unión empresarial con grupos franceses tras la Ley de Bases del Ferrocarril de 1855 y las leyes del año 1856 por las que debía regularse las nuevas entidades bancarias.

En este punto del desarrollo de la red se inició una pugna por la llegada al Mediterráneo, ya que Valencia, con el grupo empresarial encabezado por José Campo, entró en la carrera a partir de su concesión de 1852 Almansa-Játiva. La conexión desde Valencia se completó el 19 de noviembre de 1859 con la construcción del último tramo Játiva-Almansa. En 1861 se constituyó la A.V.T. (con la línea Almansa-Valencia-Tarragona), si bien el nombre se oficializó el 5 de marzo de 1862.<sup>4</sup>

La rivalidad entre José Campo y José Salamanca llegó también a la línea Alcázar-Ciudad Real. En este caso, encontramos lo que parece un intento de desviar fondos y atención hacia el enlace de Aranjuez a Ciudad Real por Alcázar, en perjuicio de la línea Aranjuez-Almansa de José Salamanca. Se postulaba Andrés Campo (hermano de José Campo) con la financiación del 50%, y contaba con el apoyo de parlamentarios de la provincia de Ciudad Real. Los intentos no llegaron a buen puerto, y quedó la línea sin iniciarse. La concesión de 28 de mayo de 1852 fue modificada por la Real Orden de 6 de mayo de 1853 a favor de Socuéllamos-Ciudad Real, por Tomelloso. El cambio legislativo que hubo con el bienio progresista llevó a recuperar la concesión inicial Alcázar-Ciudad Real, Real Orden de 18 de junio de 1856, a favor del grupo francés Gran Central. Finalmente, el 8 de abril de 1859, el marqués de Villamedina fue el concesionario, traspasándola a la M.Z.A. Las obras se iniciaron a finales de 1859, pasando por Cinco Casa, Manzanares, Daimiel y Almagro. Un total de 114 kilómetros, que se inauguraron el 14 de marzo de 1861.<sup>5</sup>

Si Valencia presentó una relación de competencia con Alicante por el destino prioritario al Mediterráneo, en el caso de Murcia y Cartagena se estableció una relación de complementariedad, hasta el punto de converger en una misma Compañía de explotación. La concesión de José

---

<sup>4</sup> Gallego (2013). 71-76.

<sup>5</sup> Gallego (2013). 95-104.

Salamanca de 1859 fue traspasada a la M.Z.A. en 1860. Los diferentes tramos de la línea desde Albacete, Chinchilla, Tobarra, Hellín hasta la región de Murcia por Cieza, la propia Murcia y Cartagena fueron finalizados en el año 1863. Sobre la decisión de conectar en Albacete, se ha argumentado en función de criterios económicos y de tráfico, aunque no hay que desdeñar el peso de los vínculos regionales, puesto que Murcia incluía a la provincia de Albacete.<sup>6</sup>

Otra de las principales líneas fue la concesión de Madrid-Zaragoza. Esta se encuentra en la génesis de la gran Compañía M.Z.A. La concesión de Madrid-Zaragoza la obtuvo en subasta el grupo francés Gran Central el 24 de febrero de 1856. En este momento se iniciaron negociaciones múltiples que dieron como resultado la aportación de Madrid-Zaragoza del Gran Central, más las concesiones de José Salamanca: Madrid-Aranjuez, Aranjuez-Almansa y Almansa-Alicante. Se formaba la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (año 1856). La línea Madrid-Zaragoza llegó en 1859 a Guadalajara, a Jadraque en 1860, concluyéndose en 1864.

El enlace del centro peninsular con el sur de España tuvo diversas alternativas. El Gran Central se hizo en 1856 con la concesión desde Villarrobledo (en la línea Aranjuez-Almansa), que quedó sin construir. Finalmente la M.Z.A. decidió conectar en Manzanares (línea Alcázar-Ciudad Real), pasando por Valdepeñas y San Cruz de Mudela (21 de abril de 1862), Linares-Baeza, Espeluy, Andújar hasta Córdoba, donde llegó en septiembre de 1866.

De las líneas de ferrocarril nacionales que atravesaban Castilla-La Mancha, quedaban las que comunicaban con Extremadura desde el centro peninsular, pasando por las provincias de Toledo o Ciudad Real. La primera de ellas fue la línea de Ciudad Real-Badajoz. Desde Elvas (Portugal) a Badajoz se conectó en el año 1863. La parte española se construyó más tarde. En 1861 se había constituido la Compañía de Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz. No se completó hasta el año 1866. Asociada a Ciudad Real-Badajoz, estaba la línea Madrid-Ciudad Real, terminada en 1879. Surgió para evitar pasar por las líneas de la

---

<sup>6</sup> Gallego (2013).. 90-94. Campo (1853). 3-8. Archivo General de la Administración. Expediente de concesión de la línea Alcázar a Ciudad Real, estaciones..., años 1859-1867, sig. 27348.

