



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

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

“LOS FERROCARRILES COOPERATIVOS. El último recurso de Francisco Martínez Ramírez para evitar la ruina y el ostracismo del FC Argamasilla-Tomelloso”

“LOS FERROCARRILES COOPERATIVOS. El último recurso de Francisco Martínez Ramírez para evitar la ruina y el ostracismo del FC Argamasilla-Tomelloso”

Instituto de Estudios Manchegos
mamaldonadocamerata@gmail.com

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#).

Resumen: Las principales iniciativas impulsadas por Francisco Martínez Ramírez “El Obrero” para lograr el ferrocarril Tomelloso-Argamasilla (MZA) fueron la aprobación de una ley especial de arbitrios, que permitió a ambos ayuntamientos gravar temporalmente el transporte de vinos para financiar la obra, y la firma de un contrato con MZA para su explotación. Tras años de dificultades económicas y administrativas, agravadas por la quiebra del Crédito de la Unión Minera y el rechazo de MZA al enlace en Cinco Casas, la línea quedó aislada. En 1926, “El Obrero” propuso, como solución a sus dificultades, extender el modelo cooperativo a nuevas líneas locales, iniciativa que culminó en el RD-Ley de Ferrocarriles Cooperativos de 1929.

Palabras clave: El Obrero; Argamasilla-Tomelloso; Ferrocarriles Cooperativos; Martínez Ramírez; Ley de arbitrios.

INTRODUCCIÓN

La compañía del ferrocarril de Argamasilla a Tomelloso constituye un ejemplo singular de iniciativa ferroviaria local impulsada en el primer tercio del s. XX bajo condiciones financieras extremadamente limitadas. Concebida con un capital reducido y apoyada en fórmulas innovadoras de financiación y explotación, su trayectoria refleja tanto las dificultades estructurales del ferrocarril secundario en España como la capacidad de agencia de determinadas élites locales. Esta comunicación analiza la evolución económica, administrativa y estratégica de la compañía, el papel desempeñado por Francisco Martínez Ramírez “El Obrero” y la génesis del modelo de ferrocarriles cooperativos, culminado normativamente en 1929, quedando totalmente defenestrado en 1932.



Vista parcial de la estación de Tomelloso. Postal de época, circa 1920

1. ORÍGENES Y PRIMERAS DIFICULTADES

La compañía del ferrocarril de Argamasilla–Tomelloso se constituyó a finales de 1912 con un capital de apenas 800.000 pesetas en acciones, una cifra claramente insuficiente para afrontar la construcción y explotación de una línea férrea. Esta precariedad condicionó de manera decisiva su devenir desde los primeros momentos, obligando a recurrir

3 “LOS FERROCARRILES COOPERATIVOS. El último recurso de Fco. Martínez Ramírez para evitar la ruina y el ostracismo del FC de Argamasilla-Tomelloso”

tempranamente al endeudamiento mediante la emisión de obligaciones, en marzo de 1914, para poder reforzar su situación y acometer los trabajos necesarios para terminar la construcción de la línea¹ en el tiempo requerido que, para optar a la subvención, imponía la Ley Especial de arbitrios, obligando a iniciar la puesta en servicio completa de la línea dos años después de comenzar las obras.² Teniendo esto en cuenta, el 10 de septiembre de ese mismo año se alcanzó finalmente Tomelloso.

2. INSTRUMENTOS DE SOSTENIMIENTO ECONÓMICO Y MODELO DE EXPLOTACIÓN

La empresa concesionaria estimaba que todas las circunstancias desfavorables que hubieron de sortear habían de ser compensadas a través de iniciativas que Francisco Martínez Ramírez inspiró y llevó a cabo previamente a la consecución del proyecto.

2. 1. La Ley Especial de arbitrios, como pilar financiero, y el contrato de explotación con MZA

Uno de los elementos clave para la viabilidad inicial del ferrocarril fue la subvención derivada de la Ley especial de arbitrios del 26 de junio de 1912, que autorizaba a los ayuntamientos de Tomelloso y Argamasilla a gravar temporalmente productos vitivinícolas. Esta aportación, con un máximo de 600.000 pesetas a recaudar en doce años, llegó a representar más del 15% de los ingresos totales por tráfico en los primeros ejercicios. Por otro lado, con el objetivo de reducir inversiones iniciales, Martínez Ramírez promovió un contrato con la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), firmado en julio de 1913. MZA asumía la explotación integral de la línea, proporcionando personal, material móvil y tracción a cambio de un canon fijo por kilómetro, por el servicio de un solo tren diario en cada sentido.³ Este sistema garantizaba

¹Memoria de Tomelloso. Archivo y Biblioteca Digital. “Correspondencia cruzada entre Francisco Martínez Ramírez y José María Cervera. 22/04/218”. Sig.OBR_PR_001_007. Disponible en <https://archivo.tomelloso.es/s/patrimonio/page/home> [18/11/25].

