

Santa Cruz-Infantes: la imposible vertebración del Campo de Montiel.

Daniel Marín Arroyo

Resumen:

Tras la elaboración de la ley de ferrocarriles de 1855 habían quedado configuradas las líneas generales de los caminos de hierro en Ciudad Real. La del Mediodía tenía, en ese momento, dos direcciones bien determinadas: enlazar Alcázar de San Juan con Manzanares y llevar el ferrocarril desde Socuéllamos a Ciudad Real, desde donde se prolongaría hasta Portugal por Saceruela. Además estaba en estudio otra línea que partía de Villarrobledo, pasaba por Infantes y se unía en las cercanías de Santa Cruz de Mudela con la que se dirigía hacia Andalucía desde Manzanares. Sin embargo, diversas circunstancias propiciaron el traslado de las vías férreas hacia el oeste ciudadrealeño, dejando el campo de Montiel huérfano de *chemins de fer*.

En 1899 se constituyó la *Compañía del Ferrocarril transversal de la Mancha*, otorgándosele una concesión por 99 años sin subvención del Estado para explotar un ferrocarril económico desde Manzanares a Infantes. Aunque el proyecto no pasó del papel, la idea de llevar el tren hacia el este ciudadrealeño tenía gran arraigo en la zona. Tras este intento, Valdepeñas recogió el testigo; ya se había construido en la villa un ferrocarril de vía estrecha hasta Calzada, y se estaba prolongando en ese momento hacia Puertollano. En el siglo XX se constituyó una compañía (la de *Valdepeñas a Albacete*) y se comenzaron las obras en 1908, que tampoco llegaron a buen puerto.

Pasados los años y entendiendo la villa de Infantes que era necesario contar con un ferrocarril que pusiera en contacto directo sus productos agrícolas con la capital y la periferia se redactó, en 1919, un proyecto para un camino de hierro secundario de ancho normal entre Santa Cruz e Infantes, que pasaba por ser la opción más monumental y completa de cuantas se habían intentado, aunque tampoco se consiguió poner en marcha, ni siquiera con la reactivación del proyecto tras la nacionalización de las compañías privadas.

Ofrecemos en esta comunicación un trabajo a dos bandas: por un lado esbozar la evolución histórica de todos los intentos propuestos para dotar de comunicación férrea al campo de Montiel y, por el otro, llevar a cabo una labor de recuperación documental, en este caso del proyecto Santa Cruz-Infantes, que contiene numerosa información en formato de planos que ofrecemos como anexo al trabajo histórico de este enésimo capítulo de planes ferroviarios que terminaron en vía muerta.

Santa Cruz-Infantes: la imposible vertebración del Campo de Montiel.

Daniel Marín Arroyo

1. Introducción: los primeros proyectos ferroviarios en el campo de Montiel

Entre 1844 y 1846 se certificaron numerosas concesiones ferroviarias que, teniendo Madrid como lugar de partida, se dirigían a distintos puntos de la geografía española. Ciudad Real aparecía como una zona alejada de la fiebre constructora, con una línea proyectada desde Madrid hasta la capital y, de allí, hacia Almadén (Cordero (1978), p. 199). Unos años más tarde y de acuerdo con el proyecto de Reinoso, la provincia volvía a contar con presencia ferroviaria en Ciudad Real (una línea directa desde Madrid) y con otro ferrocarril hasta Almadén, donde se bifurcaba hacia el sur y hacia el oeste (Mateo (1978), p. 75). En ambos casos se ponía de manifiesto la poca predisposición a construir líneas transversales o directas que comunicaran los distintos puntos de las provincias que posteriormente formarían la región castellano-manchega. Además, los estudios de los distintos caminos de hierro olvidaban al campo de Montiel y lo dejaban huérfano de este medio de transporte, iniciando así una constante que se convirtió en ley no escrita a lo largo de la historia ferroviaria de nuestro país.

A partir de 1852 los trámites de las autoridades provinciales para la instalación de caminos de hierro se intensificaron. El 2 de febrero de ese año se nombró una comisión especial para intentar que el Aranjuez-Almansa se desviara por varios municipios de la zona, además de iniciar las gestiones para conseguir la construcción de una línea directa hasta la capital provincial. Presidida por el Sr. Gobernador (D. Sebastián García Pego) los asuntos tratados en la Corte dieron sus frutos a medias, ya que la línea del Mediterráneo no iba a sufrir variación alguna pero sí que se consiguió el compromiso de estudiar el trayecto desde ésta a Ciudad Real, que en un principio tenía a Alcázar como punto inicial del trayecto, pero que luego, tras el Real Decreto de 28 de mayo de ese año, quedó configurada en el definitivo Socuéllamos-Ciudad Real (con paso por Manzanares). El proyecto sufrió una modificación ese mismo año (21 de noviembre) y las obras comenzaron, aunque de forma simbólica, el 20 de diciembre, al objeto de hacer coincidir la construcción con el aniversario de la entonces Princesa de Asturias Isabel de Borbón y Borbón. Fue concesionario del mismo D. Antonio Álvarez, el cual había conseguido el compromiso de las autoridades provinciales de apoyar económicamente la construcción de este ferrocarril con hasta la mitad del precio en que quedase rematada (dinero que saldría del producto de los bienes de propios de los ayuntamientos afectados) y con la compra de obligaciones¹.

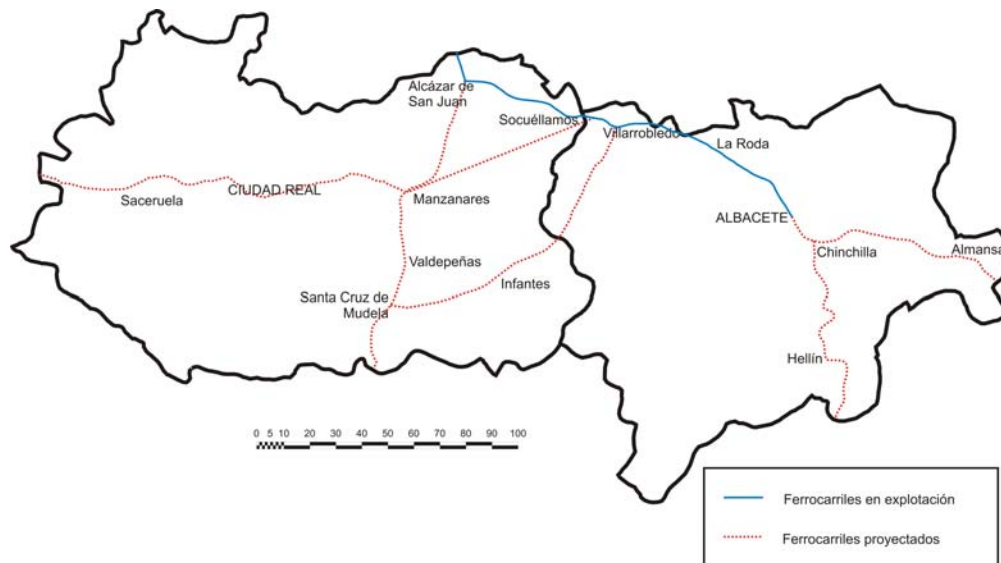
Pero en 1854 y debido a los problemas entre el contratista y Salamanca el gobierno nombró una comisión del Socuéllamos a Ciudad Real, declaró nulo el contrato del ferrocarril, decretó el abono a D. Antonio Álvarez de las obras hechas y autorizó al gobierno para otorgar en subasta pública la concesión de la línea². El 9 de marzo de 1855 se aprobó el Real Decreto que ponía fin a la antigua concesión del Socuéllamos a Ciudad Real, firmado por Francisco de Luján, ministro de Fomento³. De nuevo el campo de Montiel se quedaba al margen de los debates en torno al ferrocarril.

1.- Toda la serie se puede consultar en el *Boletín Oficial de la Provincia* de 1852. Santiago Bausá y Antonio Arriete fueron los ingenieros que se encargaron de la redacción del proyecto, que comprendía tres secciones: de Socuéllamos a Tomelloso y Argamasilla de Alba, de Argamasilla de Alba a Manzanares y de Manzanares a Ciudad Real (Esteve (2003), p. 2).

2.- *La época*, 29 de diciembre de 1854.

3.- *La iberia*, 16 de marzo de 1855.

Mapa 1. Caminos de hierro construidos y proyectados en Ciudad Real y Albacete



Fuente: Elaboración propia a partir de la información contenida en el Mapa de España (1855).

