

## 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.

Sessão I. Origens, evolução e desenvolvimento do caminho-de-ferro em Castilla-La Mancha.

Session I. Origins, Evolution and Development of the Railway in Castilla-La Mancha.

El ferrocarril inconcluso de Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden y su proyecto de continuación por Cuenca a Zaragoza

A linha ferroviária inacabada de Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden e o projeto para a sua continuação.

The unfinished railway line from Alcázar de San Juan to Quintanar de la Orden and plans for its extension.

---

JESÚS SÁNCHEZ SÁNCHEZ  
Universidad de Castilla-La Mancha  
d.jesus100@gmail.com

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

**Resumen:** Este ferrocarril de unos 26 km, entre Alcázar y Quintanar, pese a tener prácticamente terminada la plataforma, nunca llegó a ser explotado y, mucho menos, prolongado a Cuenca. 1864 es el año de la concesión administrativa y del comienzo de las obras. La crisis económica de 1866 derribó el inicial optimismo. Se crea en 1868 una Sociedad Anónima para finalizar su construcción, pero ésta quiebra en 1872. Se sucede luego, tras la constitución de una Comisión Liquidadora de acreedores, una compleja situación litigiosa. Los intentos de transferir la explotación a la Compañía MZA no prosperaron. En 1895 el gobierno cierra la posibilidad de futuras subastas de la concesión. En 1912 queda segregado del Plan General de Ferrocarriles.

**Palabras clave:** Ferrocarril inconcluso; Alcázar de San Juan; Quintanar de la Orden; crisis 1866; MZA; vestigios estructurales.

---

**Resumo:** Esta ferrovia, com aproximadamente 26 km de extensão, entre Alcázar e Quintanar, apesar de ter o leito ferroviário praticamente concluído, nunca foi colocada em operação, muito menos estendida até Cuenca. A concessão administrativa foi outorgada em 1864 e a construção teve início. A crise econômica de 1866 frustrou o otimismo inicial. Uma sociedade anônima foi criada em 1868 para concluir a construção, mas faliu em 1872. Após a criação de uma comissão de liquidação de credores, instaurou-se uma complexa situação jurídica. As tentativas de transferir a operação para a Companhia Ferroviária MZA não tiveram sucesso. Em 1895, o governo descartou a possibilidade de futuros leilões da concessão. Em 1912, a ferrovia foi retirada do Plano Geral Ferroviário.

**Palavras-chave:** Ferrovia inacabada; Alcázar de San Juan; Quintanar de la Orden; Crise de 1866; MZA; restos estruturais.

**Abstract:** This railway, approximately 26 km long, between Alcázar and Quintanar, despite having its track bed practically completed, was never put into operation, much less extended to Cuenca. The administrative concession was granted in 1864, and construction began. The economic crisis of 1866 dashed the initial optimism. A public limited company was created in 1868 to finish construction, but it went bankrupt in 1872. Following the establishment of a creditors' liquidation committee, a complex legal situation ensued. Attempts to transfer operation to the MZA Railway Company were unsuccessful. In 1895, the government closed the possibility of future auctions of the concession. In 1912, it was removed from the General Railway Plan.

**Keywords:** Unfinished railway; Alcázar de San Juan; Quintanar de la Orden; 1866 crisis; MZA; structural remains.

---

## INTRODUCCIÓN

Estudiaremos una línea de ferrocarril, de unos 26 km, entre Alcázar de San Juan (Ciudad Real) y Quintanar de la Orden (Toledo), cuyas obras se inauguraron en julio de 1864. Por su escasa entidad es una de las grandes olvidadas de la historia ferroviaria de la España decimonónica. Aunque ya en sus iniciales proyectos se preveía ser prolongada hacia Cuenca y Zaragoza, nunca tuvo circulación, pese a tener terminada la plataforma. Sin embargo, su historia es densa.

Este proyecto pretendía comunicar un centro comercial como era Quintanar de la Orden con la red ferroviaria. Los trabajos se iniciaron en medio de dos momentos de nuestra historia ferroviaria: venía, por un lado, de un estado de gran optimismo empresarial; por otro la toma de conciencia de un fracaso económico que se desató con la crisis económica y de crédito de 1866 (Tortella, 1973: 164). Dado su corta longitud, su carácter poco estratégico a nivel nacional y una poca a tractiva previsión de rentabilidad, tras el fracaso empresarial que impidió su terminación, se sucedió la ausencia de interés por asumir este proyecto tanto por parte de

la “Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante” (MZA) como del gobierno central. Los datos de viabilidad económica de esta línea los conocemos por los informes que encarga MZA y que se encuentran en el Archivo Histórico Ferroviario (AHF).

Sin embargo, esta línea sí que es rica en incidencias y avatares en la gestión de la concesión, recaída en una sola persona, y también en la posteriormente creada sociedad anónima titulada Compañía del ferrocarril de Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden. Tras quebrar ésta, se crea una Comisión Liquidadora, que será fuente también de numerosos litigios, los cuales abocan a que en 1898 se anule definitivamente la concesión. Sería una víctima más del llamado “optimismo utópico”, que condujo al fracaso, entonces, de muchos proyectos de ferrocarril.

Estos son algunos hitos cronológicos: En 7 junio de 1864, se otorga la Concesión a Carlos Vázquez Cervela, quien debe completar la obra en tres años. Cuatro años después y mediando dificultades económicas, en 7 de agosto de 1868 se constituye la Compañía del Ferrocarril de Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden. Otros cuatro años más tarde, en 1872, la Compañía está en quiebra y se crea la Comisión Liquidadora de Acreedores del Ferrocarril de Alcázar de San Juan a Quintanar. De 1880 es el Proyecto de Ley para otorgar la concesión a los acreedores. Pasan quince años y, en 1895, a José María Villamar el gobierno le reconoce como único acreedor y como titular de la concesión. Pero, al no pagar la fianza de la misma, en 21-2-1898 se deja sin efecto esta concesión y se descartan nuevas subastas. Por ley de 25 de diciembre de 1912 se segrega del Plan General de la Ley de FFCC. Entre el primer y este último hito han pasado 48 años.