²*Gaceta de Madrid*, nº 180 (28 de junio 1912): 718.

³Memoria de Tomelloso. Archivo y Biblioteca Digital. “Contrato para la explotación del ramal de la estación de Argamasilla de Alba a Tomelloso, 2 de julio de 1913”. Sig.

un gasto controlado, pero superaba el rendimiento del ferrocarril a los intereses de una gran compañía.

3. CRISIS FINANCIERA Y ASUNCIÓN DIRECTA DE LA EXPLOTACIÓN

3. 1. Endeudamiento y tensiones estructurales

A pesar de los ingresos y del recurso al crédito bancario, la compañía atravesó graves dificultades desde 1914, debiendo hacer frente a necesidades económicas inaplazables, ya que, al no haber podido colocar parte del valor de sus Obligaciones, no disponían de efectivo suficiente para afrontar el presupuesto de obras, necesitando gestionar con el Banco de España un préstamo de 100.000 pesetas, avalado personalmente por sus consejeros, para soportar los intereses de su accionariado.⁴ Así, al cierre de 1915, primer año de explotación normal, casi todo el presupuesto de gastos correspondía a créditos y pagos ineludibles, lo que significaba un importante déficit a pesar de los ingresos. La gestión de los valores solventó las necesidades primeras, y con el producto de la explotación y cobro del crédito del Hispano Romano se saldó satisfactoriamente el presupuesto. Si bien, la máxima adoptada por la Compañía de no aumentar el capital fiduciario, impedía el pago de dividendos hasta cubrir todos los créditos.⁵ Las cargas financieras persistieron en los años siguientes, impidiendo el reparto de dividendos y lastrando la consolidación del negocio.

3. 2. Ruptura con MZA y nuevo modelo operativo

OBR_LB_002_021. Disponible en <https://archivo.tomelloso.es/s/patrimonio/page/home> [25/09/25].

⁴Memoria de Tomelloso. Archivo y Biblioteca Digital. “*Contrato en el que los integrantes de la compañía del Ferrocarril de Argamasilla-Tomelloso, aceptan la responsabilidad de las operaciones financieras para con el Banco de España, en lo concerniente al presupuesto de las obras del Ferrocarril. 3 de noviembre 1914*”. Sig. OBR_PR_003_005. Disponible en <https://archivo.tomelloso.es/s/patrimonio/page/home> [22/11/25].

⁵*Gaceta de los Caminos de Hierro*, (8 de junio 1916): 254-255.

5 “LOS FERROCARRILES COOPERATIVOS. El último recurso de Fco. Martínez Ramírez para evitar la ruina y el ostracismo del FC de Argamasilla-Tomelloso”

El encarecimiento de los costes de personal y del carbón en la Primera Guerra Mundial llevó a MZA a revisar todos sus contratos, denunciando en 1917 directamente el que mantenía con la compañía de Tomelloso.⁶ En este sentido, el canon aplicado por la explotación se incrementa más de un 36% en 1918.⁷ Esta circunstancia, unida a la deficiente explotación, impulsó a la compañía a asumir directamente la gestión del ferrocarril a partir de abril de 1921, lo que duplicó tanto los ingresos como los gastos, incrementándose también los riesgos financieros. Esto llevó a la dirección de la compañía a considerar ciertos riesgos respecto a la significativa subordinación del negocio, orientado a un solo pueblo y producto: Tomelloso y la industria vínica. En este sentido, la filoxera y la creciente reducción del consumo resultaban magnánimos enemigos para el capital del ferrocarril.

4. BUSQUEDA DE APOYO FINANCIERO

4. 1. La entrada en la compañía del Crédito de la Unión Minera

La intermediación de José María Cervera, director del Banco de España en Bilbao, facilitó la llegada del banco Crédito de la Unión Minera, que concedió en 1919 un crédito de un millón de pesetas, haciéndose dos años más tarde con la mayoría de las acciones, dentro de la estrategia de expansión de sus inversiones (Palomares: 2013, p. 171).

La propuesta de Martínez Ramírez resultó tremendamente atractiva y convincente para los inversores, defendida en base a los buenos resultados de explotación de sus primeros años, pese a las numerosas dificultades sobrevenidas, y las excelentes expectativas de futuro que suponía la empresa concesionaria haciéndose cargo de la explotación. Esta alianza permitió acometer ampliaciones y adquirir material,

⁶Archivo Histórico Ferroviario. Archivo MZA. “*El consejo de Administración de MZA decide rescindir el contrato en su junta de 20 de diciembre de 1917*”. AHF S/209-003.