M.Z.A. Partía de Delicias, y tenía la estación de Algodor que la conectaba con Castillejo-Toledo. Entre sus estaciones estaban Parla, Getafe, Mora de Toledo, Yébenes, Urda y Malagón. Una vez se integró en Ciudad Real-Badajoz, fueron absorbidas ambas líneas por la M.Z.A., en el año 1880.<sup>7</sup>

Por otro lado, estaba el enlace hacia Cáceres. Se encontraron múltiples dificultades, ya que existían tres concesiones con diferentes empresas, que no unieron esfuerzos, encabalgándose obras y dispersando capitales. No fue hasta 1890 que se unieron las tres concesiones; el Ferrocarril del Tajo (llegaba a Talavera en 1866, finalizando en Malpartida de Plasencia en 1881), Cáceres-Malpartida de Plasencia y desde la frontera portuguesa a Cáceres. Surgió la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal, impulsada por Segismundo Moret y el apoyo de capital portugués.

#### **4. La articulación de Castilla-La Mancha. El ferrocarril como frustrado hacedor del territorio de La Mancha.**

El ferrocarril era el elemento más poderoso del nuevo mundo contemporáneo al servicio de la clase social dominante, que a través de la red férrea conquistó nuevos territorios para el capitalismo. En la región de Castilla-La Mancha, la construcción de la red férrea vino dada por agentes externos (gran burguesía nacional y banca extranjera), y estuvo supeditada a sus intereses. Este dato es esclarecedor para entender la función de la red para el conjunto del territorio, y las limitaciones que se derivaron, que marcaron un complejo proceso reivindicativo de conexión por parte de la sociedad manchega. Surgieron diferentes iniciativas que analizaremos en este apartado. Algunas líneas llegaron a realizarse con una vida muy marginal, mientras que la mayoría no pasaron de simples proyectos.<sup>8</sup> Sobre las deficiencias en la red, mostramos a continuación un cuadro con diferentes municipios de La Mancha centro, con sus habitantes censados y su accesibilidad a las estaciones de ferrocarril más cercanas en el año 1900.

---

<sup>7</sup> Esteve (2008). 26-56. Gallego (2013). 107-126.

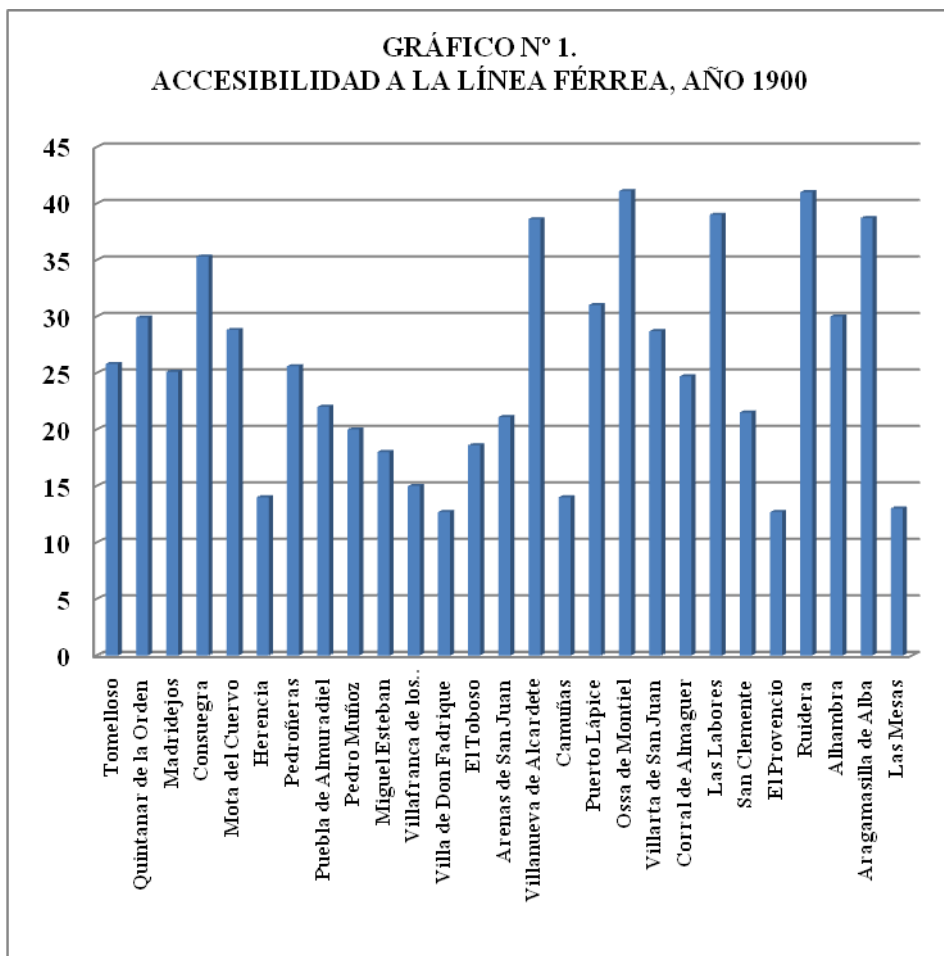
<sup>8</sup> Gallego (2013). 15-30.