En la investigación se han dado preferencia fuentes primarias, algunas inéditas. Se ha dado relevancia a las cuestiones de orden económico que subyacen en la quiebra del proyecto. Se ha hecho un trabajo de campo identificando y registrando los restos estructurales que aún persisten, en forma de largos terraplenes y desmontes, a unos dos km al noroeste de la ermita del Cristo de Villajos, en término de Campo de Criptana.

## **1. ESTADO DE LA CUESTIÓN. FUENTES DOCUMENTALES. MARCO HISTÓRICO**

### **1. 1. Estado de la Cuestión**

No es muy conocido el ferrocarril de Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden. El marco físico es una gran llanura que se desarrolla uniforme entre estas dos localidades.

Sin embargo, en la web se encuentran referencias a esta línea. El trabajo más detallado es el de Carlos Enrique Torres Mendoza, titulado “Líneas de Ferrocarril. Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden”.<sup>1</sup> Es un trabajo de gran calidad y muy centrado en la evolución de los aspectos normativos, societarios y jurídicos.

También es interesante la página que Juan Peris Torner<sup>2</sup> dedica a esta línea. Sin embargo, el título es algo confuso: “Villacañas a Quintanar (Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden) – Vía ancha”. Esta asociación con Villacañas es una confusión que aún persiste. Aunque Quintanar fue el destino de una línea procedente de Alcázar y de otra procedente de Villacañas, ambas tienen una historia y una génesis totalmente independiente.

Otro investigador, José Manuel Cañas Reillo,<sup>3</sup> comenta esta línea, pero identificándola con la llamada “Vía del Hambre” de la última postguerra. Identificación que persiste en el imaginario colectivo.

## 1. 2. Fuentes documentales

Como fuentes primarias incluimos las archivísticas y las de hemeroteca, así como la cartografía histórica y ortoimágenes de vuelos históricos. Como Fuentes secundarias, se ha revisado la bibliografía al respecto de esta línea.

---

<sup>1</sup>Torres Mendoza, Carlos Enrique (s/f), “Líneas de Ferrocarril. Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden”, *Federación Castellano Manchega de Amigos del Ferrocarril* [en línea]. Disponible en [https://fcmf.es/Ferrocarriles/Alcazar\\_a\\_Quintanar\\_historia.htm](https://fcmf.es/Ferrocarriles/Alcazar_a_Quintanar_historia.htm) [consultado 2026, 13 de febrero].

<sup>2</sup>Peris Torner, Juan (2012, 10 de marzo), “Villacañas a Quintanar (Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden) – Vía ancha”. *Spanish Railway* [en línea]. Disponible en <https://www.spanishrailway.com/villacanas-a-quintanar-alcazar-de-san-juan-a-quintanar-de-la-orden-via-estrecha/>

<sup>3</sup>Cañas Reillo, José Manuel. (2016, 03 de febrero), “Del viejo ferrocarril a la «Vía del Hambre» (Campo de Criptana, 1886, 2016)”. *Criptana en el tiempo. Momentos de la Historia*. [en línea]. Disponible en <https://criptanaeneltiempo.wordpress.com/2016/02/03/del-viejo-ferrocarril-a-la-via-del-hambre-campo-de-criptana-1886-2016/>

Particularmente interesante es la documentación generada por los contactos que MZA mantuvo con nuestra línea. Se encuentran en el Archivo Histórico Ferroviario (AHF).<sup>4</sup> Destaca el “Expediente relativo a la absorción del ferrocarril de Quintanar de la Orden por la Compañía M.Z.A. (fechas: 1870 febrero 9 – 1897 diciembre 26)”. Esta carpetilla aloja cuatro unidades documentales: Nº 1. “Memoria sobre el tráfico actual probable de Quintanar de la Orden” (sello del Comité de París, de 21 julio 1871). Nº 2. “Proyecto de contrato” (sello del Comité de París, de 21 julio 1871). Nº 3. Informe del Director C.S. Montesino al Administrador Delegado Ignacio Bauer, fechada en Madrid 10 de julio de 1871. Nº 4. “Dictamen de Bauer”, firmado 12 julio 1871 comunicando que “les conclusions de Mr. le Directeur sont a transmettre au comite d'abord, au Conseil ensuite” (“se transmitirán primero al Comité y después al Consejo”). Finalmente existe un suelto: la comunicación, fechada en 18 de julio de 1871, del Director al Secretario del Comité de París.

Otra fuente manuscrita han sido los Libros de Actas del Consejo de Administración de la Compañía MZA. Están digitalizados y disponibles en el portal documental *Docutren* en la sección “Colecciones digitales del Archivo y la Biblioteca- Libros de Actas”, Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, MZA (1856-1941), Consejo de Administración.<sup>5</sup> Se han revisado los Libros de Actas de este Consejo entre el 30 de septiembre de 1864 y 8 de junio de 1877. Se han revisado todos los años que comprenden los Libros: L377 (1864-1868), L378 (1868-1870), L379 (1871-1873) y L380 (1874-1877).

---

<sup>4</sup> Archivo Histórico Ferroviario (AHF), “Absorción del ferrocarril de Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden por la Compañía MZA”, Unidad documental compuesta, Fondo MZA W-0003-0004 - Código de referencia ES 28079. AHF D-2-1-1-1-W-0003-0004. Catálogo en línea disponible en *Docutren*: <https://archivo.docutren.com/index.php/absorcion-del-ferrocarril-de-alcazar-de-san-juan-a-quintanar-de-la-orden-por-la-compania-mza>

<sup>5</sup> Archivo Histórico Ferroviario (AHF) (1856-1941), *Libros de Actas del Consejo de Administración de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA)* [en línea]. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Disponible en: <https://www.docutren.com/LibrosActas/index.asp>. Incluye Libros: L377 (1864-1868), L378 (1868-1870), L379 (1871-1873) y L380 (1874-1877).

Entre las fuentes primarias impresas consultadas interesan dos Memorias de la Dirección General de Obras Públicas: una *de 1866*<sup>6</sup> y otra *de 1867, 1868 y 1869*.<sup>7</sup>

Otras fuentes primarias impresas han sido revistas especializadas, como la *Gaceta de los Caminos de Hierro* (GCH), prensa coetánea como *El Contemporáneo* y *El Clamor Público*. Así mismo, se han revisado distintas fuentes de orden normativo, como la *Gaceta de Madrid* (GM).