⁷Archivo Histórico Ferroviario. Archivo MZA. “*2º Artículo Adicional al contrato celebrado entre la Compañía de ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante y la Compañía de Argamasilla – Tomelloso, el 2 de julio de 1913, para la explotación del ramal de ferrocarril de la estación de Cinco Casas a Tomelloso, 14 de junio de 1918*”. AHF. S-209-003.

incluyendo la compra en Estados Unidos de dos singulares locomotoras de gasolina recepcionadas en 1920:⁸

El negocio es muy bueno; ofrece un porvenir envidiable y no se haya amenazado de riesgo importante, que ponga en peligro su vida. Pero hay que realizar la explotación directamente, eso es indispensable. Los amigos de V. no deben temer a esta necesidad, porque aquella riqueza ofrece un tráfico creciente cuya rapidez de desarrollo dependerá de la forma en que el ferrocarril se explote (...) Si nos halláramos en los tiempos pasados, yo no vacilaría en aconsejar la continuación de esta forma de prestar servicio, mediante contrato con MZA. Ahora no, porque comprendo que esa compañía no tiene interés en que nuestro ferrocarril rinda mucho; pero lo tiene en cobrar cada día más. Creo haberle dicho que el Rey tiene invertido en este negocio 250.000 pts. Estoy autorizado a decirlo a personas serias, y siempre que yo lo crea necesario.⁹

Efectivamente, La solvencia del proyecto quedó reforzada por la participación directa de Alfonso XIII y del príncipe de Asturias en la suscripción de obligaciones, un hecho excepcional que actuó como aval simbólico y financiero de la compañía y reforzó su atractivo para otros inversores:

La inversión realizada en la compañía del ferrocarril de Argamasilla a Tomelloso alcanzaba, en 1916, la cifra nada desdeñable de 205.000 pesetas. Se trataba de obligaciones al 6 por ciento cuyos titulares eran: el rey, por 105.000 pesetas, y por 100.000 el príncipe de Asturias. En 1931 Alfonso XIII mantenía el mismo número de obligaciones del ferrocarril de Argamasilla a Tomelloso, pero suscribió 117 nuevas obligaciones a nombre del príncipe de Asturias, de forma que se incrementó la inversión de su hijo en 58.500 pesetas (Cortázar, 1986: p.130).

La suscripción de estas últimas obligaciones se realizó en 1922, fruto de la relación de Alfonso XIII con el, por aquel entonces, consejero de la compañía tomellosera y director del Banco de Crédito de la Unión Minera, Juan Núñez Anchústegui (Cortázar, 1986: 245).

⁸ *Revista Ibérica*, vol. XIII, nº 320 (20 de marzo de 1920): 180.

⁹ Memoria de Tomelloso. Archivo y Biblioteca Digital. “*Correspondencia cruzada entre Francisco Martínez Ramírez y José María Cervera. 22/04/218*”. Sig.OBR_PR_001_007. Disponible en <https://archivo.tomelloso.es/s/patrimonio/page/home> [18/11/25].

7 “LOS FERROCARRILES COOPERATIVOS. El último recurso de Fco. Martínez Ramírez para evitar la ruina y el ostracismo del FC de Argamasilla-Tomelloso”



Obligación n° 656, del Ferrocarril Argamasilla-Tomelloso, emisión 1922

En diferentes comunicaciones epistolares, el propio Martínez Ramírez convenía a futuros inversores su pretensión de establecer pequeños ferrocarriles locales de manera discrecional con la fórmula del Argamasilla-Tomelloso, muy parecido en esencia a la forma cooperativa:

Este negocio se inició con escaso capital y así continuaba desarrollándose. Por esto en vez de adquirirse el material móvil y de tracción necesario, se concertó con MZA un arrendamiento de todos los servicios. responde este plan también al propósito de iniciar la realización de ramales de ferrocarril de esta clase, explotados con personal y material de MZA en el supuesto de que el primer negocio sirviera de buen ejemplo y fuera imitado por muchas comarcas del centro y del sur de España, muy necesitadas de líneas cortas, porque la disposición especial de las zonas que no están cruzadas por las grandes líneas no permite el establecimiento de transversales de importancia.¹⁰

¹⁰ Memoria de Tomelloso. Archivo y Biblioteca Digital. “Correspondencia cruzada entre Francisco Martínez Ramírez y José María Cervera. 22/04/218”. Sig.OBR_PR_001_007. Disponible en <https://archivo.tomelloso.es/s/patrimonio/page/home> [18/11/25].

5. ESTRATEGIAS DE EXPANSIÓN Y CONFLICTO CON MZA

5. 1. El proyecto de prolongación hasta Villarrobledo

La dependencia del tráfico vitivinícola y la vulnerabilidad del negocio impulsaron a la compañía a proyectar la prolongación de la línea hasta Villarrobledo, concebida como conexión estratégica con la vía de Levante. La nueva perspectiva de negocio y el problema financiero impusieron a la empresa emitir nuevas obligaciones, lanzando en enero de 1922 una emisión de 4000 obligaciones hipotecarias, destinando su producto líquido a recoger el resto de la emisión anterior y al pago de las obras de ampliación previstas de la línea hasta Villarrobledo:

Esta entidad ferroviaria. Hoy en estado próspero (...) ha lanzado 4.000 obligaciones de 500 pesetas nominales, al 6 por 100 de interés anual, amortizables en 50 años, al tipo de emisión de 94 por 100. El capital de 2.000.000 será destinado a la prolongación a Villarrobledo del ferrocarril que une a nuestra villa con la línea de MZA.¹¹

5. 2. El proyecto de estación de clasificación en Cinco Casas y la oposición de MZA

La imposibilidad económica de la compañía tomellosera de llevar a cabo por sí misma la ampliación proyectada hasta Villarrobledo y la determinación a buscar nuevos mecanismos de proyección del negocio llevaron a Martínez Ramírez a embarcarse en un nuevo proyecto: la instalación de una estación de clasificación en el ámbito de Cinco Casas, que vendría a reforzar la pretendida prolongación de la línea hasta Villarrobledo. Coyuntura generada por la necesidad que el gobierno precisaba en llevar a cabo una ordenación del tráfico ferroviario en la mitad sur del país. Para ello, la administración pública impulsó una comisión encargada de estudiar el lugar más idóneo para establecer la instalación ferroviaria, amparada por fondos de la caja ferroviaria del Estado.

La proyección que mantenía “El Obrero” entre las élites sociopolíticas y económicas del país le sirvió para posicionar la opción de triaje en Cinco Casas frente a la propuesta de MZA de ubicarla en Alcázar de San Juan. En contra de toda lógica y pronóstico, el informe de la

¹¹Hidalguía, (31 de octubre de 1922): 1.

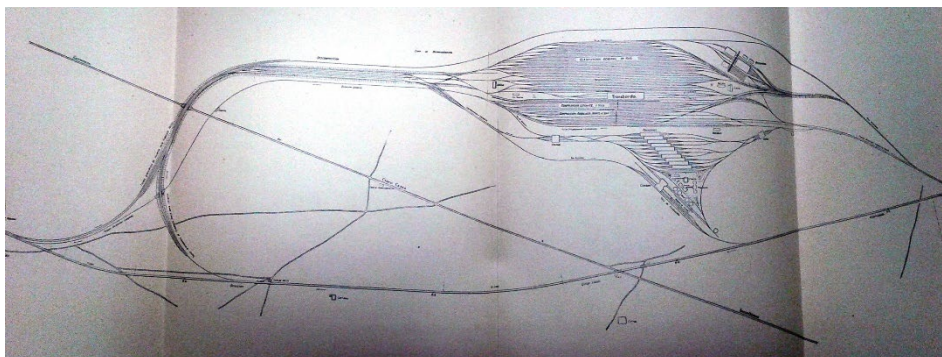
9 “LOS FERROCARRILES COOPERATIVOS. El último recurso de Fco. Martínez Ramírez para evitar la ruina y el ostracismo del FC de Argamasilla-Tomelloso”

comisión dio, en un primer término, resultado favorable a la propuesta de Martínez Ramírez, quedando desahuciada la candidatura de MZA, a pesar de proclamar que este tipo de instalaciones debían situarse junto a nudos ferroviarios en los que confluyeran las líneas cuyos trenes habían de ser objeto de ordenación y clasificación, como era su caso. El ambicioso proyecto chocaba a todas luces con la limitada capacidad de la compañía tomellosera y así vino a demostrarlo el representante de MZA, emitiendo un voto particular al informe de la comisión en el que, además de reseñar un minucioso análisis del aumento de costes para la solución de Cinco Casas, descubría la verdadera intención de Francisco Martínez Ramírez, que no era otra que el ansiado rescate a buen precio de su línea:

De situarse en esta última estación [Cinco Casas] la de clasificación que se proyecta, separándola 26 kilómetros del nudo ferroviario de Alcázar, se haría indispensable como se reconoce en el informe de la mayoría, la construcción de un ramal de Cinco Casas a Villarrobledo (estación de la línea de Levante situada 56 kilómetros de Alcázar) para no imponer inútilmente al tráfico existente entre el Norte y Levante, el doble recorrido de Alcázar a Cinco Casas para la clasificación de los trenes. Este ramal tendría una longitud de 60 kilómetros pudiendo aprovecharse en sus primeros 20 kilómetros la línea actual de Cinco Casas a Tomelloso perteneciente a la Compañía de este nombre, como lo reconoce también la Comisión. Se impondría así el rescate por el Estado de dicha línea, móvil probable por no decir seguro, de la iniciativa tomada por dicha compañía, para proponer el establecimiento de una estación de clasificación en Cinco Casas, inútil en realidad para su reducido tráfico, y que ha suscitado realmente la cuestión aquí debatida.¹²

Los argumentos que el ingeniero de MZA exponía en su voto particular venían a evidenciar los perjuicios que, para el interés general, para los particulares del Estado y los de su propia compañía, ofrecería el emplazamiento de la clasificación en Cinco Casas. La presión de la gran compañía revirtió la decisión, frustrando una solución estructural a largo plazo para la línea de Argamasilla a Tomelloso.