**CUADRO Nº 1**

| POBLACIÓN                     | Habitantes | Estación cercana    | Distancia Km.                  |
|-------------------------------|------------|---------------------|--------------------------------|
| Tomelloso                     | 13929      | Socuéllamos         | 25,8                           |
| Quintanar de la Orden         | 7236       | Alcázar de san Juan | 29,9                           |
| Madridejos                    | 6758       | Villacañas          | 25,1                           |
| Consuegra                     | 8743       | Villacañas          | 35,3                           |
| Mota del Cuervo               | 5990       | Campo de Criptana   | 28,8                           |
| Herencia                      | 6021       | Alcázar de San Juan | 14                             |
| Pedroñeras                    | 3515       | Villarrobledo       | 25,6                           |
| Puebla de Almuradiel          | 4887       | Villacañas          | 22                             |
| Pedro Muñoz                   | 3560       | Socuéllamos         | 20                             |
| Miguel Esteban                | 2556       | Campo de Criptana   | 18                             |
| Villafranca de los Caballeros | 3310       | Alcázar de San Juan | 15                             |
| La Villa de don Fadrique      | 3108       | Villacañas          | 12,7                           |
| El Toboso                     | 1895       | Campo de Criptana   | 18,6                           |
| Arenas de S. Juan             | 980        | Daimiel             | 21,1                           |
| Villanueva de Alcardete       | 2569       | Villacañas          | 38,6                           |
| Camuñas                       | 1636       | Villacañas          | 14                             |
| Puerto Lápice                 | 771        | Alcázar de San Juan | 31                             |
| Ossa de Montiel               | 1624       | Villarrobledo       | 41,1                           |
| Villarta S. Juan              | 1233       | Manzanares          | 28,7                           |
| Corral de Almaguer            | 4998       | Villacañas          | 24,7                           |
| Las Labores                   | 711        | Alcázar de San Juan | 39                             |
| San Clemente                  | 5617       | Villarrobledo       | 21,5                           |
| El Provencio                  | 2682       | Villarrobledo       | 12,7                           |
| Ruidera                       | 448        | Socuéllamos         | 41                             |
| Alhambra                      | 3220       | Manzanares          | 30                             |
| Argamasilla de Alba           | 3465       | Socuéllamos         | 38,7                           |
| Las Mesas                     | 2564       | Socuéllamos         | 13                             |
| TOTAL                         | 101388     |                     | Intervalo 13-46<br>Media 25,40 |

Fuente: Elaboración propia. I.N.E. año 1900.

Para entender la relevancia de las cifras y su magnitud en clave comparativa nacional, baste decir que en el año 1900 la ciudad de San Sebastián tenía un tercio del total de las población de los municipios que se recogen en el cuadro, que Córdoba y Valladolid tenían poco más de la mitad de su población, que Zaragoza tenía una población semejante, o que Sevilla tenía tan solo 40.000 habitantes más.



Fuente: Elaboración propia.

No era baladí el asunto, la incidencia en la vida de la sociedad y en el desarrollo económico eran de primer orden. El tiempo empleado en recorrer con carreta y mula los 25 kilómetros de media señalados variaban según el estado de la vía, la pendiente del terreno, la estación del año, etc.; pudiendo oscilar entre 2 horas y media y 3 horas y media, a lo que habría que sumar el descanso y otro tanto de vuelta. Luego estaríamos empleando un día completo en el trasiego de personas y mercancías para más de 100.000 personas de la Mancha centro para llegar a su punto de conexión con la vía de ferrocarril.

### Mapa nº 1. LA MANCHA CENTRO



Fuente: Elaboración propia (detalle). A partir de Colección de mapas Oxford Educación (2002), Madrid.