Entre las fuentes secundarias destacamos las ya mencionadas obras de Gabriel Tortella Casares (1973) y de José Ángel Gallego Palomares (2017). El trabajo de Carlos Torres, antes citado, nos parece un excelente abordaje al estudio de este FFCC.

En general, las transcripciones de los documentos primarios se han efectuado modernizando la puntuación y la ortografía. Y se han empleado las siguientes abreviaturas: AHF por Archivo Histórico Ferroviario; GM por *Gaceta de Madrid*; GCH por *Gaceta de los Caminos de Hierro*; RO por Real Orden; FFCC por ferrocarril y ferrocarriles; MZA por Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

### 1. 3. Marco Histórico

José Ángel Gallego (2017: 123-125) estudió la implantación en la submeseta sur de la Compañía MZA, siendo Alcázar de San Juan el nodo de primer orden, refiriendo cómo

la nueva sociedad manchega... demandaba con urgencia la construcción de diferentes líneas de ferrocarriles secundarias hacia Alcázar de San Juan. La mayor parte fueron proyectos que no pasaron de ser estudios de viabilidad. Desde La Mancha conquense, y la misma Cuenca; desde La Mancha toledana partiendo de Quintanar de la Orden, Talavera, Mora o la propia Toledo, pasando por Consuegra y Madridejos;

---

<sup>6</sup> Dirección General de Obras Públicas (1867), *Memoria sobre el estado de los ferrocarriles en España de diciembre de 1866 y presentado al excelentísimo señor Ministro de Fomento*. Madrid, Imprenta y estereotipia de M. Ribadeneyra.

<sup>7</sup> Dirección General de Obras Públicas (1870), *Memoria sobre las obras públicas en 1867, 1868 y 1869. Comprendiendo lo relativo a ferro-carriles*. Presentada al excelentísimo señor Ministro de Fomento. Madrid: Imprenta y estereotipia de M. Ribadeneyra.

desde el nordeste de la provincia de Ciudad Real, partiendo de Villarrubia de los Ojos o Malagón.

Sólo dos años después de la inauguración de la estación de Alcázar, 1854, existe un intento de unir por FFCC Alcázar con Quintanar: 1856. Esto ocurre en una España que tras la Revolución de 1854 (*Vicalvarada y Manifiesto de Manzanares*) iniciaba el Bienio Progresista (1854-1856). Este Bienio trajo cierta modernización económica y financiera, fundada en tres leyes: la de Desamortización General de Madoz, la Ley General de Ferrocarriles y la Ley Bancaria de 1856. Este periodo finalizó en julio de 1856 posibilitando el regreso al poder de los moderados, contando con el apoyo de Isabel II. Hasta que otra revolución, la *Gloriosa*, 1868, expulsa a Isabel II y abre el Sexenio Revolucionario.

Dos años antes de la *Gloriosa*, y dos después de ser inauguradas las obras, acontece la gran crisis tanto económica y de los FFCC de 1866. Según Tortella (1973: 192-193), el primer periodo de construcción ferroviaria intensa en España fue en la década 1856-1865. Afirma que ya en 1864 la mayor parte de las conexiones entre grandes líneas se había completado, lo cual sería origen de fuertes beneficios. Pero no fue así: en “los años de 1864 a 1867... los ingresos por km disminuyeron” (Tortella, 1973: 192-193). Es conocida la carta de 1866 de los presidentes de las compañías a la Reina Isabel II reflejando su “pánico debido a los bajos rendimientos”.<sup>8</sup> Económicamente, los FFCC españoles sólo empezaron a ser viables alrededor de 1880-84 (Tortella, 1971: 183).

## 2. LA CONCESIÓN DE 1864

Encontramos noticias en la GCH<sup>9</sup> de febrero de 1864: las Cortes han aprobado autorizar al gobierno para otorgar a Don Carlos Vázquez Cervela, vecino de Madrid, la concesión por 99 años, sin subvención, de un ferro-carril que empalmado en Alcázar de San Juan con la línea Madrid al Mediterráneo, llegue hasta Quintanar de la Orden

Según la GCH de julio, las obras comenzarán en los tres primeros meses siguientes y tenerlas concluidas y dispuestas para la explotación a los tres años. La explanación y obras de fábrica se harán para una sola vía,

<sup>8</sup> GCH, Año XI, Nº 8 (25-2-1866): 113-116.

<sup>9</sup> GCH, Año 9, Nº 9 (28-2-1864): 131.

y el gobierno se reserva determinar el número y ubicación de las estaciones.<sup>10</sup>

En la recién citada *Memoria* (1866: XVII) se especifica que la concesión es con arreglo al proyecto, tarifas y relación del material aprobados por RO de 16 de octubre de 1863.

### 3. LOS PRECEDENTES

Como dijimos, Cervela no fue el primero en plantear la conexión Alcázar-Quintanar.

#### 3. 1. Autorizado el estudio de Mota, Gallego y Añover en 1856

Alcázar de San Juan inauguró su estación el 21-5-1854. Dos años después aparece una RO de 21 de junio de 1856<sup>11</sup> autorizando a tres personas (de apellidos Mota, Gallego y Añover, presumiblemente del ámbito quintanareño) para hacer los estudios de un FFCC que desde Quintanar enlace con el “de Madrid a Almansa”. No hemos tenido más noticias de esta iniciativa.

#### 3. 2. Autorizado el estudio de Lorenzo Gillelmi en 1862

Por RO de 11 de abril de 1862<sup>12</sup> se autorizan los estudios de un FFCC que “partiendo de Quintanar de la Orden termine en la ciudad de Cuenca”. El solicitante es Lorenzo Gillelmi, vecino de Madrid y miembro de la oligarquía de la Corte, al que vemos en 1863 formando parte de los creadores de la *Sociedad de Crédito y Fomento, Banco de Madrid*, y en 1892 como senador por Soria.<sup>13</sup> Tampoco de esta iniciativa han aparecido otros datos.