¹² Archivo Histórico Ferroviario. Archivo MZA. “Voto particular del representante de la Compañía MZA al informe presentado por la mayoría de la Comisión nombrada para dictaminar sobre la situación preferible en Alcázar o Cinco Casas, para la estación de clasificación que se proyecta. Madrid, 28 de noviembre de 1927”, AHF C/125/157.



“Croquis proyecto de la Compañía Argamasilla a Tomelloso de prolongar su línea hasta Villarrobledo y la construcción de una estación de clasificación en Cinco Casas. 6 de diciembre de 1924”. Archivo MZA. AHF A-2-8-1-1-S-0209-003.

6. LA QUIEBRA DEL CRÉDITO DE LA UNIÓN MINERA Y EL COLAPSO DE LA COMPAÑÍA

El 11 de febrero de 1925 el Crédito de la Unión Minera suspendió pagos. Entre las causas de la catástrofe constaba la pignoración de las acciones depositadas. Una de las consecuencias inmediatas fue la entrada en prisión del director, Juan Núñez Achustegui, que además ostentaba la presidencia del consejo de administrador del Ferrocarril de Argamasilla a Tomelloso, y de varios de sus consejeros, como Agustín Santiesteban o José R. Chapa que, además de serlo del Crédito de la Unión Minera, lo eran igualmente del ferrocarril manchego (Olea, 2002: pp. 328, 329 y 330). Después de esto, como el propio Martínez Ramírez reconocía años después en relación a la toma de decisiones, la compañía no tenía en realidad más consejeros que su presidente, D. Vicente Yaguno y el Director de la Compañía, quedando totalmente paralizado: “Se estudiaban y meditaban los asuntos, se tomaban los acuerdos oportunos, pero no se consignaban en acta porque el Consejo no podía funcionar, por falta de Consejeros, como consecuencia de las perturbaciones que se habían producido en todos los negocios del Crédito de la Unión Minera, totalmente destruido”.¹³

El efecto económico no se hizo esperar y la limitación de recursos para la explotación se vio reflejada en la cuenta de resultados,

¹³ Memoria de Tomelloso. Archivo y Biblioteca Digital. “Minuta de Convenio donde se realizan unos acuerdos económicos entre la Compañía del Ferrocarril de Argamasilla Tomelloso y Francisco Martínez Ramírez. s/f”. Sig. OBR_PR_001_024. Disponible en <https://archivo.tomelloso.es/s/patrimonio/page/home> [22/11/25].

11 “LOS FERROCARRILES COOPERATIVOS. El último recurso de Fco. Martínez Ramírez para evitar la ruina y el ostracismo del FC de Argamasilla-Tomelloso”

disminuyendo el producto líquido de 1926 en más de treinta y tres mil pesetas respecto a la de 1925, además de un incremento de los gastos que provocó importantes pérdidas en 1926 (de la Torre, 1926: 212-213).

7. EL GIRO HACIA EL COOPERATIVISMO FERROVIARIO

Ante la imposibilidad de sostener el negocio tradicional, Martínez Ramírez concibió un nuevo modelo basado en el cooperativismo ferroviario, como solución factible para garantizar las acciones del negocio. En este modelo encajaba el propósito de prolongar la línea hasta Villarrobledo; si bien, a pesar del apoyo económico del gobierno que consignó un millón doscientas mil pesetas en el presupuesto de 1926 para las obras, la compañía no estaba en condiciones de cumplir con su parte inversora, más aún, teniendo en cuenta la postura de MZA, como operador ferroviario esencial, que limitaría el tráfico en la nueva transversal. Ante tales circunstancias, resultaba evidente que cualquier propuesta referente al ramal, que hubiera de pasar por el concurso de MZA sería desestimada, al considerarla contraria a sus intereses.

7.1. El proyecto de ferrocarril de Villarrobledo a San Clemente

Las referencias del proyecto de ampliación de la línea desde Tomelloso hasta Villarrobledo estimularon las pretensiones de acceso a dichas infraestructuras en poblaciones del entorno. Tal fue el caso San Clemente, cuyo ayuntamiento solicitó en 1926 a Martínez Ramírez proyectar una línea férrea que uniese dicha población con Villarrobledo, del mismo modo que años atrás se hizo entre Tomelloso y Cinco Casas. Hecho que el “Obrero” acogió como oportunidad de salvaguardar a la compañía de una quiebra segura aplicando el cooperativismo, postulado que profesaba desde los primeros años del s. XX, a través de iniciativas alineadas con el pensamiento de su amigo Rivas Moreno.