El gasto extra de estas poblaciones ocasionado por la necesidad del transporte fue un asunto de especial gravedad. Sirvan como ejemplo las reivindicaciones de la población de Tomelloso a principios del siglo XX. En este caso, se refieren al acarreo del vino en las denominadas *pipas* desde las bodegas hacia las estaciones de ferrocarril más cercanas. En concreto, las dificultades que se relatan en las rutas hasta las estaciones de Cinco Casas y Záncara. Cuando las circunstancias no eran buenas, el trayecto podía ser de 5 horas por las malas condiciones de la carretera, acentuadas con las lluvias y el barro, que obligaba en algunos tramos a buscar caminos paralelos por fincas particulares. Ante esta situación de peligro y riesgo, los profesionales carreteros reclamaban unas tarifas más altas, llegando incluso a convocar una huelga en el mes de diciembre de 1905.<sup>9</sup>

Estas dificultades dejaban patente la ineficacia y limitaciones de la red férrea para el territorio de la región y provocaban una ola de proyectos de

<sup>9</sup> *El Obrero de Tomelloso*. 31-12-1904, 3-12-1905, 21-1-1906, 12-10-1907. Así, en la ruta hacia la estación de Cinco Casas llegan a volcar 22 carros en una semana (invierno de 1905), de los cuales 5 quedaron totalmente destrozados. En el invierno siguiente se reprodujo la misma situación, siendo esta vez 32 los carros que volcaron desde el 13 al 16 de enero de 1906, muriendo 4 mulas, rompiéndose 6 pipas y 12 pellejos llenos de vino. En la segunda semana de octubre de 1907, fueron 23 los carros que volcaron en la carretera de Záncara.

líneas férreas que intentaban solucionar la ansiada conexión. Primero exponemos líneas férreas que llegaron a construirse y explotarse, respondiendo a una clasificación concreta: líneas abastecedoras de Madrid, exportadores de recursos mineros y, por último, las líneas basadas en un tráfico de vinos y alcoholes. Después mostramos proyectos de líneas férreas de La Mancha, que trataron infructuosamente de conectar con el nudo férreo de Alcázar de San Juan. Éstos últimos son seguramente las que mejor ejemplifican el problema ferroviario y económico de España.

Las líneas abastecedoras de Madrid eran propiedad de compañías menores. Se trataba del ferrocarril del Tajuña, el de Castillejo a Toledo, Madrid-Almorrox y Aranjuez-Cuenca. Eran líneas de ferrocarril final de trayecto y conectaban con la capital de España directamente o a través de una línea general, siendo su capitalización muy modesta. La aparición de estos ferrocarriles respondió no solo a la demanda local, sino al interés por conectar la capital con el mercado agrícola del entorno rural más cercano, para evitar periodos inflacionistas que derivasen en conflictividad social y política.

El ferrocarril de Castillejo a Toledo contaba con 27 kilómetros de vía. Era concesión original de José Salamanca (13 julio de 1856), inaugurándose el 12 de junio de 1858. Los problemas para construirse fueron constantes,<sup>10</sup> y finalmente fue absorbido en 1858 por la M.Z.A.<sup>11</sup> El ferrocarril de Madrid a Almorrox se inauguró en 1901, y contaba con 73,4 kilómetros. Su existencia fue muy modesta, siendo propiedad de una sociedad de capital belga.<sup>12</sup> El ferrocarril del Tajuña fue producto de sucesivas ampliaciones, desde el original Madrid a Arganda, hasta que llegó a Alocén en tierras de Guadalajara en 1921. Transportaba productos agrícolas y materiales de construcción. Desde 1901, ya con capital belga, se constituyó la Compañía del Ferrocarril del Tajuña.<sup>13</sup> El ferrocarril de Aranjuez a Cuenca contaba con 152 kilómetros. Su concesión databa de

---

<sup>10</sup> Archivo General de la Administración. Sig. 17460. Los problemas para conseguir capital, condicionada por la construcción de otras líneas de Cía. M.Z.A., con la que compartía accionistas de ambas sociedades.

<sup>11</sup> García (1999). 119-123.

<sup>12</sup> De los Cobos (2002). 77-104. Jiménez Vega, Miguel y Polo Muriel, Francisco (2002). 113-128.

<sup>13</sup> Moredas, César y Cámara, José Miguel (2009). 18-31.