#### 3. 3. El proyecto de Carlos Vázquez Cervela de FFCC Cuenca-Alcázar de San Juan, 1863

<sup>10</sup> GCH, Año 9, N° 25 (19-6-1864): 389.

<sup>11</sup> GM, Año 1856, N° 1273 (29-6-1856): 2.

<sup>12</sup> GM de 14-4-1862, Año CCI, N° 104: 1.

<sup>13</sup> Senado de España. *El Senado entre 1834 y 1923*. Senadores. Guillelmi y Gálvez, Lorenzo. [Recurso en línea] Disponible en <https://www.senado.es/web/conocersenado/senadohistoria/senado18341923/senadores/fichasenador/index.html?id1=1350>

El año previo al de la concesión, aparece en la prensa un proyecto de FFCC Cuenca-Alcázar de San Juan. Aprobados por el gobierno “los estudios, los autores y propietarios de éstos, señores Vázquez-Cervela y compañía” (El *Contemporáneo*-Madrid-22-12-1863), habían convocado una reunión el día 18 anterior donde Cervela leyó una “Memoria explicativa del proyecto”.<sup>14</sup>

Pocos días después, la GCH<sup>15</sup> anuncia la celebración de la Junta Preparatoria para construir un FFCC “de Cuenca a Alcázar de San Juan”; tiene 150 km; su trazado viene detallado en la p. 22.

De hecho, en la *Memoria sobre el estado de los ferro-carriles* (1866: 209) en el cuadro de “Proyectos de ferrocarriles aprobados o en curso de aprobación, presentados por particulares durante el año 1864”. Figura el de “Quintanar de la Orden a Cuenca”, de 134,452 km, a nombre de Carlos Vázquez Cervela y en estado de en “tramitación”.

Ya en la década de los setenta, vuelve a aparecer en prensa la posibilidad de que nuestra línea forme parte de la que llegaría a Zaragoza por Cuenca<sup>16</sup> así como que “la provincia de Cuenca subvenciona la vía con veintidós millones de reales”. Pero nada fructificó.

## 4. INICIO DE LAS OBRAS

### 4. 1. La inauguración de las obras (6-7-1864)

Se realizó este acto solemne en Alcázar de San Juan el día 6 de julio de 1864, siendo reseñado en la GM:

Anteayer se inauguraron las obras del ferro-carril de Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden, cuyo acto se verificó con gran solemnidad y numerosa concurrencia.<sup>17</sup>

Concurrieron diecinueve medios “de la corte”, según *El Contemporáneo*<sup>18</sup>, que titulaba: “Inauguración de los trabajos de la línea

---

<sup>14</sup> *El Contemporáneo*, Año IV, N° 911 (22-12-1863): 2.

<sup>15</sup> *GCH*, Año 9, N° 2 (10-01-1864): 21-22.

<sup>16</sup> *GCH*, Año XVI, N° 15 (9-04-1871): 230.

<sup>17</sup> *GM*, Año CCIII, N° 190 (8-7-1864): 4.

<sup>18</sup> *El Contemporáneo*, Año V, N° 1075 (8-7-1864): 3.

férrea de Alcázar a Quintanar de la Orden y Cuenca”. *El Clamor Publico*<sup>19</sup> interpreta que es el preludio

de las grandes obras que han de hacer de Alcázar de San Juan el núcleo de una red de ferrocarriles, llevando la vida del comercio, de la industria y de la civilización a poblaciones para nosotros muy queridas.

Son frases premonitorias de una realidad que tuvo acierto y vigencia durante el resto del siglo XIX y gran parte del XX. Sin embargo, en las fechas actuales, la capacidad de predicción de este periodista respecto del carácter nuclear de Alcázar en la red ferroviaria ha decaído en extremo.

También *El Clamor* informa cómo a las 8 a.m. salió de la “estación central del Mediterráneo” un tren especial que “en cuatro horas recorrió el trayecto a Alcázar”. Tras almorzar, los invitados se dirigen al lugar de la ceremonia, donde se declararon inaugurados los trabajos, retirándose luego “a descansar hasta la hora señalada para la comida”. Consta la asistencia del “Gobernador Civil, de González Bravo, ministro de la Gobernación y de Pascual Madoz”. A Madrid llegaron a las 12 de la noche”, dice *El Contemporáneo*, que también indica la ubicación del sitio en que ha de comenzar la nueva línea: “distante unos cuatrocientos pasos de la estación de Alcázar”. También da detalles sobre la ceremonia:

Terminada la ceremonia internáronse algunos convidados en la población, mientras otros acudían a librarse del sofocante calor sentados en las inmediaciones del pabellón en que se había improvisado el comedor. Era este de figura cuadrangular, de lona pintada por la parte exterior, figurando el enramilado de granito y ladrillo, y vistosamente adornado con los colores nacionales. En el interior constaba de tres compartimentos con otros tantos órdenes de mesas... Ocupaba la presidencia el gobernador. A su derecha estaban sentados los señores González Bravo, Vázquez Cervela, Rivero Cidraque, comandante del Provincial, Alcalde de Alcázar; y a su izquierda el señor Madoz, el general Reina, los señores Jimeno, López Serrano y los individuos del Consejo de Administración. Los demás asientos estaban ocupados por alcaldes de los pueblos, periodistas y demás invitados, hasta el número de 392.<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> *El Clamor Publico*, Año 1864, N° 1193 (8-7-1864): 3

<sup>20</sup> *El Contemporáneo*, Año V, N° 1075 (8-7-1864): 3.

## 4.2. Previsión de terminación de las obras y proyecto de compra de material rodante

En su discurso, el concesionario “manifestó su deseo de que dentro de seis meses volvieran a reunirse los allí presentes para inaugurar la explotación de la línea” .<sup>21</sup> *El Clamor* <sup>22</sup> reseña cómo

el señor Vázquez Cervela en breves y sentidas frases... nos reiteró la seguridad de que dentro de cinco meses estarán terminados los 23 kilómetros de ferro-carril que comprende su concesión y que en sus proyectos entraba el continuarlo hasta Cuenca y aun llevarlo hasta unirse con el de Zaragoza.

Pocos meses después, la GCH <sup>23</sup> anuncia que la Compañía concesionaria “ha contratado la compra de material con tres fábricas belgas” incluyendo locomotoras y “wagones”.