La necesidad de involucrar en el proyecto a la clase política dirigente llevó a la movilización de numerosos pueblos de la comarca conculcense a demandar del Ministro de Fomento una solución factible a sus pretensiones ferroviarias:

Una Comisión de pueblos de la provincia de Cuenca, presidida por el gobernador de la que formaba parte el director del ferrocarril de Tomelloso, pidió al conde de Guadalhorce la construcción del de Villarrobledo a San Clemente, por el sistema cooperativo, utilizándose una fórmula que ha ofrecido el autor del proyecto.¹⁴

La idea resultaba tremendamente sencilla: pagar en cada billete, sobre la tarifa ferroviaria corriente, una sobretasa igual a la diferencia existente entre el gasto del transporte por carretera y la que importaría hacerlo por ferrocarril. El valor de la sobretasa se permutaría por cupones canjeables por acciones. De esta forma los propios usuarios se convertirían en propietarios del ferrocarril y, todo ello, sin la intervención del Estado ya que, el grupo capitalista se encargaría, sin auxilio alguno de pueblos, provincia ni Estado, de hacer los estudios y construir la línea, explotándola hasta su amortización. La fórmula cooperativa entusiasmó al ministro que, días más tarde, la destacaba ante la prensa:

Esta autoconstrucción puede servir de poderoso estímulo para entidades análogas para aquellas regiones que aspiren a la construcción de ferrocarriles locales, para así contribuir al desarrollo de sus riquezas y dar mayor expansión a sus actividades. La acción del Estado en este caso se limita a aplaudir y elogiar el proyecto, que, como todos los de esta índole, redundan en beneficio del país, puesto que su desarrollo en este caso se hace con aportación particular.¹⁵

7.2. Difusión y recepción del modelo

El éxito conceptual de la propuesta generó un aluvión de solicitudes desde toda España. El trámite resultaba sencillo, los pueblos solicitaban al “Obrero” los respectivos estudios, a través de una carta:¹⁶

Poco más de un mes ha pasado y el concurso del señor Martínez ha sido solicitado para una línea de Porcuna a Villa del Rio y otra de Iznajar–Rute-Lucena, ambas en la provincia de Córdoba, habiéndose entablado gestiones para las siguientes: Segovia-Cantalejo; Bejar-

¹⁴ *La Nación*, (23 de marzo de 1927): 6.

¹⁵ *La Nación*, (31 de marzo de 1927): 6.

¹⁶ *La Independencia*, (11 de septiembre de 1928): 1.

13 “LOS FERROCARRILES COOPERATIVOS. El último recurso de Fco. Martínez Ramírez para evitar la ruina y el ostracismo del FC de Argamasilla-Tomelloso”

Sequeros; Ávila-Piedrahita; Lucena del Cid–Castellón; Marcilla–Carcastillo–Tafalla-Mendigorría y Chiva a Liria.¹⁷

El volumen de solicitudes hizo necesario seleccionar las más factibles, realizando los estudios, además del proyectado Villarrobledo-San Clemente, de las líneas de Cinco Casas-Mora; Rute-La Roda; Vilches-Santiesteban; Segovia-Cantalejo y Villa del Río-Porcuna. De todos ellos, la compañía de Tomelloso concebía como prioritarios el de Villarrobledo-San Clemente y el de Cinco Casa-Mora, por constituir la prolongación de su línea en ambos extremos. Así, mientras que el primer proyecto se realizó en 1927, el denominado *Transversal de La Mancha* que unía Cinco Casas y Mora se hizo en 1928:

Del Ferrocarril Cinco Casas-Mora, está haciendo proyecto definitivo, por sistema cooperativo, don Francisco Martínez. Tardará unos dos meses en estar ultimado. Una vez aprobado por el Ministerio de Fomento, se sacará inmediatamente a subasta (...) Las estaciones de este Ferrocarril serán: Cinco Casas; Villarta de San Juan; Puerto de San Juan; Camuñas; Madridejos; Consuegra; Turleque y Mora.¹⁸

Mientras tanto, las gestiones administrativas de Martínez Ramírez tanto con las poblaciones involucradas en los proyectos ferroviarios como con el Ministerio de Fomento, amparadas por cientos de representantes políticos y municipales de ámbito nacional, se repetían cada vez con más frecuencia, bien a través de escritos, bien de forma presencial. Así, en septiembre de 1928 la prensa anunciaba que el primer grupo de ferrocarriles cooperativos comenzaría su construcción en los primeros días de enero de 1929, condicionando esto a la conclusión de los informes correspondientes de la administración del Estado. De resultar así, en abril se someterían a la aprobación del gobierno más de trescientos kilómetros de nuevas líneas.¹⁹

8. SANCIONAMIENTO Y FRACASO DE LA LEY DE FERROCARRILES COOPERATIVOS DE 1929

¹⁷ *El Castellano*, (25 de mayo de 1927): 2.

¹⁸ *El Castellano*, (18 de febrero de 1928): 2.

¹⁹ *La Independencia*, (11 de septiembre de 1928): 1.