1866. Sus obras tuvieron mucha dificultad por el relieve del terreno. Los retrasos llevaron a que no se inaugurara hasta el 12 de julio de 1883. Su complicada existencia culminó con la absorción de la línea por parte de la M.Z.A., sobre todo para impedir la entrada de competidores por la potencial salida a Valencia.<sup>14</sup>

Por otro lado, estaban los denominados ferrocarriles mineros. Fueron líneas asociadas a Compañías mineras, compartiendo en muchos casos un mismo gestor. Las cuencas de Puertollano y Peñarroya-Bélmez eran ricas en carbón, pizarras, manganeso y plomo. Inicialmente, Peñarroya trazó su carril de hierro hacia el Sur y Puertollano hacia el Norte (camino de Ciudad Real). El grupo empresarial de los Rothschild, presentes en la cuenca de Puertollano, adelantó gestiones con la S.H.M. de Bélmez, de la Banca Roux. A resultas de todo, se llegó a la fusión empresarial, creándose en el año 1881 la Societé Minière et Métallurgique de Peñarroya. Además, se construía la línea de Bélmez-Fuente del Arco, enlazando la cuenca minera de Peñarroya con la línea de Mérida-Sevilla (desde 1880 de la M.Z.A.). Finalmente, se unían las dos cuencas mineras con la construcción de una nueva línea mediante la concesión Conquista a Puertollano (Real Orden de abril de 1919). En el año 1924 se abrió a la circulación este tramo, uniendo Fuente del Arco con Puertollano.

Hay otras dos líneas que están en territorio de cuencas mineras, si bien transportaron otro tipo de mercancías. Como el caso de la línea de Ferrocarril Del Coto de Hellín-Las Minas, empalmando con la línea Albacete-Cartagena, que transportaba fundamentalmente maderas de las sierras cercanas. La línea Valdepeñas-Puertollano databa de 1903, siendo muy precaria su existencia. Se la consideró una línea al servicio del latifundista alavés Pedro Ortiz de Zárate.<sup>15</sup>

Por último, las diferentes líneas demandadas para el transporte del vino y de los alcoholes, ya entrado el siglo XX: el ferrocarril Villacañas-Quintanar y Argamasilla-Tomelloso. Su construcción y explotación se fue gestando a lo largo de varias décadas, tras fracasar numerosos intentos de conectarse a la red de ferrocarriles en diferentes puntos. El comercio del vino y alcoholes tuvo su impulso en La Mancha desde

---

<sup>14</sup> Archivo General de la Administración. Ferrocarril Aranjuez a Cuenca. Expedientes de concesión y construcción, Obras Públicas Sig. 18523-18525. Esteve (2002). 45-49.

<sup>15</sup> Maldonado (2012). 11-23.

1870, tras los problemas en el mercado mundial motivados por la filoxera. En La Mancha se asentó un grupo empresarial foráneo junto a otro local. Además, hizo su presencia un extenso tejido social agrario de pequeños propietarios. Este entorno social acabó impulsando la constitución de estas compañías, que construyeron y explotaron con muchas dificultades estas líneas.

El ferrocarril de Villacañas-Quintanar fue inaugurado el 3 de enero de 1909, después de múltiples proyectos fallidos de conectar con el nudo férreo de Alcázar de San Juan.<sup>16</sup> Contaba con 24,9 kilómetros y su concesionario era el Sr. Cipriano Tejero<sup>17</sup>, En cuanto al ferrocarril de Argamasilla a Tomelloso fue también un proyecto recurrente desde 1853, cuando se publicó un Real Decreto de línea desde Socuéllamos (línea Aranjuez-Almansa) a Ciudad Real, pasando por Tomelloso. El nuevo orden legislativo que se creó en 1855 anuló este decreto, volviendo al original Alcázar-Ciudad Real. Desde entonces no cesaron en Tomelloso de intentar la conexión ferroviaria, hacia Alcázar o hacia Záncara. El proyecto que terminó por realizarse fue hacia la estación de Cinco Casas (pedanía de Alcázar), pasando por Argamasilla de Alba (proyecto de 1908 y concesión de 11-9-1912, inauguración 10 de septiembre 1914). Su promotor fue Francisco Martínez, quien movilizó la sociedad local para obtener recursos a partir de suscripciones populares, para lo cual llegó a crear el periódico *El Obrero de Tomelloso*. Fue necesaria la colaboración con la M.Z.A. en la explotación de la línea, y su existencia fue muy dura, limitada a un tráfico marginal de vinos.<sup>18</sup>

En cuanto a los proyectos de líneas no construidas, lo ponemos en relación con el fracaso en la conexión con el nudo férreo de Alcázar de San Juan, eje de la red nacional, al que todas las poblaciones manchegas querrían llegar. El proceso frustrado es el paradigma de una región desarticulada y fragmentada.