## 5. PRIMEROS CONTRATIEMPOS

La crisis de crédito que se llamó “de 1866”, ocupó los años previos y posteriores. Es conocida la carta de Madoz del 12 de enero de 1867 al general Prim (Rosado, 2000: 106):

La situación del país, mala, malísima. El crédito, a tierra. La riqueza rústica y urbana, menguando prodigiosamente. Los negocios perdidos, y no sé quién se salvará de este conflicto... Nadie paga, porque nadie puede pagar, porque nadie tiene para pagar. Si vendes, nadie compra, ni aun cuando des las cosas por el cincuenta por ciento de su coste.

### 5.1. Propuesta de contrato de alquiler con MZA en 1865

---

<sup>21</sup> *El Contemporáneo*, Año V, N° 1075 (8-7-1864): 4.

<sup>22</sup> *El Clamor Público*, Año 1864, N° 1193 (8-7-1864): 3

<sup>23</sup> GCH, Año 9, N° 2 (2-10-1864): 2

A mediados de 1865 ya no tratan de comprar material rodante, sino de alquilarlo a MZA. En la Sesión del Consejo de Administración de 18-7-1865 de MZA <sup>24</sup> se autoriza al Director para contratar:

con la Sociedad del ferro-carril de Alcázar a Quintanar para el alquiler a la misma de las máquinas y del material de coches y vagones que necesite para su servicio.

Nunca se llevó a cabo este convenio, ni ningún otro que le propusieron a MZA los concesionarios.

## **5.2. Estado de las obras, transmisión y prórroga de la concesión**

Tenemos un dato de actividad fechado en 5-11-1865: Se dice que se trabajaba en toda la línea, y que han estado en construcción algo más de 3 km. Pero un dato es revelador: “se han ocupado por término medio cinco jornaleros y tres caballerías”. No parece que sea una potente fuerza de trabajo. <sup>25</sup>

Apurada debió estar su situación cuando en 1866 Cervela trasmite la concesión a Carlos Augusto Moreau. <sup>26</sup> Cesión que, nueve meses después, es anulada <sup>27</sup> volviendo a ser titular Cervela en 1867, quien solicitando prórroga de la concesión le es concedida hasta 7 de junio de 1869.

## **5.3. Constitución de la “Compañía del Ferro-carril de Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden”**

Buscando financiación se crea una sociedad anónima: la “Compañía del Ferro-carril de Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden”, se constituye el 5-7-1870. <sup>28</sup> Conocemos los miembros del primer Consejo administrativo:

Presidente, Excmo. Sr. D. José Nacarino Bravo; Vicepresidente, vacante; Vocal, Excmo. Sr. Conde de Cumbres-Altas. Ídem, Sr. D.

<sup>24</sup> AHF (1856-1941), Libros de Actas del Consejo de Administración MZA. L 0377 (18-07-1865): 164

<sup>25</sup> GCH, Año X, N° 45 (5-11-1865): 708.

<sup>26</sup> GM, Año CCV, N° 108 (18-04-1866): 1.

<sup>27</sup> GM, Año CCVI, N° 3 (1867): 1.

<sup>28</sup> GM, Año CCIX, N° 210 (29-07-1870):4.

Narciso Selva; Ídem Sr. D. Adolfo Abreu; ídem D. Antonio Fernández Pulido; ídem, vacante; Director General, D. Carlos Vázquez Cervela.

Su presidente es una figura relevante de la política l cual, llegada la quiebra, será presidente de la Comisión Liquidadora.

El Art. 6 de los Estatutos expone lo edificado que Cervela transfiere a la Sociedad: la “explanación, los cimientos del almacén general en Alcázar, los cimientos de la cochera de locomotoras, y todo lo demás perteneciente a la línea”. Es, pues, poco lo que en seis años se ha construido desde 1864. Hay que notar que a la Sociedad no le llegó Cervela nunca a traspasar la concesión, pese a contemplarlo el Art. 6º, 1 de los Estatutos.

Tampoco esta Compañía llegó a cubrir el capital social y su situación económica seguía siendo tan precaria que en 9-7-1870 solicitan una segunda prórroga para poder terminar las obras. La cual se concede - atendiendo “las críticas circunstancias por la que atraviesa el crédito”- hasta 7-6-1871.

#### **5.4. Segunda transferencia de la concesión, en 1871 y caducidad de la misma**

La RO de 5 de mayo de 1871 <sup>29</sup> muestra una segunda transferencia de la concesión esta vez a Esteban Alfonso Lorain. Lo raro de esta cesión es que se pida estando ya inminente el fin de la concesión. Pese a ello, el gobierno accede, aunque tras una tercera prórroga, la concesión caduca, por no haber terminado las obras, el 7-4-1872. <sup>30</sup>

### **6. PROPUESTA A MZA PARA EXPLOTAR LA LÍNEA**

Son varios los intentos de que MZA asuma la explotación de la línea. En 1871 el entonces concesionario Lorrain se dirige en tres ocasiones a MZA.

Primeramente, preguntando si se mantienen las condiciones que el Director de MZA había enviado al anterior concesionario en 8-1-69. Lo cual supone que, en fechas tardías del año 1868, Cervela había tratado con MZA la posibilidad de que esta explotara la línea.

<sup>29</sup> GM, Año CCX, Nª 175 (4-06-1871): 1285.

<sup>30</sup> GM, Año CCXVI, Nª 241 (29-8-1877): 598.

En carta del 4 corriente [enero, 1871] el señor Lorain, cesionario... pide que se le diga si una vez terminado dicho camino la Compañía se encargaría de su explotación bajo las bases consignadas en carta confidencial dirigida 8 de enero 1869 al anterior concesionario por el Señor Le Masnou, director entonces de la Compañía [MZA]. Y, teniendo en cuenta que para resolver sobre este asunto sería indispensable consultar al Comité de París, ni puede efectuarse tenidas las circunstancias que atraviesa la Francia, el Consejo no estima oportuno compromiso alguno acerca del particular.<sup>31</sup>

1871 fue para Francia un año convulso: en enero se rindió a Prusia, en marzo se alzó la Comuna de París y en mayo ocurre la “Semana Sangrienta”.