La promulgación del Real Decreto-Ley de Ferrocarriles Cooperativos en 1929 supuso la consagración normativa del modelo, impulsando la creación de la Compañía de Ferrocarriles Cooperativos de España. Así, la Gaceta de Madrid del 23 de febrero recogía en sus páginas, ya sancionada, la Ley que autorizaba la construcción y explotación de líneas de ferrocarril de interés local que, bajo el principio cooperativo, se realizasen sin subvención ni auxilio del Estado, si bien este apoyaría el normal desarrollo económico de las empresas concesionarias, confiriéndoles una tarifas que garantizaran el cumplimiento de todos los compromisos financieros, declarándolas de utilidad pública.²⁰ Ley celebrada por liberales y reformistas, como el manchego Rivas Moreno: “El Ministro de Fomento abre nuevos cauces al interés público, y lo que importa es que todos aprecien en lo que valen las concesiones que contiene el Decreto-ley sobre ferrocarriles cooperativos. ¡Con cuanto agrado hemos visto que se pone término a la funesta expoliación del Estado-Providencia!”.²¹



Acción n° 1823 de los Ferrocarriles Cooperativos de España. 1929

²⁰ *Gaceta de Madrid*, n° 54 (23 de febrero de 1929): 1434.

²¹ *La Ciudad Lineal*, n° 814 (10 de julio de 1929): 284.

15 “LOS FERROCARRILES COOPERATIVOS. El último recurso de Fco. Martínez Ramírez para evitar la ruina y el ostracismo del FC de Argamasilla-Tomelloso”

Semanas después de la publicación de la Ley de cooperativos, Francisco Martínez Ramírez inscribía en el registro general del Ministerio de Fomento solicitudes de concesiones para la instalación del “Ferrocarril de La Mancha”, del “Ferrocarril Bético Central” y del “Ferrocarril de Villarrobledo a San Clemente”. Viajando en mayo de ese mismo año a Nueva York, donde previamente se había conformado la Compañía de Cooperativos, para suscribir un contrato de construcción con la casa Pearsson, encargada de financiar los diferentes proyectos.²²

Si bien, no todos los espacios político-sociales y económicos conciliaban con la nueva Ley, alertando de las posibles consecuencias que podría comportar si no se procedía con cautela, admitiendo la amenaza que el presupuesto nacional podría afrontar en el futuro con la extraordinaria cantidad de líneas licitadas, no todas sostenibles: «resultando realmente un absurdo pensar que es siempre el ferrocarril un impulso, o que siempre puede impulsar lo que se pretende que impulse por sí solo. Y ese absurdo lleva consigo la amenaza cierta para esa economía que se desea construir». ²³ Y efectivamente, el afán de negocio llevó años más tarde a algunas empresas adjudicatarias, como la del proyecto de ferrocarril cooperativo de Baza a Huescar, a reclamar del Estado autorización para contratar con el Banco de Crédito Local la emisión de obligaciones, suscritas por la propia constructora, por el importe presupuestado. Garantía que no contemplaba la Ley de cooperativos. La autorización para emitir obligaciones en Bancos oficiales, como era el caso, suponía establecer un precedente peligroso que luego podría ser aprovechado por otras Empresas con las obras paralizadas por falta de solvencia.²⁴

Los cambios de gobierno que se sucedieron acusaron un cambio de criterio respecto a la política ferroviaria, afectando directamente a los ferrocarriles cooperativos en curso. Así pues, a los numerosos proyectos confrontados, corregidos y en estado de tramitación, les sorprende el criterio restrictivo del Partido Socialista respecto a la cuestión ferroviaria. Criterio de gobierno que extendió la alarma social y el pánico financiero

²² Memoria de Tomelloso. Archivo y Biblioteca Digital. “*Minuta de Convenio donde se realizan unos acuerdos económicos entre la Compañía del Ferrocarril de Argamasilla Tomelloso y Francisco Martínez Ramírez. s/f*”. Sig. OBR_PR_001_024. Disponible en <https://archivo.tomelloso.es/s/patrimonio/page/home> [22/11/25].

²³ *Madrid Científico*, nº1231 (1929): 107.

²⁴ *El Heraldo de Madrid*, (16 de enero de 1932): 5.

en tal grado, que se paralizaron las inversiones previstas y en curso. Con ello, las empresas de ferrocarriles cooperativos se vieron en la necesidad de paralizar todos los proyectos.²⁵ Culminando en una irremediable desaparición, como fue el caso de la Compañía de Ferrocarriles Cooperativos de España, liquidada en junio de 1932 sin haber llevado a cabo proyecto alguno:

Por acuerdo del Consejo de Administración se convoca una Junta general extraordinaria (...) para tratar de la suspensión de operaciones de La Compañía y de la liquidación y disolución de la misma.²⁶

Semanas antes, el que fuera director de la compañía de cooperativos presentaba su dimisión al Consejo de Administración del ferrocarril de Argamasilla a Tomelloso, cerrándose definitivamente una etapa.