Mayor interés para la zona de influencia de Infantes tuvo la creación de la línea del Mediodía, que tenía que poner en contacto Andalucía con Madrid. En 1856 se autorizó al Conde de Morny la concesión de un ferrocarril desde Villarrobledo a Málaga. Ese camino de hierro interesaba muy mucho a la provincia ciudadrealeña porque suponía que el campo de Montiel quedaba integrado dentro de la vertebración general del territorio nacional y, lo que era más importante, la parte central y occidental no se desatendía, puesto que se proyectaba de nuevo el ferrocarril hasta Ciudad Real (tomando Alcázar como punto de partida) y se pensaba en realizar una segunda línea hacia el sur peninsular, con Manzanares como punto de partida de la misma. De hecho, la situación activó enseguida la política municipal de los pueblos afectados. El ayuntamiento de Valdepeñas, en sesión plenaria de 22 de marzo de 1856, empezó a trabajar para conseguir que el trayecto pasara por la localidad. Se nombró una comisión que incluía a representantes del gobierno y a los mayores contribuyentes, los cuales fueron a Madrid a practicar las diligencias necesarias para lograr el anhelado premio de una estación ferroviaria en la entonces villa. Esas gestiones se agrupaban en el entorno de la compañía francesa del *Grand Central* y en su titular, el ya citado Conde de Morny. El ayuntamiento estaba dispuesto a poner sobre la mesa el 80% de los bienes de propios que debía percibir en concepto de las enajenaciones desamortizadoras, y cuyo monto total era de unos 300 a 400 000 reales⁴. Pero, como vemos en el mapa 1, el paso por la ciudad estaba casi asegurado. ¿A qué se debían los recelos locales?

Para dar explicación a los desvelos del consistorio valdepeñero debemos entender una cuestión fundamental: el Conde de Morny apoyaba el trayecto desde Villarrobledo hasta las inmediaciones de Santa Cruz, haciéndolo transitar por el campo de Montiel y dejando a un lado la zona de Valdepeñas; de hecho, se había depositado la pertinente fianza en las arcas del tesoro nacional⁵. ¿Por qué, entonces, se modificó el trayecto y se prefirió llevar la línea desde Alcázar a Manzanares y, de allí, a Andalucía? En primer lugar porque los estudios comparativos ponían de manifiesto que el trayecto de Manzanares a Santa Cruz era casi 24 kilómetros más corto que el de Villarrobledo al mismo pueblo, lo que suponía un ahorro en la construcción de más de 15 millones de reales. Se había aprobado por Real Orden de 21 de abril de 1857 el proyecto de Alcázar de San Juan a las Ventas de Herrera, declarado por la ley de 22 de julio cabeza de la línea de Alcázar a Portugal, por lo que

4.- Archivo Municipal de Valdepeñas (en adelante AMV), Caja 844, libro de actas de 1856.

5.- El montante total fue de 6 millones de reales (*El clamor público*, 2 de julio de 1857).

entraba dentro de la lógica el que el ferrocarril de Andalucía partiera de Manzanares⁶. Además de estas cuestiones gubernamentales, existía una cuestión más prosaica pero también significativa para explicar la pérdida de importancia de la línea que pasaba por el campo de Montiel: Morny se arruinó con el *Grand Central*, retirándose de la escena nacional. Al desaparecer su figura se debilitó el impulso dado a la línea desde Villarrobledo a Jaén y cobró carta de legalidad el otro trayecto⁷.

Vamos a introducir otro elemento más en este complicado panorama. El 29 de noviembre de 1858 Eduardo Carlier solicitó y obtuvo permiso para estudiar el trazado desde Manzanares a Valdepeñas, Santa Cruz de Mudela, Castellar de Santiago y Viso del Marqués⁸. El gobierno, que en ese momento seguía estudiando ambos trayectos, atendiendo a las indicaciones realizadas por Eduardo Carlier y a las conclusiones de la comisión que estudiaba el caso, decidió modificar el proyecto y reducirlo a un solo trayecto, el que desde Alcázar se dirigía a Manzanares y, desde allí, tomada dos direcciones: hacia Ciudad Real y hacia Andalucía⁹. Pero la decisión gubernamental hubo de ser votada, porque la comisión mixta que se encargaba de estudiar el caso no tenía una opinión unánime. Aquí entraron en juego algunas decisiones políticas, que son las que ayudaron a que el ferrocarril transitara por los lugares que finalmente lo hizo. Caamaño, miembro de esa comisión, defendió hasta el paroxismo el camino por Villarrobledo, con argumentos, a priori, irrefutables, porque se cubrían más poblaciones y el trayecto, según sus palabras, era más corto. Sin embargo la comisión votó ambos proyectos y salió ganador el que pasaba por Manzanares y Valdepeñas por 137 votos a favor y 17 en contra. La decisión estaba tomada, y solo era cuestión concretar qué compañía se iba a quedar con la concesión¹⁰.

En marzo de 1859 la línea hacia Andalucía quedó establecida en cuatro secciones: Manzanares-Andújar, Andújar-Córdoba, Córdoba-Málaga y Granada-El Campillo. Pero la decisión no provocó adhesiones entusiastas en los defensores de la opción de Villarrobledo a Jaén:

“Este dictamen, además de fijar la subasta separada de cada una de las cuatro secciones, establece en Manzanares la estación de partida de la línea de Andalucía, anteriormente indicada en Villarrobledo, punto que ha sido inútilmente defendido con los mayores esfuerzos en el Congreso, por el señor diputado Ferreira Caamaño. Nuestros lectores saben lo que pensamos desde su origen acerca de esta ley; no consideramos como probable la ejecución de la sección de Manzanares a Andújar, aun con el trazado por Valdepeñas y Aldequemada, sobre todo cuando se trata al mismo tiempo de hacer un camino desde Ciudad-Real hasta la frontera de Portugal. Así como las cámaras han sentido la necesidad de no ejecutar dos ramales desde Socuéllamos y desde Villarrobledo en la

6.- *La época*, 29 de marzo de 1858. El periódico contiene una errata al afirmar que la conjunción de la línea de Manzanares y la de Villarrobledo se realizaba en las inmediaciones de Santa Cruz de los Cábanos en lugar de hacerlo en Santa Cruz de Mudela. Un sencillo vistazo a la geografía pone de manifiesto este error tipográfico, puesto que llevar el ferrocarril desde Manzanares hasta Santa Cruz de los Cábanos para luego hacerlo descender hacia Andújar es ilógico hasta para la historia ferroviaria española, tan querenciosa con los proyectos sinuosos.

7.- Wais (1987), p. 139.

8.- *Gaceta de los caminos de hierro*, 12 de diciembre de 1858.

9.- *Gaceta de los caminos de hierro*, 27 de marzo de 1859. La comisión que había examinado el proyecto de ley que había redactado el ministro de Fomento (D. Juan Ignacio Mencos y Manso de Zúñiga, Conde de Guendulain) estaba compuesta por los señores Sánchez Mendoza, Fuentes de la Plaza, Ferreira Caamaño, José María Nocedal, Zaragoza, Marqués de Auñón y Marqués de la Merced.

10.- *El clamor público*, 22 de marzo de 1859. En este periódico se incluyen las palabras del Sr. Caamaño, que afirmaba, entre otras cosas, que *el camino de Andalucía no se puede empezar hasta que el de Estremadura (sic) llegue a Manzanares; y ¿por qué? Porque se quiere que tome en Manzanares el punto de partida. Esto, señores, se ha discutido bastante en la comisión [...] Se ha dicho que el trayecto desde Manzanares cuesta menos: esto es verdad, si se cuenta desde el mismo Manzanares. Pero contándose desde Alcázar, como debe contarse, pues falta que hacer el trayecto de Alcázar a Manzanares, el aserto es inexacto. Además, por Manzanares hay dificultades de grandes obras de arte. La réplica a Caamaño se la dio el Sr. Sagasta, que admitió lo que ya venimos afirmando en la presente comunicación: ya existía una línea concedida desde Alcázar a Portugal, en cuyo trazado estaba Manzanares, lugar desde donde el gobierno creía que tenía que partir el camino de Andalucía. Además, el objeto principal de la línea era la arteria Irún-Cádiz; todo lo que la alejara de la dirección recta iba en contra de lo que aconsejaba la ciencia y el interés del país. La misma noticia, dado el interés que despertó a nivel nacional, se puede encontrar en *La discusión*, 2 de abril de 1859.*

dirección de Extremadura (sic) y de Andalucía, pero de refundirlos en una sola línea de Alcázar a Ciudad-Real, así se comprenderá que el tráfico de Andalucía y de Extremadura (sic) no puede alimentar dos líneas férreas, sino una sola, y en vez de hacer las líneas de Manzanares a Andújar y de Ciudad-Real a Mérida, se tratará de prolongar únicamente el ferrocarril de Ciudad-Real a Bélmez, para dirigirse desde allí a Córdoba y a Mérida”¹¹.