Las insistencias de Lorrain se suceden ese año:

el Señor Lorain... insiste en que la compañía se encargue de la explotación de dicho camino cuando este se haya terminado. Subsistiendo todavía las razones que impidieron tomar acuerdo igual pretensión formulada por el señor Lorain, en carta del 4 de enero último y de que se dio cuenta en sesión del 24 de dicho mes, el Consejo ratifica los resuelto en la misma.<sup>32</sup>

Dos meses después reitera su propuesta:

El señor Lorain cesionario de la concesión del ferrocarril de Alcázar a Quintanar insiste de nuevo en la pretensión de que la compañía se encargue de la explotación de dicho camino cuando el mismo se halle terminado.<sup>33</sup>

MZA disponía desde febrero de 1870 de un Informe del Agente comercial F. Delatte llamado “Memoria sobre el tráfico actual probable de Quintanar de la Orden”, que forma parte del “Expediente relativo a la

---

<sup>31</sup> AHF (1856-1941), Libros de Actas del Consejo de Administración MZA. L 0379 (20-01-1871).

<sup>32</sup> AHF (1856-1941), Libros de Actas del Consejo de Administración MZA. L 0379 (06-05-1871): 57-58.

<sup>33</sup> AHF (1856-1941), Libros de Actas del Consejo de Administración MZA. L 0379 (01-07-1871):81.

absorción del ferrocarril de Quintanar de la Orden por la Compañía M.Z.A.” (fechas: 1870 febrero 9 – 1897 diciembre 26).<sup>34</sup>

### **6.1. “Expediente relativo a la absorción del ferrocarril de Quintanar de la Orden por la Compañía M.Z.A.”**

Respecto de la viabilidad de esta línea. Hay un estudio económico de 9-2-1870 (agente comercial Delatte)<sup>35</sup>. Es obvio que la información aparecida en la GCH de 9-4-1871<sup>36</sup>, que ahora veremos, procede de Delatte. Ambas intentan valorar la oportunidad de esta posibilidad de absorción. Son interesantes estos datos: Este ferrocarril empalma con Alcázar de San Juan a 150 metros de la aguja Madrid. El desarrollo de la vía es de 27 km y 700 metros. Sus pendientes máximas de 0,01 por cien y el radio mínimo de sus curvas de 500 metros. Siendo su trazado vertical inmejorable y bastante aceptable el horizontal. En el km 27 se halla Quintanar de la Orden, de mil setecientos vecinos, “siendo además el mercado de la provincia de Cuenca parte de las de Toledo y Ciudad Real”.

Se estima que puede “rendir la vía un producto de 600.000 reales anuales”.

“Las obras de la vía se hallan casi terminadas y los gastos necesarios para la completa conclusión pueden calcularse en 1.139.000 mil reales sin contar el material fijo y móvil”. “Y el de máquinas vagones coches carriles plataformas etcétera puede valorarse en 3.000.000 de reales”. “Los pueblos cuyos términos cruza la vía su subvencionan a la empresa con 680.000 reales, de la forma siguiente: Quintanar de la Orden 400.000, Miguel Esteban 130.000, Alcázar de San Juan 150.000”.

Sobre la potencialidad económica de la zona, Quintanar es “mercado de la provincia de Cuenca y de parte de las de Toledo y Ciudad Real”.

---

<sup>34</sup> AHF, “Absorción del ferrocarril de Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden por la Compañía MZA”, Unidad documental compuesta, Fondo MZA W-0003-0004 - Código de referencia ES 28079. AHF D-2-1-1-1-W-0003-0004. (fechas: 1870 febrero 9 – 1897 diciembre 26).

<sup>35</sup> AHF, “Absorción del ferrocarril de Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden por la Compañía MZA”, Unidad documental compuesta, Fondo MZA W-0003-0004 - Código de referencia ES 28079. AHF D-2-1-1-1-W-0003-0004. (fechas: 1870 febrero 9 – 1897 diciembre 26).

<sup>36</sup> GCH, Año X, Nº 45 (09-04-1871): 230

Sostiene que “la falta de FFCC ha paralizado las transacciones en los últimos años, de tal manera que... no puede calcularse el rendimiento de la vía en más de 1.000.000 de reales anuales”. Siguen otras consideraciones económicas que hacen llegar al redactor de la noticia a que “es seguro que la Compañía del Mediterráneo aceptará el compromiso de la explotación... porque sale altamente beneficiada”.<sup>37</sup>

Delatte dictaminó en su Informe que

es seguro que la Compañía del Mediterráneo aceptará el compromiso de la explotación no solo porque sale altamente beneficiada sino porque tiene gran parte de su material y empleados sobrantes en el depósito de Alcázar de San Juan, cabeza de la vía que nos ocupa.<sup>38</sup>

Ni esta operación se concluyó ni tampoco, ya en 1877, la operación que le ofrecerá la Comisión Liquidadora. Y es que desde 1872 los acontecimientos se sucederán negativamente, como ahora veremos.

## **6.2. 1872: Compañía en quiebra. Comisión Liquidadora de Acreedores del Ferrocarril**

Al entrar en quiebra la Sociedad, se nombra una Comisión liquidadora de acreedores contra la Compañía del Ferrocarril de Alcázar de San Juan a Quintanar. Ésta había llegado a un acuerdo con el concesionario Lorrain para que les traspasara la concesión. Tras distintos avatares, incluyendo la demencia de éste, lo cual retrasa el procedimiento, la administración, en R.O. de 23-8-1877<sup>39</sup> desestima este traspaso ya que la concesión había caducado en 7 de abril de 1872. Y además determina que la Comisión liquidadora carece de personalidad legal ante el gobierno para esta solicitud, por lo que la desestima y declara caducada la concesión.

## **6.3. MZA rechaza la absorción de la Compañía en 12 enero de 1877**

<sup>37</sup> GCH, Año X, N° 45 (09-04-1871): 229

<sup>38</sup> AHF, “Absorción del ferrocarril de Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden por la Compañía MZA”, Unidad documental compuesta, Fondo MZA W-0003-0004 - Código de referencia ES 28079. AHF D-2-1-1-1-W-0003-0004. (fechas: 1870 febrero 9 – 1897 diciembre 26). “Expediente relativo a la absorción del ferrocarril de Quintanar de la Orden por la Compañía M.Z.A.”