CONCLUSIONES

La historia del ferrocarril de Argamasilla a Tomelloso ejemplifica las tensiones existentes entre la iniciativa local, capital financiero y grandes compañías ferroviarias en la España de comienzos del siglo XX. La figura de Francisco Martínez Ramírez sobresale por su capacidad innovadora, al anticipar fórmulas cooperativas como alternativa al modelo concesional clásico. No obstante, la fragilidad estructural del sistema, la dependencia de factores externos y la inestabilidad política acabaron frustrando un proyecto que, de haberse consolidado, habría supuesto una profunda transformación del ferrocarril secundario en España.

²⁵ Memoria de Tomelloso. Archivo y Biblioteca Digital. “*Minuta de Convenio donde se realizan unos acuerdos económicos entre la Compañía del Ferrocarril de Argamasilla Tomelloso y Francisco Martínez Ramírez. s/f*”. Sig. OBR_PR_001_024. Disponible en <https://archivo.tomelloso.es/s/patrimonio/page/home> [22/11/25].

²⁶ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, (1 de julio de 1932): 153.

17 “LOS FERROCARRILES COOPERATIVOS. El último recurso de Fco. Martínez Ramírez para evitar la ruina y el ostracismo del FC de Argamasilla-Tomelloso”

FUENTES DOCUMENTALES Y HEMEROGRÁFICAS

FUENTES DOCUMENTALES

Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado

- Gaceta de Madrid

Archivo Histórico Ferroviario. Archivo MZA

- “El consejo de Administración de MZA decide rescindir el contrato en su junta de 20 de diciembre de 1917”. AHF S/209-003.
- “2º Artículo Adicional al contrato celebrado entre la Compañía de ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante y la Compañía de Argamasilla – Tomelloso, el 2 de julio de 1913, para la explotación del ramal de ferrocarril de la estación de Cinco Casas a Tomelloso, 14 de junio de 1918”. AHF. S-209-003.
- “Voto particular del representante de la Compañía MZA al informe presentado por la mayoría de la Comisión nombrada para dictaminar sobre la situación preferible en Alcázar o Cinco Casas, para la estación de clasificación que se proyecta. Madrid, 28 de noviembre de 1927”. AHF C/125/157.
- “Croquis proyecto de la Compañía Argamasilla a Tomelloso de prolongar su línea hasta Villarrobledo y la construcción de una estación de clasificación en Cinco Casas. 6 de diciembre de 1924”. AHF A-2-8-1-1-S-0209-003.

Memoria de Tomelloso. Archivo y Biblioteca Digital

- “Contrato para la explotación del ramal de la estación de Argamasilla de Alba a Tomelloso, 2 de julio de 1913”. Sig. OBR_LB_002_021.
- “Contrato en el que los integrantes de la compañía del Ferrocarril de Argamasilla-Tomelloso, aceptan la responsabilidad de las operaciones financieras para con el Banco de España, en lo concerniente al presupuesto de las obras del Ferrocarril. 3 de noviembre 1914”. Sig. OBR_PR_003_005.
- “Correspondencia cruzada entre Francisco Martínez Ramírez y José María Cervera. 22/04/218”. Sig. OBR_PR_001_007.

“Minuta de Convenio donde se realizan unos acuerdos económicos entre la Compañía del Ferrocarril de Argamasilla Tomelloso y Francisco Martínez Ramírez. s/f”. Sig. OBR_PR_001_024.

FUENTES HEMEROGRÁFICAS

Biblioteca Virtual de Prensa Histórica. Ministerio de Cultura

- La Independencia (Almería)

Centro de Estudios de Castilla La Mancha

- El Castellano (Toledo)

Memoria de Tomelloso. Archivo y Biblioteca Digital

- Hidalguía (Tomelloso)

Hemeroteca Digital Biblioteca Nacional de España

- Gaceta de los Caminos de Hierro (Madrid)
- El Heraldo de Madrid (Madrid)
- La Ciudad Lineal (Madrid)
- La Nación (Madrid)
- Madrid Científico (Madrid)
- Revista Ibérica (Madrid)

BIBLIOGRAFÍA

Alonso Olea, Eduardo José (2002), “El crédito de la Unión Minera. 1901-2002”, en *Historia Contemporánea*, nº 24, pp. 325-355. Disponible en <https://ojs.ehu.eus/index.php/HC/article/view/5976/5656> (17-4-2026)

Cortázar, Guillermo (1986), *Alfonso XIII, Hombre de Negocios, persistencia del antiguo régimen, modernización económica y crisis política 1902-1931*, Madrid, Alianza Editorial.

Gallego Palomares, José Ángel (2013), *Los Ferrocarriles en Castilla – La Mancha, 1850-1936. Una red al servicio del capital extranjero*, ed. Almud, Toledo, Patronato Municipal de Cultura de Alcázar de San Juan, Ciudad Real.

Torre de la Bajeras, Enrique (1927), *Anuario de Ferrocarriles y Tranvías*, Madrid.