En 1860 las aguas seguían revueltas. Algunos sectores insistían en que la línea de Andalucía no partiera de Manzanares, sino que lo hiciera desde Almadén (donde llegaría el tren proveniente de Ciudad Real), población desde la que se vertebrarían esos caminos de hierro hacia Córdoba y hacia Extremadura. Por el lado contrario MZA (que era la compañía más interesada en hacerse con la concesión) propuso que las dos primeras secciones quedaran agrupadas en una sola, Manzanares a Córdoba, con una subvención de 94 203 550 reales¹². Sin embargo, a partir de agosto de 1860 ya se tenía bien claro que el ferrocarril pasaría por Valdepeñas¹³. De nuevo un proyecto consolidado dejaba de lado el este ciudadrealeño, beneficiando por contra el centro y el oeste provincial y permitiendo a esas poblaciones crecer de manera importante, sobre todo a partir del último tercio del siglo XIX, cuando las exportaciones de vino hacia Francia permitieron la explosión del comercio vitivinícola y el consiguiente crecimiento económico e industrial.

2. Los intentos de construcción del Valdepeñas-Infantes

El siguiente proyecto tuvo lugar el 27 de enero de 1880 cuando Ramón Moreno pidió autorización para llevar a cabo el estudio de un ferrocarril desde Albacete a Valdepeñas. Por parte de Fomento se accedió a la petición, aunque con la advertencia de que el estudio no otorgaba derecho a concesión ni a indemnización alguna. La autorización de la Dirección General de Ferrocarriles, por un año, se adjudicó el 11 de febrero de 1880. El 9 de febrero de 1881 se le concedió una prórroga a Ramón Moreno, y el 27 de julio de 1884 el ministerio de Fomento denegó otra por considerar inconclusos los estudios del ferrocarril¹⁴.

El 16 de mayo de 1892 fue Luis Zapata el que proyectó un ferrocarril secundario de unos 90 kilómetros que tenía como objetivo el campo de Montiel. El punto de partida se situaba en Almagro, seguía por Valdepeñas y llegaba a Infantes por Alcubillas y Pozo de la Serna. El proyecto había sido mandado hacer por la Asociación Nacional de Ingenieros Industriales, aunque no pasó del papel¹⁵.

En realidad el asunto no era novedoso, porque anteriormente Miguel Muruve (autor de un proyecto de MZA entre Puertollano y la línea de Andalucía realizado en 1877 y que no vio la luz) estudió el trayecto entre Almagro y Valdepeñas en 1882. El ingeniero describía el recorrido con esa prosa decimonónica tan característica:

“Atraviesa una comarca sumamente llana, sin otro accidente notable que la pequeña sierra que por detrás de Moral de Calatrava divide las aguas del Javalón [sic] y el Azuel. Las faldas de esta sierra, cuya elevación media sobre el llano es de unos 70 a 80 metros, son muy tendidas, lo cual permite desarrollar por ellas el trazado y ganar desde Valdepeñas, sin necesidad de rodeo alguno y con pendientes de diez milésimas, el collado de Banderas, salvando por él la divisoria que se cruzaría a termino natural. Del otro lado de la loma será indispensable buscar algún desarrollo por la parte de Bolaños, a causa de encontrarse Almagro al pie mismo del collado y unos 70 metros más bajo que éste. Las condiciones del terreno para el establecimiento de la línea no pueden ser más favorables: la regularidad de la superficie consiente establecer alineaciones rectas con gran longitud y curvas de radio

11.- *Gaceta de los caminos de hierro*, 27 de marzo de 1859.

12.- *Gaceta de los caminos de hierro*, 10 de junio de 1860.

13.- De hecho, el propio ayuntamiento local, en sesión de 30 de septiembre, conocía la instalación de una estación dentro del término de Valdepeñas, aunque su realización (a un kilómetro de la localidad) no gustaba a los regidores locales, que iniciaron algunas gestiones para que Eduardo Carlier estudiase la conveniencia de acercarla lo más posible al entorno urbano, al objeto de no perjudicar a los viajeros y, sobre todo, al comercio del vino. AMV, Caja 844, libro de actas de 1860.

14.- Archivo General de la Administración (en adelante AGA), Obras públicas, signatura 24/18509.

15.- AGA, Obras Públicas, signatura 24/13451.

considerable. La inmediación de la divisoria hace que las corrientes de aguas sean pocas en número y de escaso caudal. La naturaleza del suelo formado por una capa de tierra de un metro de profundidad que descansa sobre rocas graníticas descompuestas proporciona asiento firme para el camino y manteniéndose en el espesor de la primera, lo cual es posible, se consigue una remoción de unos cinco metros cúbicos por metro lineal y un terreno fácil de excavar. Los materiales para las obras se encuentran en Valdepeñas la cantería y en la sierra inmediata el balasto. Únicamente la expropiación será costosa por la riqueza de los terrenos que habrán de ocuparse. La longitud del camino será de unos 36 kilómetros¹⁶.



Imagen 1.- El plano del proyecto del ferrocarril entre Valdepeñas y Almagro.
Fuente: AHF, C-1277-018.

El presupuesto ascendía a 61 525 pesetas por kilómetro y, por tanto, el montante total de la operación era de 2 214 900 pesetas. El proyecto tampoco vio la luz, entre otras cosas porque MZA consideró innecesario realizar una línea entre Almagro y Valdepeñas, habida cuenta de que ya existía una conexión entre las dos poblaciones a través de un camino de hierro perteneciente a la misma compañía (si bien había que dar un rodeo para poner en contacto a Valdepeñas con Almagro).

Volviendo a la intención de llevar el tren hasta el campo de Montiel, la siguiente fecha que vamos a anotar es la de 1895. Construido el ferrocarril del Campo de Calatrava, Juan Fernández Yáñez (unos apellidos que volveremos a ver dentro de poco), a la sazón Gobernador de la provincia, pedía insistentemente un esfuerzo para prolongar la línea recién inaugurada hacia el levante, con el fin de dar

servicio a Infantes y Alcaraz¹⁷. Se trataba de una petición espontánea, pero los intentos de clavado de este camino de hierro tuvieron, en 1899, una inesperada preponderancia. En ese año se constituyó la *Compañía del Ferrocarril transversal de la Mancha*, otorgándosele una concesión por 99 años sin subvención del Estado para explotar un ferrocarril económico desde Manzanares a Infantes (8 de abril de 1899)¹⁸. En mayo de 1899 el jefe del servicio comercial de MZA en Ciudad Real, inquieto por las noticias que se oían sobre esta misteriosa compañía, pidió al Jefe del tráfico información sobre la posibilidad real de la construcción de este ferrocarril, que MZA creía irrealizable por el elevado coste que suponía. La compañía, además, recelaba de una comunicación directa entre Albacete y la línea de Andalucía, porque ello implicaba una competencia con su camino de hierro hacia el Mediterráneo desde Alcázar. Las cosas se complicaron aún más cuando la noticia saltó a la prensa en agosto de 1899, afirmando incluso que la línea llegaría a buen puerto porque las personas que estaban detrás del proyecto eran del gremio de la banca¹⁹. MZA volvió a sondear el asunto, verdaderamente preocupada por este trayecto competidor. Pero las pesquisas arrojaron enseguida resultados: el artículo de *La Tribuna* lo había escrito un médico de Manzanares llamado Bernardino Torres, que se había inventado la noticia²⁰. A pesar de ello los periódicos de Valdepeñas tomaron la cuestión como algo personal. No se trataba de defender un nuevo ferrocarril en Ciudad Real, sino de pelear con insistencia en la necesidad de que ese mismo ferrocarril tuviera el punto de partida en Valdepeñas, ya que desde allí el trayecto tocaba diversas poblaciones de gran importancia vitivinícola, convirtiéndose en la prolongación natural que ya pidiera Fernández Yáñez²¹.

16.- Archivo Histórico del Ferrocarril (en adelante AHF), C-1277-018.

17.- *El Centro mercantil*, 16 de junio de 1895.

18.- AHF, D-0327-001.

19.- *La Tribuna*, 2 de agosto de 1899.

20.- AHF, D-0327-001.