<sup>39</sup> GM, Año CCXVI, N° 241 (29/8/1877): 598.

El Acta de 12-1-1877 explicita textualmente que

Los concesionarios de Alcázar a Quintanar y los acreedores de esta empresa han manifestado su deseo de ceder a la Compañía sus derechos y obras hechas entregando las explanaciones terminadas y edificios de estaciones y casas de guardas por precio alzado de veinticinco mil pesetas por kilómetro. En tal caso, el establecimiento de la vía a cargo de la Compañía, elevaría el coste de esta línea a un minimum de sesenta mil pesetas por kilómetro y el Consejo no cree que los elementos del tráfico puedan ofrecer remuneración suficiente para tan crecido desembolso.<sup>40</sup>

## **7. ACTUACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN**

### **7.1. La Administración subasta las obras realizadas y la concesión**

Tras desistir MZA, el gobierno saca a subasta en tres ocasiones la concesión caducada, pero quedan éstas desiertas. Carlos Torres<sup>41</sup> ha expuesto las tres sucesivas subastas, todas ellas sin éxito al no acudir postores. Se encuentran en GM nº 260, de 17/9/1878, páginas 806 a 807; GM nº 6, de 6/1/1879, página 58 y GM nº 108, de 18/4/1879, páginas 162 a 163.

### **7.2. Proyecto de Ley facultando al Gobierno para otorgar a los acreedores la concesión**

Finalmente, deseando posibilitar una salida, en 1880 se envía a las Cortes un Proyecto de Ley pretendiendo otorgar a los acreedores dicha concesión.<sup>42,43</sup> Seis años después, una RO otorga a la Comisión liquidadora la concesión.<sup>44</sup>

---

<sup>40</sup> AHF (1856-1941) Libros de Actas del Consejo de Administración MZA. L 0380 (12-01-1877): 419.

<sup>41</sup> Torres (s.f.) “Líneas de Ferrocarril. Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden”, FCMAF [en línea], consultado 2026, 13 de febrero.

<sup>42</sup> GM, Año CCXIX, N° 99 (8/4/1880): 57-58.

<sup>43</sup> GM, Año CCXIX, N° 178 (26/6/1880): 769.

<sup>44</sup> GM, Año CCXXV, N° 146 (26/5/1886): 572-573.

### **7.3. En 1895: concesión otorgada a José María Villamar. Se anula en 1898 y se imposibilitan nuevas subastas**

Tras una serie de desencuentros entre acreedores, uno de ellos, José María Villamar solicitó en los Tribunales ser declarado legalmente acreedor. Y no presentándose ninguna alegación en contra, es nombrado, el 28 de diciembre de 1895 y por el Juzgado de primera instancia como único acreedor. Y, tras ello, le es otorgada la concesión por RO 20-12-1897. Pero este proceso terminaría muy pronto y negativamente. A Villamar se le había exigido un depósito de 77.503 pesetas, que no depositará, por lo que la Dirección General de Obras públicas declararía sin efecto la concesión otorgada y, además, al no estar reconocidos otros acreedores, se determina se determina que “no se anuncie nueva subasta para la concesión”<sup>45</sup>.

### **7.4. La última palada al proyecto**

En 1912 se publica una ley segregando nuestra línea del Plan General de FFCC: “Artículo único. Queda segregado del plan general, anejo a la ley de 23 de noviembre de 1877, el ferrocarril denominado de Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden”.<sup>46</sup>

## **CONCLUSIONES**

En la fase de implantación del FFCC en España existe un inicial optimismo general donde las grandes fortunas, los nuevos burgueses y otras gentes con ahorros, interpretaron el FFCC como un fenomenal negocio para todos. Le sigue una época pesimista: el FFCC tiene bajos ingresos y no es capaz de rentabilizar el capital aportado, añadiéndose la crisis de crédito de 1866. Aquí se cumple este modelo. El primer concesionario, Vázquez Cervela, inaugura con grandes fastos las obras del FFCC un 6 de julio de 1864. Piensa terminarlas en medio año. Pero nunca llegó a circular ningún material rodante por los terraplenes y trincheras todavía evidenciables en la actualidad.

Dichas dificultades señalaron el inicio de una serie desgraciada de sucesos que dieron al traste con el proyecto, estando el proceso repleto de

---

<sup>45</sup> GM, Año CCXXXVII, N<sup>o</sup> 70 (11/3/1898): 846.

<sup>46</sup> GM, Año CCLI, N<sup>o</sup> 365 (30-12-912): 979.

incidencias. Se crea una Sociedad Anónima. Se suceden prórrogas de la caducidad de la concesión y, tras superarlas, se hacen leyes para que los acreedores de la Compañía puedan asumir la concesión. Todo se frustra. Los promotores buscaron reiteradas veces conveniar con MZA, pero ésta nunca aceptó pactar.

Se pueden encontrar paralelismos entre el decimonónico fracaso de este FFCC y otras situaciones de la historia ferroviaria que en Alcázar vivimos ahora mismo. Y es que, como dice el poeta: “de la incuria de los tiempos y la protervia de los hombres, llégase hasta nosotros un legado que sigue asombrando al que lo contempla”. En efecto, asombro produce contemplar en Alcázar de San Juan lo que, en términos ferroviarios, aquí fuimos y lo que ahora somos y lo que en el horizonte vemos.