Había un proyecto desde La Mancha conquense, que incluso partía de la misma capital, por Quintanar de la Orden hacia Alcázar (año 1864);

---

<sup>16</sup> Gallego (2001). 56-59. El intento que estuvo más cerca de realizarse tuvo lugar en 1868, en plena crisis de subsistencias, cuando llegaron a comenzar las obras del lado de Quintanar de la Orden.

<sup>17</sup> Fernández (2007). 32-33, 103-106..

<sup>18</sup> Gallego (2013). 159-172.

desde el sudeste de La Mancha toledana partiendo de Quintanar de la Orden; desde el noroeste de la provincia de Ciudad Real, proyectos que partían de Villarrubia de los Ojos o Malagón; otro desde Daimiel, haciendo arco hasta Alcázar y pasando por Herencia, con el nombre de Ferrocarriles Económicos de La Mancha (año 1891 y retomado en 1925). Así como otros desde el suroeste de La Mancha toledana, proyectos desde Talavera, Mora o la propia capital Toledo, Urda, atravesando Consuegra y Madrudejos, Herencia, con final en Alcázar (sucesivos proyectos en los años 1890, 1891, 1902, 1904, 1909 y 1925). Todos ellos van a tener la misma conclusión: el olvido.<sup>19</sup>

### Mapa nº 2. LÍNEAS FÉRREAS 1920.



Fuente. Elaboración propia (detalle).

A partir de la Galería de mapas de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

<sup>19</sup> Archivo General de la Administración. Expediente de concesión del ferrocarril de Alcázar a Quintanar. Sig. 18112-3, año 1864. Expediente de concesión del ferrocarril de Alcázar a Malagón. Sig. 18512. Proyecto de Ferrocarril Económico, de Alcázar a Orgaz y prolongación a Talavera. Año 1890, Sig. 27402-4.

Archivo Histórico Municipal de Alcázar. Actas, sig. 11/1, reg. 47 (11.4.1891). Plenos. Sig. 5000-748, 6-7-1920, 3-8-1920.

Archivo Municipal de Herencia. Actas. Libro nº 2, 23 de junio 1902.

Consejo Provincial de Fomento de Ciudad Real (1925). 13-18.

**Cuadro 2.**

| PROYECTOS FERROCARRILES   | AÑO DE CONCESIÓN...  |
|---|--|
| Quintanar de la Orden-Alcázar   | Concesión 1864, Martín Velasco.  |
| Teruel-Cuenca-Quintanar-Alcázar   | Concesión 1864, Martín Velasco.  |
| Quintanar de la Orden-Alcázar   | Plan General de FF.CC. 1867, J.M <sup>a</sup> Villamar.  |
| Quintanar-Alcázar (tranvía)   | Álvarez Guerra y Diego Morant, 1880.   |
| Quintanar-Alcázar   | Concesión 1897, J.M <sup>a</sup> Villamar.   |
| Ocaña-Tembleque-Villacañas-Urda   | 1877, Asensio García Pagés.  |
| Daimiel-Villarrubia-Puerto Lápice-Herencia-Alcázar.                             | 1891, FF.CC. Económicos de La Mancha. Joaquín Angoliti.<br>1925, retomado por Federico Luceño.<br>Propuesta denegada al Plan General de FF.CC. |
| Malagón-Fuente El Fresno-Villarrubia-Puerto Lápice-Herencia-Alcázar.            | 1925, propuesta denegada al Plan General de FF.CC.   |
| Talavera-Sonseca-Orgaz-Mora-Manzanque-Consuegra-Villafranca-Herencia-Alcázar    | 1891, Ferrocarril Central de La Mancha. A favor de Joaquín Angoliti.   |
| Urda-Herencia-Alcázar   | 1902.  |
| Mora-Consuegra-Madridejos-Herencia-Alcázar                                      | 1904, Ferrocarril Central de La Mancha, concesión a favor de Cosme Sánchez del Álamo.  |
| Toledo-Consuegra-Alcázar  | 1909   |
| Talavera-Alcázar  | 1925, Ferrocarril Central de La Mancha, propuesta denegada para el Plan General de Ferrocarriles.  |
| Villanueva de los Infantes-Tomelloso-Alcázar                                    | 1904   |
| Tomelloso-Alameda de Cervera-Alcázar  | 1909, estudio preliminar.  |
| Tomelloso-Alcázar   | 1910, expediente concesión a favor de Rafael Malato y Yuste.   |
| Tomelloso-Záncara (tranvía)   | 1919, proyecto de José Piqueras.   |
| Tomelloso-Cinco Casas-Villarrobledo   | 1924.  |
| Cuenca-Alcázar  | 1908 y 1912. Expedientes concesión a favor de Gregorio Barrial Sánchez.  |
| Cuenca-San Clemante-El Provencio-Villarrobledo-Tomelloso-Alcázar-Mora de Toledo | 1928, Ferrocarril Central de La Mancha.  |
| Guadalajara-Alcázar   | 1925, propuesta desestimada para el Plan General de Ferrocarriles.   |
| Manzanares-Membrilla-La Solana-Argamasilla-Ruidera-La Roda.                     | 1925, propuesta desestimada para el Plan General de Ferrocarriles.   |

Fuente: Elaboración propia. A partir de Gallego (2013).