21.- *Heraldo de Valdepeñas*, 22 de octubre de 1899. Los intereses de este periódico liberal estaban claros, ya que afirmaba sin pudor que el trayecto desde Valdepeñas habría de pasar, obligatoriamente, por el Pozo de la Serna, donde el Marqués de Mudela tenía negocios agrarios. Por su parte el periódico *Juventud* y, sobre todo, *El Porvenir*, realizaron

Los impulsos por construir una línea de ferrocarril hacia el levante ciudadrealeño demostraron que seguían vivos cuando, en 1904, la jefatura de Obras Públicas de Ciudad Real propuso para aquella provincia la construcción de varias líneas, entre otras una desde Alcázar de San Juan a Infantes, pasando por Alameda de Cervera, Tomelloso, Alhambra y Carrizosa; otra desde Valdepeñas a Almansa por Infantes, Fuenllana, Villanueva de la Fuente y Alcaraz, y muchas otras más²². Esta efervescencia constructiva tenía su razón de ser en la publicación, en 1904, de una ley de ferrocarriles secundarios que venía a complementar la de 1877. Se trataba básicamente de establecer una división entre líneas subvencionadas o no, con una concesión máxima por 75 años y la consideración de estos secundarios como de utilidad pública. Los 33 artículos de la ley desgaban las características de esta nueva concepción de los caminos de hierro, indicando para algunos casos la posibilidad de que aquellos no subvencionados, tras quince años de servicio y en razón de su utilidad pública, pudieran ser adquiridos por el gobierno (art. 19), y dando preferencia a las Diputaciones y Ayuntamientos (art.27) en los supuestos de construcción de líneas férreas por su cuenta²³. Los periódicos, por su parte, se esforzaban por ofrecer informaciones cada vez más inverosímiles sobre cambios de trayectos, nuevos proyectos, etc. Aún en una fecha tan avanzada como 1906 se suponía que el ferrocarril entre Manzanares y Albacete sería una realidad²⁴.

Sin embargo, entre toda esa literatura banal y vacía de contenido, un proyecto fructificó hasta convertirse en ley: la prolongación del ferrocarril de Valdepeñas a Puertollano, más conocido en la localidad como el *trenillo*. La línea había sido construida en una primera fase (hasta Calzada de Calatrava) en 1893, siendo ampliada con posterioridad hasta Puertollano diez años después. El escaso volumen de negocio que aportaba este camino de hierro hizo que sus promotores pensarán estrategias para reflotarlo económicamente. Así, se propuso su prolongación hacia el este, buscando la población de Infantes. El 26 de junio de 1906 Federico Luceño y Crespo remitió un proyecto para un ferrocarril de Valdepeñas a Infantes, primera sección del Valdepeñas-Chinchilla, métrico, con un presupuesto de 1 700 000 pesetas²⁵. D. José Vaillant y Ustariz, marqués de la Candelaria de Yarayabo y representante del trenillo, dirigió una instancia al ministerio de Fomento el 23 de junio de 1907 para prolongar el trenillo hacia Infantes, con un presupuesto total de 1 096 569,91 pesetas²⁶. Sin embargo, el estudio de la prolongación se fue complicando porque al carro se subieron varias poblaciones. Así, las villas de Torrenueva, Castellar de Santiago, Torre de Juan Abad y Villamanrique propusieron la variación del proyecto para que los caminos de hierro pasaran por sus términos municipales. Este asunto fue de cierta importancia porque supuso el nacimiento de tres trayectos antagónicos: dos desde Valdepeñas (el propuesto por la compañía del *trenillo* y el propio de la Compañía de Valdepeñas a Albacete, que a continuación explicaremos), y otro desde Santa Cruz de Mudela y apoyado por Infantes, que vio la luz en 1919 y no tenía la consideración de estratégico.

Una ley de 4 de noviembre autorizó al Gobierno para otorgar la concesión de la prolongación hasta Infantes desde Valdepeñas. Declarado de utilidad pública y con derecho a la expropiación forzosa²⁷, el asunto se convirtió en esencial, al decir de sus promotores, para el porvenir de la provincia. Se

duras críticas hacia los políticos valdepeñeros, que consideraban como los culpables únicos de que se estuviera pensando cambiar la cabecera de la línea a Manzanares o incluso a La Solana, aportando un cúmulo de noticias desquiciantes y sin sentido que no desentonaban con el tenor que tenía, en sus comienzos, este ferrocarril.

22.- *Revista ilustrada de banca, ferrocarriles, industria y Seguros*, 25 de octubre de 1904. El proyecto se conoce también como Red de ferrocarriles secundarios de la provincia de Ciudad Real. A pesar de la insistencia de Tomelloso (otro núcleo de población que, como Infantes, pretendía extender los raíles hasta su término municipal (lo que al final consiguió)), Alcázar de San Juan no se sumó a la iniciativa (Gallego (2001), p. 56).

23.- La ley se publicó íntegra en la *Revista de obras públicas*, 4 de agosto de 1904.

24.- *Gaceta de los caminos de hierro*, 1 de mayo de 1906.

25.- AGA, Obras Públicas, signatura 25/28800.

26.- AGA, Obras Públicas, signatura 24/9060.

27.- *Madrid científico*, 30 de noviembre de 1907.

confió el estudio del proyecto al Ingeniero D. Antonio Zalvidegoitia, el cual propuso un itinerario por los pueblos de Pozo de la Serna, Alcubillas y Villanueva de los Infantes²⁸.

Pero el intento de ampliación se topó con un imprevisto totalmente desconcertante. El 22 de abril de 1906 se realizó una reunión en el Centro Obrero de Valdepeñas en lugar del Ayuntamiento, dada la cantidad de público asistente. A la misma asistieron los municipios de Infantes, Alcubillas, Carrizosa, Fuenllana y Villahermosa, que apoyaban la propuesta de Manuel Fernández Yáñez, el principal impulsor del cambio de Manzanares a Valdepeñas²⁹. En esa reunión se instituyó una junta que decidió fundar una compañía ferroviaria independiente de la del *trenillo*, la cual tenía la intención de llevar a cabo la construcción del camino de hierro hasta Infantes. De repente y en el lapso de un año, el campo de Montiel contaba no con uno, sino con dos proyectos ferroviarios que ponían en comunicación la villa de Infantes con la línea general de Madrid a Andalucía. Para poder llevar a buen puerto este proyecto se pedía la cesión de los terrenos para tender los raíles, aportaciones en dinero (tanto de particulares como de los propios Ayuntamientos) y suscripción, por parte de la comarca interesada, del 15% del importe total de la terminación y explotación de los 150 kilómetros totales que tenía la línea. La primera y tercera petición se aceptaban por los municipios, no así la segunda, que supeditaban a la posibilidad de recibir subvenciones dinerarias por parte del gobierno provincial. Se pensaba iniciar los trabajos en noviembre de 1906, llegando a Pozo de la Serna en diciembre de ese año. El comienzo, sin embargo, se pospuso hasta el 1 de febrero de 1907, toda vez que se consiguió la oportuna concesión parlamentaria, lo que retrasó aún más el comienzo de las obras, hasta 1908.

El retraso, aparte de otras consideraciones formales y técnicas, tuvo su razón de ser por la inclusión del trayecto del Valdepeñas a Alcaraz por Infantes y Villanueva de la Fuente en la ley de 1908, que consideraba el camino de hierro dentro de los estratégicos (cuyas disposiciones generales detallaba el artículo 32 de la citada ley). El gobierno reconocía así la idoneidad del trayecto y el respaldo gubernamental, al menos en el papel. Ello creó, además, una conciencia de inevitabilidad en la comarca que sembró en las mentes de periodistas, dirigentes y gente del común la idea, tantas veces defraudada, de la conexión entre la línea del Mediodía y el Campo de Montiel. Incluso el trayecto tuvo padrinos tan conocidos como D. Federico Ochando y Chumillas, promotor del Requena-Baeza³⁰.

28.- *Gaceta de los caminos de hierro*, 24 de marzo de 1908. El proyecto recibió el nombre de *Compañía del ferrocarril económico transversal de la Mancha*, De los Cobos (1999), p. 178.

29.- Según el libro de actas del ayuntamiento de Valdepeñas correspondiente a 1906, en mayo-junio la compañía había decidido suspender los trabajos de construcción desde Manzanares, por lo que en sesión celebrada el 22 de agosto de ese mismo año el Ayuntamiento de Valdepeñas decidió crear una comisión compuesta por el Alcalde (Ramón Rodero), un concejal y Manuel Fernández Yáñez, para tratar de traer hasta Valdepeñas a la compañía, lo que efectivamente se consiguió.

30.- De los Cobos (1999), p. 179.



Imagen 2. Acción de la compañía de Valdepeñas a Albacete. Archivo municipal de Valdepeñas, legado de Eusebio Vasco.