## BIBLIOGRAFÍA

### 1. Fuentes primarias manuscritas

Archivo Histórico Ferroviario (AHF), “Absorción del ferrocarril de Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden por la Compañía MZA”, Unidad documental compuesta, Fondo MZA W-0003-0004 - Código de referencia ES 28079. AHF D-2-1-1-1-W-0003-0004. Catálogo en línea disponible en *Docutren*: <https://archivo.docutren.com/index.php/absorcion-del-ferrocarril-de-alcazar-de-san-juan-a-quintanar-de-la-orden-por-la-compania-mza>

Archivo Histórico Ferroviario (AHF), “Plano de vía de empalme de las líneas de Alicante y del Quintanar” (1868 diciembre 28), en *Planos relativos a la estación de Alcázar de San Juan en la línea de Madrid a Alicante. 28-12-1868*, Unidad documental compuesta B-0041-0003. Código de referencia ES 28079. AHF A-2-12-4-2-B-0041-0003. Catálogo en línea disponible en *Docutren*: <https://archivo.docutren.com/index.php/planos-relativos-a-la-estacion-de-alcazar-de-san-juan-en-la-linea-de-madrid-a-alicante>

Archivo Histórico Ferroviario (AHF) (1856-1941). *Libros de Actas del Consejo de Administración de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA)* [en línea]. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Disponible en:

<https://www.docutren.com/LibrosActas/index.asp>. Incluye Libros: L377 (1864-1868), L378 (1868-1870), L379 (1871-1873) y L380 (1874-1877).

## 2. Fuentes primarias impresas

*Dirección General de Obras Públicas (1867). Memoria sobre el estado de los ferro-carriles en España de diciembre de 1866 y presentado al excelentísimo señor Ministro de Fomento. Madrid, Imprenta y estereotipia de M. Ribadeneyra.*

*Dirección General de Obras Públicas (1870). Memoria sobre las obras públicas en 1867, 1868 y 1869. Comprendiendo lo relativo a ferro-carriles. Presentada al excelentísimo señor Ministro de Fomento. Madrid: Imprenta y estereotipia de M. Ribadeneyra.*

### *Gaceta de los Caminos de hierro (GCH)*

Ejemplares consultados: 10/1/1864, Año 9, N° 2, p. 21; 28-2-1864, Año 9, N° 9, p. 131; 19-6-1864, Año 9, N° 25, p. 389; 28-8-1864. Año 9, N° 35, p. 543; 2-10-1864. Año 9, n° 40, página 4 ; 5-11-1865. Año X, n° 45, página 3; 9-4-1871. Año XVI, N° 15, p. 229.

### *Gaceta de Madrid (GM)*

**Ejemplares consultados:** n° 1273, de 29/6/1856, página 1; N° 104, de 14/4/1862, página 1; n° 87, de 27/3/1864, página 1; n° 165, de 13/6/1864, páginas 1 a 2; N° 190, de 8/7/ 1864, p. 4; n° 886, de 6/6/1855, página 1; n° 108, de 18/4/1866, página 1; n° 3, de 03/1/1867, página 1; n° 233, de 21/8/1867, página 4; n° 4905, de 18/2/1848, página 1; n° 210, de 29/7/1870, páginas 4 a 6 ; n° 210, de 29/7/1870, páginas 4 a 6; n° 333, de 29/11/1870, página 1 ; n° 155, de 4/6/1871, página 1285; n° 241, de 29/8/1877, página 598; n° 260, de 17/9/1878, páginas 806 a 807; n° 6, de 6/1/1879, página 57; n° 6, de 6/1/1879, página 58; n° 108, de 18/4/1879, páginas 162 a 163; n° 99, de 8/4/1880, páginas 57 a 58; n° 178, de 26/6/1880, página 769; n° 91, de 1/4/1881, páginas 7 a 10; n° 146,

de 26/5/1886, páginas 572 a 573; n° 189, de 8/7/1887, página 68; n° 244, de 31/8/1888, páginas 636 a 637; n° 272, de 28/9/1888, páginas 927 a 928; n° 185, de 4/7/1890, página 35; n° 360, de 26/12/1897, páginas 956 a 958; n° 70, de 11/3/1898, página 846; N° 215, de 2/8/ 1904, p. 385-387 y n° 365, de 30/12/1912, página 979.

#### *Prensa escrita*

*El Contemporáneo*. 22/12/1863, N° 911, página 2 Y 8/7/1864, N° 1.075, páginas 3 y 4.

*El Clamor Público*. 8/7/1864, N° 1.193, página 3.

### **3. Fuentes secundarias**

Cañas Reillo, José Manuel. (2016, 03 de febrero), “Del viejo ferrocarril a la «Vía del Hambre» (Campo de Criptana, 1886, 2016)”, *Criptana en el tiempo. Momentos de la Historia* [en línea], disponible en <https://criptanaeneltiempo.wordpress.com/2016/02/03/del-viejo-ferrocarril-a-la-via-del-hambre-campo-de-criptana-1886-2016/>

Gallego Palomares, José Ángel (2001), *Alcázar de San Juan. Ferrocarril y Desarrollo*, Ciudad Real, Biblioteca de Autores Manchegos.

Gallego Palomares, José Ángel (2017), “La nacionalización y las comunicaciones del ferrocarril en España: El caso de la Mancha a finales del siglo XIX”, en González Madrid, D.A., Ortiz Heras, M. y Pérez Garzón, J.S. (coords.), *La Historia: lost in translation? Actas del XIII Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea*. Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 121-134.

Gallego Palomares, José Ángel; Cayuela Fernández, José Gregorio (2013), *Los ferrocarriles en Castilla La Mancha, 1850-1936: una red al servicio del capital extranjero*, Toledo, Almud, Ediciones de Castilla la Mancha.

- Peris Torner, Juan (2012, 10 de marzo), “Villacañas a Quintanar (Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden) – Vía ancha”. *Spanish Railway* [en línea], disponible en <https://www.spanishrailway.com/villacanas-a-quintanar-alcazar-de-san-juan-a-quintanar-de-la-orden-via-estrecha/>
- Rosado Pacheco, Santiago (2000), *El Estado administrativo en la España del siglo XIX: liberalismo e intervencionismo*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, p. 106.
- Torres Mendoza, Carlos Enrique (s/f), “Líneas de Ferrocarril. Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden”, *Federación Castellano Manchega de Amigos del Ferrocarril*, [en línea], disponible en [https://fcmaf.es/Ferrocarriles/Alcazar\\_a\\_Quintanar\\_historia.htm](https://fcmaf.es/Ferrocarriles/Alcazar_a_Quintanar_historia.htm) [consultado 2026, 13 de febrero].
- Tortella Casares, Gabriel (1973), *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*. Madrid, Editorial Tecnos.