## **Conclusiones.**

Como titulamos en esta comunicación, el territorio de Castilla-La Mancha va a ser atravesado por las grandes líneas de ferrocarriles nacionales camino de la costa. Con la utilización de la palabra atravesar queremos indicar un significado de paso, por lo tanto queremos advertir que no se estaba siguiendo como prioridad la atención del territorio de Castilla-La Mancha.

Ha quedado en evidencia la situación dominante de la Compañía M.Z.A., su monopolio de las comunicaciones de Madrid con Levante, Extremadura y Andalucía, con el papel clave que cobró el nudo férreo de Alcázar de San Juan para regular todo el tráfico del centro con la mitad sur peninsular. Para la M.Z.A. defender el nudo de Alcázar de San Juan era defender su predominio, apartando toda posible competencia externa. A resultas de esta exposición se demuestra igualmente que en La Mancha no se configuró un espacio articulado. Fue inexistente la superposición de líneas de ferrocarriles secundarios sobre la red nacional. El gran nudo férreo nacional que era Alcázar de San Juan repartía el flujo creado desde el centro a la costa y en dirección contraria, sin servir al conjunto del territorio regional. El resultado fue la existencia de cinco provincias encerradas en sí mismas y comunicadas con Madrid.

Esto ha quedado patente al analizar la dificultad en la accesibilidad de los municipios manchegos y los numerosos proyectos de líneas de ferrocarriles sin ejecutar. El comportamiento social e institucional con estos proyectos fue muy llamativo. La nueva sociedad gestada en el renovado marco productivo manchego creado al calor de la revolución de los transportes<sup>20</sup> va a ser la demandante principal de una vertebración del territorio interior a través de la red férrea. No obstante, no existió una corporativización de intereses. Por un lado, los industriales de origen foráneo no invertían a largo plazo para potenciar proyectos locales. Mientras que los grupos dirigentes manchegos, compuestos por industriales vinateros y labradores propietarios, mostraban limitaciones en su capitalización y un lamentable individualismo.

---

<sup>20</sup> Gallego (2009). Gallego (2011). 38-44. Gallego (2016). 121-134.

Tampoco instituciones públicas como Diputaciones Provinciales, ni el mismo Estado, van a prestar el mínimo apoyo. Resultaba un obstáculo para una institución provincial como la Diputación financiar proyectos de ferrocarriles que venían de otras provincias. Este asunto fue de enorme gravedad, ya que la ordenación provincial cerraba el camino a la articulación territorial y desarrollo de La Mancha.<sup>21</sup>

Por último, las empresas nacionales no entraron en el negocio de los ferrocarriles secundarios en La Mancha. No ven un negocio seguro, ya que el tráfico de mercancías estaba basado en el vino y sus derivados, un producto sujeto a muchas fluctuaciones, entre ellas la climática. Igualmente, es de destacar que las grandes compañías nacionales no veían con buenos ojos la posible competencia de estas nuevas líneas, por más que conectasen en su red, nutriéndolas de tráfico.

En conclusión, no se puede negar la relevancia del papel del ferrocarril en la encrucijada del siglo XIX al XX, ya que fortaleció los grandes ejes comerciales, a partir de los se ejercía también el control político del Estado. No obstante, la red férrea no posibilitó la transformación deseada en el interior, manteniéndose estructuras rurales no asimiladas aún por el mercado. Todo ello fue un lastre para España, y para Castilla-La Mancha en particular. Para terminar, dejamos sentado que los problemas de la red de ferrocarriles se derivaron de un modelo económico concreto, generado en el marco del dominio del gran capital extranjero; en definitiva, es la consecuencia lógica de un país atrasado que no consiguió establecer las infraestructuras precisas para un proceso de modernización adecuado a los parámetros de los países de la Europa Occidental.

---

<sup>21</sup> Consejo Provincial de Fomento de Ciudad Real. (1925). 12-18. Las peticiones hechas al Gobernador Civil para incluir los proyectos en el Plan General fueron rechazadas por el mismo Consejo Provincial de Fomento, que esgrimía no poder subvencionar una línea hacia Alcázar, ya que daría servicio a pocas poblaciones de la provincia, debido a su localización geográfica extrema dentro de la provincia.