Los trabajos llevados a cabo bajo los auspicios de Fernández Yáñez fueron los únicos reales practicados en la línea entre Valdepeñas e Infantes. Pero fueron unos trabajos con retranca. La intención del promotor no era otra que la de ser elegido diputado por el distrito de Infantes, cosa que efectivamente acabó consiguiendo el 2 de mayo de 1909, un año después de comenzada la aventura de este malogrado *chemin de fer*. Conseguido el objetivo, las obras se abandonaron. Con una inversión escasa los réditos obtenidos fueron muy positivos, ya que el distrito electoral vio con buenos ojos el que un potentado de la tierra se interesase de tal modo por las comunicaciones, sin entender que verdaderamente se estaba produciendo una utilización execrable de la masa votante³¹. Sin embargo la evidencia del abandono de las obras no hizo desistir a los interesados. El 7 de enero de 1910 *La fuerza de la unión*, un sindicato agrícola de Villahermosa, mandó un escrito al ministerio de Fomento en el que se pedía la continuación de la obra del Valdepeñas a Albacete, para lo cual había contactado con los ayuntamientos afectados por el trayecto para que se impulsara la construcción a través de subvenciones directas a la línea. Tan optimista se mostraba Ignacio de Moya, el presidente del sindicato, que ponía un plazo de dos meses para realizar los trabajos preparatorios que permitieran recomenzar la obra³². El órdago de este sindicato agrícola tenía que ver con el repentino interés de MZA por éste y otros ferrocarriles que se consideraban estratégicos. Algunos periódicos, recurriendo de nuevo a los cuentos de la lechera, hablaban de una misteriosa sociedad inglesa que pretendía construir el Valdepeñas a Albacete, lo que unían a la venta (que consideraban cerrada) de la línea del trenillo a MZA³³. Otro proyecto fue el que presentó Cipriano Tejero Sánchez el 18 de junio de 1911 pidiendo que, dado que deseaba practicar los estudios de un tranvía de vapor que partiendo de Almagro y pasando por Moral, fuese a terminar en Valdepeñas, se le concediera autorización para ello por un plazo de seis meses, aprobación efectuada el 1 de julio de 1911³⁴.

La compañía de Valdepeñas a Albacete estuvo activa al menos hasta 1919, ya que en ese año convocó junta general extraordinaria de accionistas para el 27 de abril, al objeto de reformar la escritura de constitución y ampliación del capital. El presidente era, en ese momento, Sandalio Ruiz Megía y el secretario Celestino Sanz³⁵.

31.- De los Cobos (2005), p. 181.

32.- AGA, Obras Públicas, signatura 24/18509.

33.- *Heraldo de Valdepeñas*, 24 de septiembre de 1910.

34.- AGA, Obras Públicas, signatura 25/28499.

35.- *Boletín Oficial de la Provincia*, 11 de abril de 1919.

Cuadro 1. Resumen de la memoria presentada por la compañía de Valdepeñas a Albacete.

Especificación de trabajos		Metros lineales ejecutados	Precio por metro contratado (en pesetas)	Importe según contrato (en pesetas)	Valoración según presupuesto (en pesetas)
<i>Desde el kilómetro</i>					
<i>Explicaciones</i>	0,050 al 1,250	1200,00	2	2400	3486,28
	1,925 al 6,125	4200	2	8400	24 159,12
	6,450 al 13,800	7300	2	14 700	48 813,02
	13,850 al 13,900	50	2	100	10,80
	14 al 14,100	100	2	200	213,12
	14,250 al 14,350	100	2	200	626,40
<i>Refino de taludes, complemento de terraplenes, cunetas en desmante</i>		2450	0,50	1225	1225

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos contenidos en la Memoria de la Compañía del ferrocarril de Valdepeñas a Albacete (1908).

3. Santa Cruz a Infantes, un camino de hierro malogrado

Dado que el avance de la línea no prosperaba desde Valdepeñas, se pensó en llevar a cabo el proyecto de un ferrocarril entre Santa Cruz e Infantes, realizado por el ingeniero Domingo Mendizábal y Fernández en 1919³⁶. Ese año se publicó un anuncio en el BOP en el cual se daba cuenta de que D. Andrés Rebuelta y Melgarejo, de Madrid, solicitaba del ministerio de Fomento una concesión de un ferrocarril secundario de vía normal de Santa Cruz de Mudela a Infantes, proyecto presentado e informado por la tercera división técnica y administrativa de ferrocarriles³⁷. La concesión solicitada era sin garantía de interés y sin subvención alguna del Estado³⁸ y partía de Santa Cruz paralela a la carretera de Torrenueva, donde se preveía una estación. Luego giraba hacia el noreste, pasaba al lado del Corral de Tomás Laguna y se dirigía hacia la casa de la Alameda. Volvía a subir al noreste hacia la casa de la viuda de Salas, pasaba ante la casa de Patón y el molino de la Cabezuela, y luego se ponía en línea recta hacia el este. Cruzaba la carretera de Valdepeñas a Cózar, pasaba por la casa del Alamillo (donde se instalaría otra estación), dejaba a la izquierda algo retiradas las casas de Marisánchez, continuaba recto hacia hasta Alcubillas (que también tendría edificio de viajeros) y finalmente bajaba hacia el sureste, dejando el río a la derecha y llegando a Infantes.

¿Por qué Santa Cruz? Primero porque el ancho era normal y difería, por tanto, de los 75 centímetros que tenía la línea del Valdepeñas-Puertollano. La compañía pretendía evitar el engorro de los trasbordos, por lo que establecer una línea con ancho ibérico parecía, a priori, una buena elección. Además, el 80% de las mercancías y productos que se importaban y exportaban desde la zona de Infantes se dirigían o procedían de la zona andaluza, por lo que era conveniente acercarse a esta región a través de un camino de hierro. Y aunque el paso por Valdepeñas suponía un ahorro de dos kilómetros, la memoria justificaba la elección de Santa Cruz porque el trayecto desde Alcubillas a Valdepeñas era lineal, sin núcleos de población, y el de Santa Cruz contaba, en cambio, con una estación en Torrenueva. Además, el trazado Infantes-Valdepeñas presentaba numerosas contrapendientes, lo que no pasaba en el caso de Santa Cruz, que tenía una mejor disposición del perfil longitudinal y se encontraba a pie de rampa, con importantes instalaciones derivadas de esta situación, lo que la hacía ideal como estación de empalme. El ingeniero que redactó el proyecto convenía que la mejor opción, desde luego, era Manzanares, ya que la conexión era doble, con la

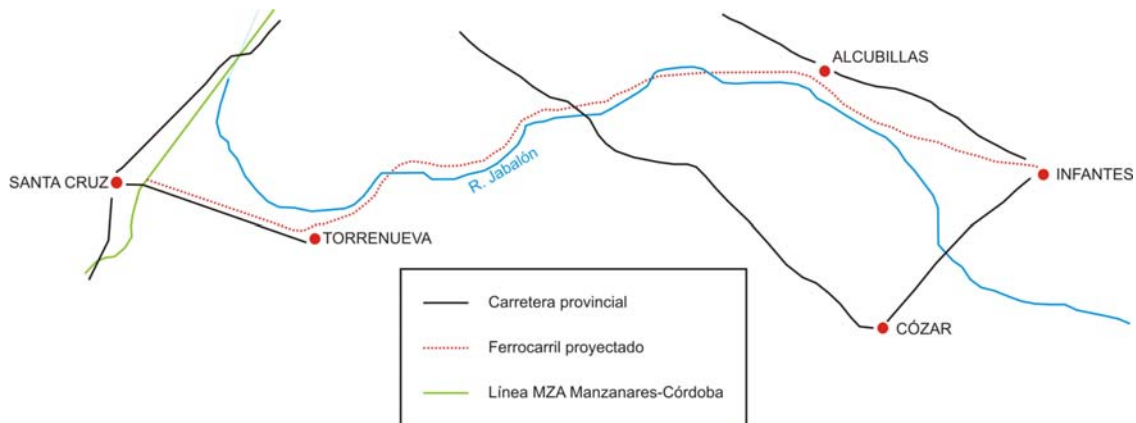
36.- AGA, Obras Públicas, signatura 24/9060.

37.- BOP, 5 de mayo de 1919.

38.- *Madrid científico*, 15 de marzo de 1919.

línea de Andalucía y la de Extremadura. Pero la excesiva longitud del trazado lo desaconsejaba, por lo que se optó finalmente por Santa Cruz de Mudela.

Mapa 2. Línea Santa Cruz de Mudela a Infantes



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos contenidos en AGA, Obras públicas, signatura 24/9060.

La elección de la vía ancha, además de por los ya comentados trasbordos, no ofrecía, a priori, ningún problema adicional puesto que el itinerario del ferrocarril era, casi siempre, a media ladera, lo que implicaba pocos movimientos de tierra. Sin embargo, la razón principal para realizar este camino de hierro en ancho de 1,67 m. estaba en la esperanza de que la línea, una vez terminada, fuese comprada o explotada: “seguramente la compañía MZA no tendrá inconveniente en hacerse cargo de esta explotación, pues que sin trabajo para ello, sin organizar nuevos servicios y utilizando elementos propios, puede hacerlo y resultarle remunerador, siendo además conveniente para sus intereses facilitar todo lo posible la creación de riqueza correspondiente y el transporte de las mercancías y viajeros”³⁹. De hecho el ingeniero que realizó el proyecto pertenecía a la compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante.

Con respecto a los edificios de viajeros, se decía que el de Torrenueva y el de Alcubillas tendrían tráfico de viajeros y mercancías. La estación de Los Alamillos, sin embargo, tan sólo tendría tráfico de mercancías, por lo que allí el edificio de viajeros podría ser más económico. Y el de Infantes, igual que el de Torrenueva y Alcubillas. Para Santa Cruz quedaba dirimir si hacer una estación mayor o simplemente una pequeña, ya que se estimaba que el tráfico de viajeros sería, a lo sumo, tibio. La decisión final fue la de diseñar dos tipos de estaciones: tipo Infantes (de primer orden, con dos pisos y marquesina en el lado del andén) y tipo Torrenueva (de segundo orden, también de dos pisos, algo más pequeña y sin marquesina). Para el diseño de la primera se utilizó el formato de la estación de MZA de Valdepeñas, aunque su longitud se redujo a la mitad. Para la estación tipo Torrenueva se eligió un modelo muy parecido a la de Peñalajo, también de dos pisos. Por su parte, el taller del recorrido se ubicaba en Infantes, así como la cochera de máquinas. Los puentes giratorios para las estaciones cabeza y final de línea, en principio de 13 metros, se proyectaron definitivamente en 17 por la misma razón que se eligió el ancho nacional: si MZA participaba en la explotación o se quedaba con la línea eran necesarias esas placas giratorias mayores, al objeto de poder dar la vuelta a sus máquinas.

En números redondos, el coste total de ejecución de los trabajos necesarios para poner en explotación este ferrocarril era de 6.500.000 pesetas. La estación de primer orden se presupuestaba en 366 750 pesetas y la de segundo orden en 168.700 pesetas. El coste general de construcción se estimaba en 4

39.- AGA, Obras Públicas, signatura 24/9060.

867 186,09 pesetas, sumado al general de adquisición del material móvil (1 245 850 pesetas), lo que hacía un total de 6.113.036,09 pesetas, a lo que se sumaban 386.963,91 pesetas de gastos de gestión.

El tipo de locomotora sugerido en el proyecto era solamente orientativo, puesto que se insistía en utilizar las máquinas de MZA una vez que esta compañía comprase la línea o se quedara con la explotación. Se preveía un material móvil, tractor y remolcado de tres locomotoras, quince coches de viajeros y doscientos vagones, repartidos de la siguiente manera:

Cuadro 2. Tipología de los vagones a adquirir por la Compañía de Santa Cruz de Mudela-Infantes.

Cantidad	Formato	Tonelaje	Freno
25	Cerrados	10 toneladas	Con freno
75	Cerrados	10 toneladas	Sin freno
10	Abiertos	10 toneladas	Con freno
40	Abiertos	10 toneladas	Sin freno
10	Abiertos	15 toneladas	Con freno
40	Abiertos	15 toneladas	Sin freno

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos contenidos en AGA, Obras públicas, signatura 24/9060.

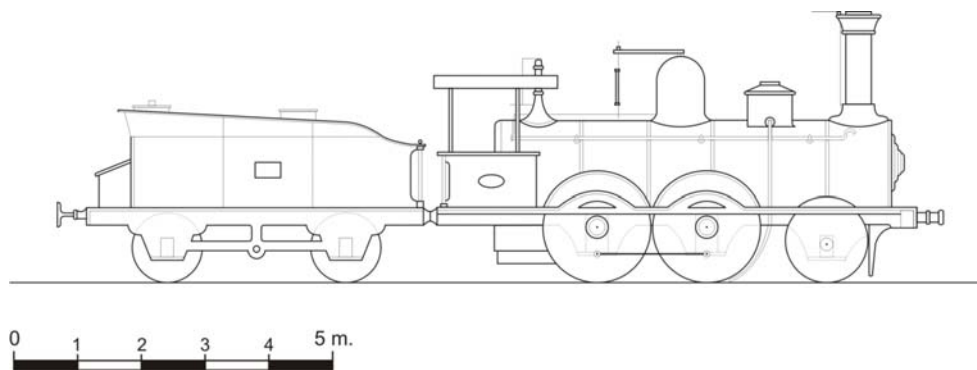


Imagen 3. Locomotora tipo para la compañía del ferrocarril de Santa Cruz a Infantes. Elaboración propia a partir de la información contenida en AGA, Obras públicas, signatura 24/9060.

Seguramente fuera éste, junto con el proyecto de prolongación presentado por la línea del Valdepeñas a Puertollano, el intento más completo de llevar un tren hasta Infantes y, de allí, a Alcaraz. La prensa, de nuevo, se alió con entusiasmo a la causa, pero no se consiguió nada⁴⁰. Y si una ocasión como la de Santa Cruz no se concretó, en la década de 1920, aunque se retomó la cuestión, no se obtuvo nada positivo, aduciéndose desde las autoridades la falta de capitales (los periodistas opinaban que era desidia). El periódico *La región*, de Valdepeñas, fue más allá: en diversos números dejaba entrever que la situación se hallaba detenida en Infantes porque algunas fuerzas de la ciudad no querían hacer realidad el proyecto. De hecho, en numerosas editoriales se pedía la actuación del candidato ministerial por el distrito de Infantes, D. Ignacio Bäuer.

¿Nos encontramos de nuevo ante un proyecto ferroviario que tenía en los réditos políticos su razón de ser? El solicitante de la línea, D. Andrés Rebuelta y Melgarejo, tenía un hermano en Infantes (D. José Luis Rebuelta y Melgarejo) que en 1919 estaba señalado como el segundo mayor contribuyente, con una aportación de 2832,38 pesetas⁴¹. Esto nos indica que estamos ante personajes de la elite manchega, poseedores de grandes fincas y dispuestos a recabar votos para sus candidatos por todos los medios posibles. Bien es cierto que en la elección de 1919 salió elegido en el distrito de Infantes Andrés Gutiérrez de la Vega (6304 votos) sobre Manuel Fernández Yáñez y Rojo (4454 votos)⁴².

40.- Cfr. *La Tribuna*, 13 de marzo de 1919.

41.- BOP, 14 de mayo de 1919.

42.- Barreda (1986), p. 426. El ganador representaba la tendencia conservadora.

Precisamente el perdedor de la elección fue el que la ganó gracias a la puesta en funcionamiento de la compañía de Valdepeñas a Albacete. ¿Pudo ser la línea ferroviaria una argucia política para evitar que Manuel Fernández ganase las elecciones o, por el contrario, el experimento salió mal? Recordemos que la empresa ferroviaria de éste todavía estaba en funcionamiento en 1919, lo que puede indicar que los intentos por reflotarla obedecían a la cercanía de las elecciones, y que la apuesta por el trazado entre Santa Cruz e Infantes fuese la respuesta de sus oponentes políticos. Sea como fuere, parece ser que los apoyos de los grandes propietarios a este camino de hierro estaban fuera de toda duda, no solamente por los intereses que la familia Rebuerta y Melgarejo tuviera en el particular, sino en los que defendía Francisco Losada de las Rivas, conde de Valdelagrana y marqués de Mudela, el cual había representado varias veces a la comarca (por la rama liberal) y al que, al parecer, le interesaba el paso de un camino de hierro por su finca de 17 280 hectáreas, la celeberrima *Mudela*⁴³.

Existe además otro condicionante muy interesante para intentar explicar la variación del trayecto desde Infantes, eligiéndose Santa Cruz y no Valdepeñas. La memoria del proyecto, como hemos visto, es prolija en condicionantes técnicos, pero no cabe duda de que la salida natural de los productos infantieños era Valdepeñas. Efectivamente, en la ciudad del vino existía una mayor infraestructura para la importación y exportación de todo tipo de mercancías. Ya en fecha tan temprana como 1882 MZA había hecho una profunda reforma de los muelles de carga de la ciudad del vino para adecuarlos al enorme trasiego comercial que experimentaba la estación⁴⁴. Sin embargo, en Santa Cruz no se llevó a cabo tal modificación, puesto que esta localidad era más importante para MZA como estación de composición de convoyes por su proximidad a Despeñaperros (para ello estaba dotada de las instalaciones pertinentes, como una reserva de máquinas, placa para girar locomotoras, taller de reparaciones, etc.). Debía existir una poderosa razón para preferir desviar el trayecto, toda vez que, como hemos explicado por activa y por pasiva, el Valdepeñas-Alcaraz estaba contemplado en la ley ferroviaria de 1907.