## **Fuentes.**

Archivo General de la Administración. Expediente de concesión de la línea Alcázar a Ciudad Real, estaciones... Años 1859-1867, sig. 27348.

Archivo General de la Administración. Ferrocarril Aranjuez a Cuenca. Expedientes de concesión y construcción, Obras Públicas, sig. 18523-18525.

Archivo General de la Administración. Expediente de concesión del ferrocarril de Alcázar a Quintanar. Sig. 18112-3, año 1864.

Archivo General de la Administración. Expediente de concesión del ferrocarril de Alcázar a Malagón. Sig. 18512.

Archivo General de la Administración. Proyecto de Ferrocarril Económico, de Alcázar a Orgaz y prolongación a Talavera. Año 1890, Sig. 27402-4.

Archivo Histórico Municipal de Alcázar de San Juan. Actas. Sig. 8/2 reg.42 21 de Junio de 1854.

Archivo Histórico Municipal de Alcázar de San Juan. Actas, sig. 11/1, reg. 47 (11.4.1891).

Archivo Histórico Municipal de Alcázar de San Juan. Libro de Plenos. Sig. 5000-748, 6-7-1920, 3-8-1920.

Archivo Municipal de Herencia. Actas. Libro nº 2, 23 de junio de 1902.

## **Bibliografía.**

### **Libros.**

Campo, Andrés. Historia del Ferrocarril a Ciudad Real. Exposición a Cortes, 3 de abril de 1853. Madrid, 1853.

Consejo Provincial de Fomento de Ciudad Real (1925). Informe sobre el Anteproyecto del Plan General de Ferrocarriles. Ciudad Real.

De los Cobos Arteaga, Francisco (2002). *“Las Compañías de los Ferrocarriles de Almorrox y Tajuña. Tramas económicas y relaciones de poder”*. En Ferrocarril y Madrid. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Esteve, Juan Pedro (2002). *“Breve historia del Ferrocarril Aranjuez-Cuenca y sus ramales”*, en Ferrocarril y Madrid. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Esteve, Juan Pedro (2008). *El Ferrocarril Madrid-Ciudad Real-Badajoz. Historia del primer acceso ferroviario a Portugal.* Mollet del Vallès. Lluís Prieto Editor

Fernández Díez, María Teresa (2007). *La línea de ferrocarril Villacañas-Quintanar de la Orden: una línea abandonada, una ruta de investigación educativa.* Toledo. Diputación de Toledo.

Gallego Palomares, José Ángel (2001). *Alcázar de San Juan. Ferrocarril y Desarrollo, 1850-1936.* Ciudad Real. B.A.M.

Gallego Palomares, J.A. (2009). *Ferrocarril y Transición al Capitalismo en La Mancha, 1850-1936.* I El Campo Tranquilo. II. Raíles, granos y vinos. Toledo. Almad.

Gallego Palomares, José Ángel (2011). *Comunicaciones, comercio mundial y mercados locales. La inseción de La Mancha en el mundo capitalista, 1850-1936.* Tarragona. La Trama.

Gallego Palomares, José Ángel (2013). *Los Ferrocarriles en Castilla-La Mancha, 1850-1936. Una red al servicio del capital extranjero.* Toledo. Almad.

Gallego Palomares, José Ángel (2016). “*La nacionalización y las comunicaciones del ferrocarril en España: el caso de La Mancha a finales del siglo XIX*”. En González, Damián; Ortiz, Manuel y Pérez Garzón, Sisinio. *LA Historia, Lost in translation?* Albacete. Ediciones Universidad de Castilla-La Mancha, U.C.L.M., Asociación de Historia Contemporánea. 121-134.

García Vega, María del Carmen (1999). *El ferrocarril de Castillejo a Toledo.* Toledo, Diputación Provincial de Toledo.

Jiménez Vega, Miguel y Polo Muriel, Francisco (2002). “*Los fracasos del ferrocarril madrileño: los casos del ferrocarril Madrid-Almorox y del ferrocarril del Tajuña*”. En *Ferrocarril y Madrid.* Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Maldonado, Miguel (2012). *El Ferrocarril en La Mancha. El trenillo de Valdepeñas a Puertollano.* Ciudad Real. B.A.M.

Moredas, César y Cámara, José Miguel (2009). *El Ferrocarril del Tajuña.* Mollet del Vallès. Lluís Prieto Editor.

Torrente Fortuño, José Antonio (1969.) *Salamanca, bolsista romántico.* Madrid. Taurus.

## **Prensa.**

*El Obrero de Tomelloso.* 31-12-1904, 21-1-1906, 12-10-1907, 3-12-1905.