Y todo parece indicar que en Valdepeñas, la gran urbe ciudadrealeña de principios de siglo, era más difícil volver a repetir una pantomima parecida a la que se experimentó en 1909. Recabar apoyos electorales en el distrito infantieño, compuesto por núcleos de población pequeños y, por tanto, mejor avenidos para ser manipulados por las élites locales, parecía una labor más sencilla que ir a buscarlos a la ciudad del vino, donde había herramientas que podían poner sobre aviso a los votantes, sobre todo a través de la prensa. Derivar el trayecto ferroviario hacia Santa Cruz alejaba las miradas escépticas, al tiempo que otorgaba al promotor un respaldo popular amplio por el trabajo extra y bien pagado que suponían las obradas en la construcción de líneas ferroviarias, que solían hacerse cuando el trabajo del campo escaseaba o era nulo. Pero es que, además, en Valdepeñas hubo ocasiones en las que el candidato a diputado pactado no consiguió hacerse con la victoria, como ocurrió en 1907 con Ramón Alvarado, que perdió por más de 1000 votos contra su rival, Ruiz Megía⁴⁵. Así, alejar el foco de atención hacia otras zonas de la provincia parecía adecuado.

4. Conclusión: un viaje frustrado por el campo de Montiel

Curiosamente y tras los dos desengaños sufridos por los proyectos abandonados o ni siquiera puestos en marcha, los intentos por llevar los caminos de hierro a Infantes siguieron su curso. El último gran intento fue la campaña promovida por *El eco de Valdepeñas*, que pretendía revitalizar el asunto. Este periódico volvía a citar distintas presiones de los poderosos (sin dar nombres) para evitar que la línea pudiera ser una realidad. Pero hacía extensivas las críticas no solamente a Infantes, sino también a la propia Valdepeñas (el periódico los llama “fantasmones que tienen la persuasión de que la máquina

43.- De los Cobos (1999), p. 183.

44.- AHF, D-0442-002, exp. 2.

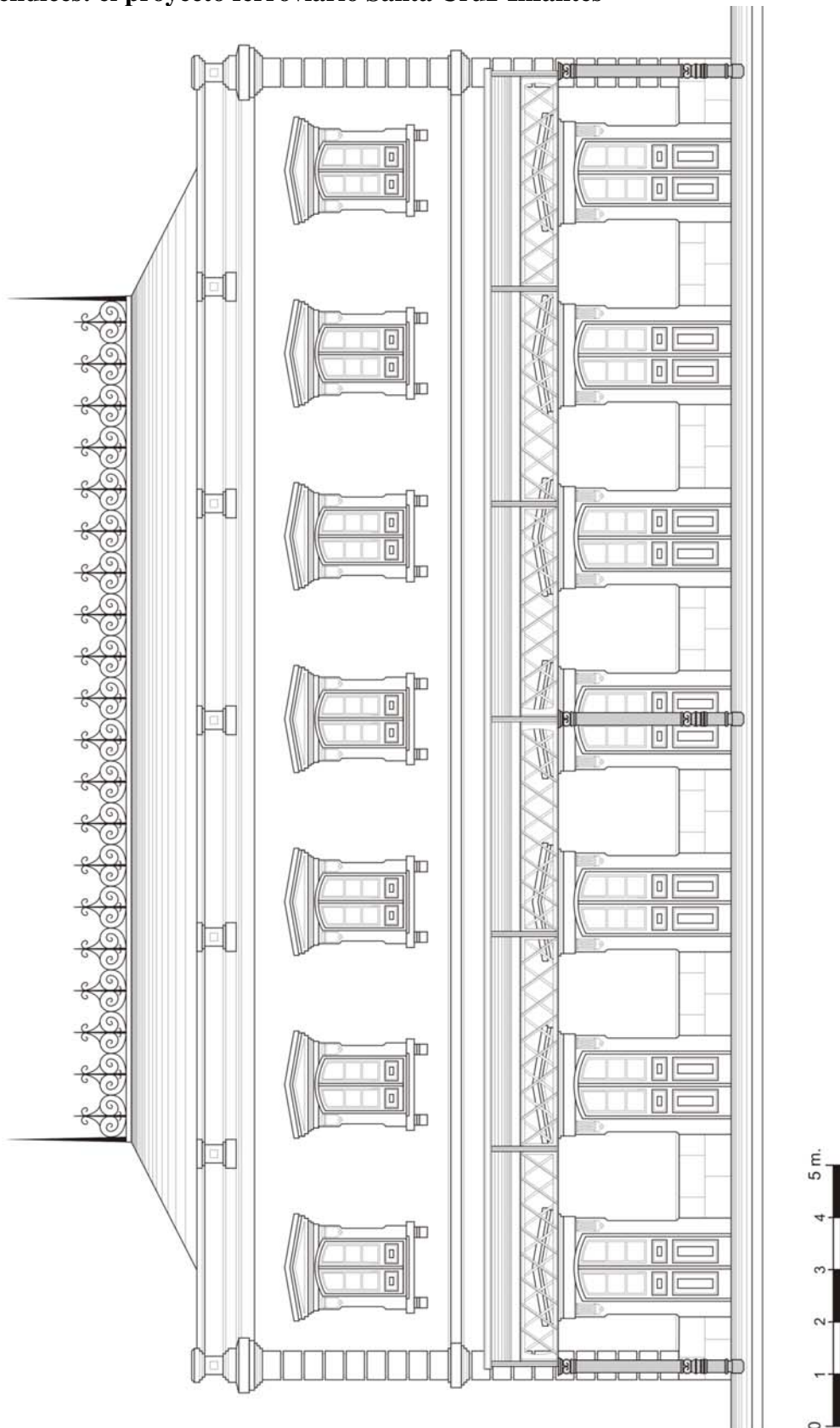
45.- Bascuñán, (2009), p. 108.

de vapor les va a privar de seguir imponiendo a las demás clases sociales la autoritaria que les es característica⁴⁶). La diatriba estaba en que Infantes, en ese momento, apostaba más por la línea desde Santa Cruz de Mudela, mientras que desde la ciudad del vino, que según los periodistas era el municipio que había puesto el dinero para la primera explanación, se trabajaba para que el Valdepeñas–Infantes fuera una realidad. En esa labor destacó sobre todo una persona: D. Abelardo Puebla, alcalde en ese momento de la localidad (que, aparte de su función como primera autoridad, al ser vinatero tenía bastantes intereses en que esta instalación fuera un hecho). El asunto promovido por el *Eco de Valdepeñas* saltó incluso a la prensa nacional: ABC lo recogía en sus páginas el 11 de julio de 1928. Este intento tenía además una doble vertiente: por un lado, conseguir que el *trenillo* adoptara el ancho normal y, en segundo lugar, conseguir la prolongación. La última tentativa se llevó a cabo por parte de Infantes en 1941, ansiando que el proyecto santacruceño fuese una realidad y esperando que la nacionalización llevase las vías hasta la localidad, lo que no terminó de suceder. Y ello no ocurrió por numerosas circunstancias, entre otras la desaparición de unos proyectos en detrimento de otros, la poca consistencia de algunos estudios, la incapacidad de la compañía del *trenillo* para hacer realidad la ley de 1907 y las argucias políticas que buscaban el beneficio electoral, desentendiéndose del proyecto ferroviario una vez obtenidos los objetivos. Se erigió así una frontera invisible entre dos comarcas históricas (una perteneciente al campo de Calatrava y la otra al de Montiel) que delimitó con precisión quirúrgica el crecimiento económico y social de los dos ámbitos territoriales y que influyó en todos los aspectos de la vida de la provincia de Ciudad Real.

46.- *El Eco de Valdepeñas*, 2 de mayo de 1927.

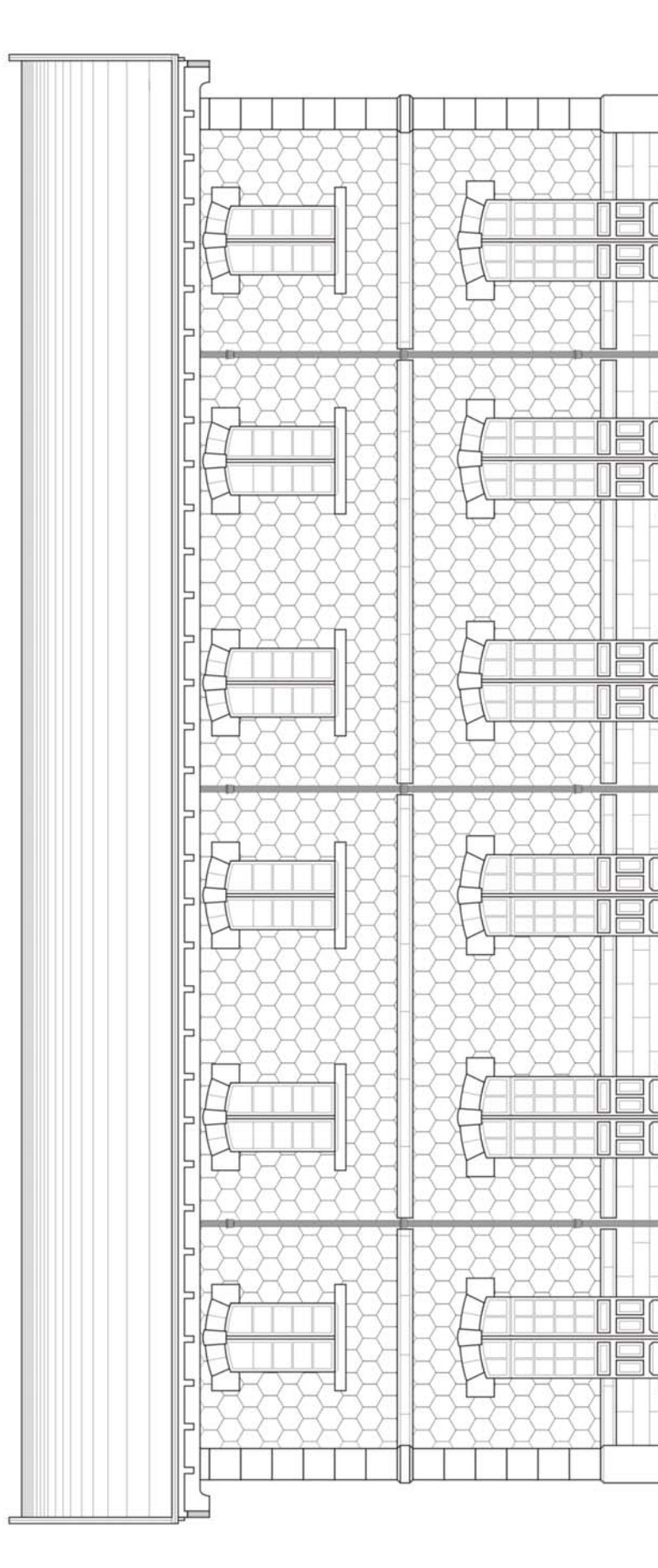
5. Anexos y apéndices: el proyecto ferroviario Santa Cruz-Infantes⁴⁷

Estación tipo Infantes - Fachada principal



47.- Todos los planos son de elaboración propia a partir de la información contenida en AGA, Obras públicas, signatura 24/9060.

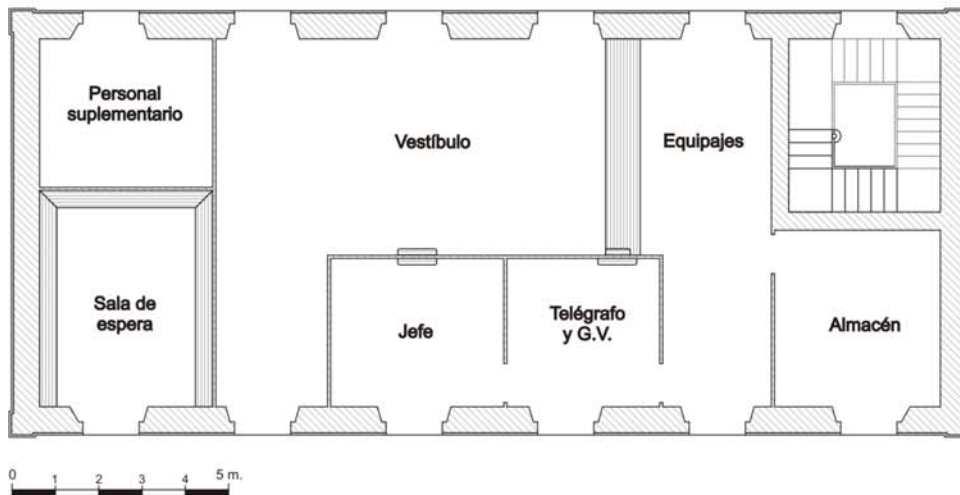
Estación tipo Torrenueva - Fachada



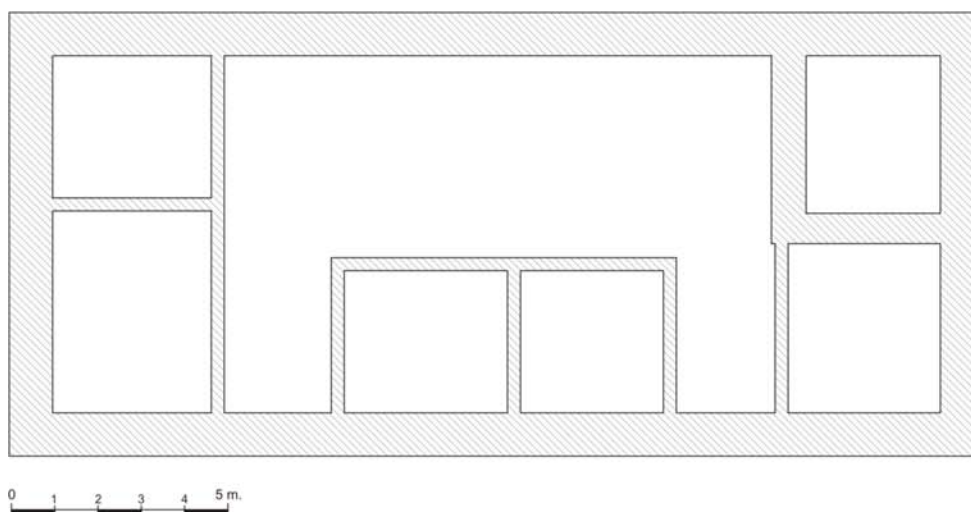
Estación tipo Torrenueva - Planta principal



Estación tipo Torrenueva - Planta baja

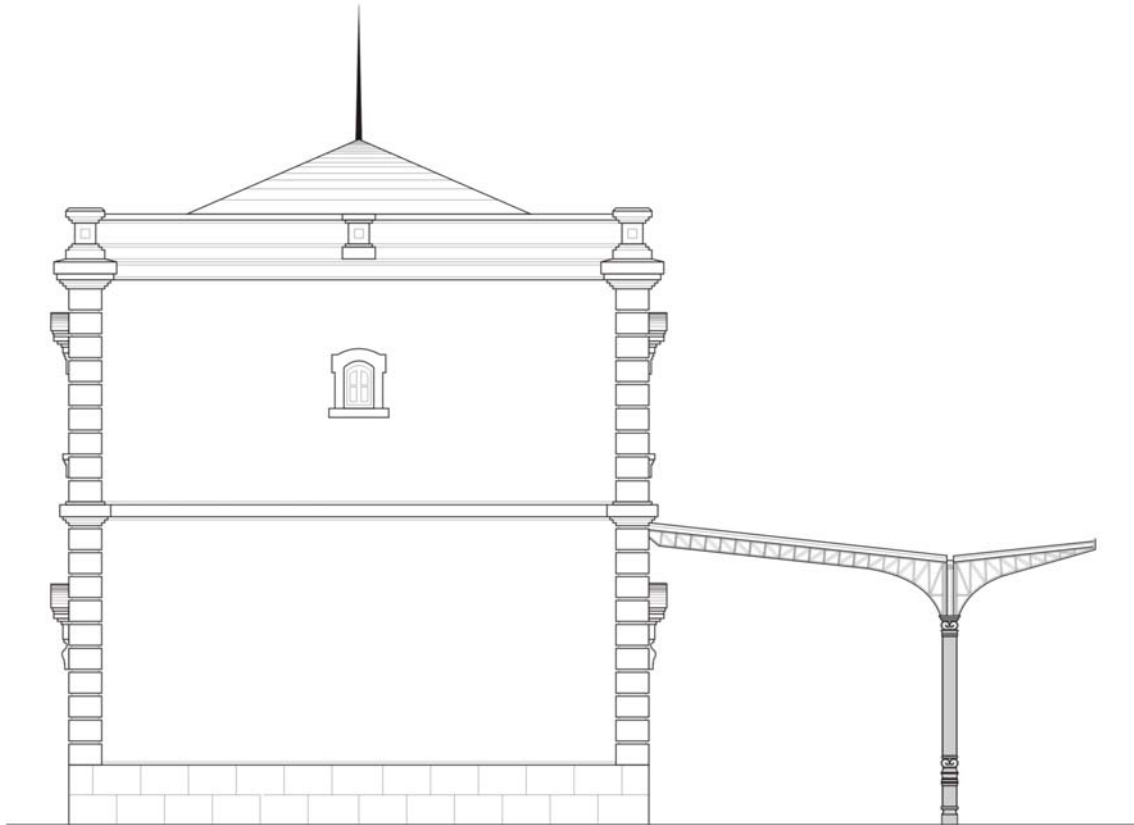


Estación tipo Torrenueva - Planta de cimientos



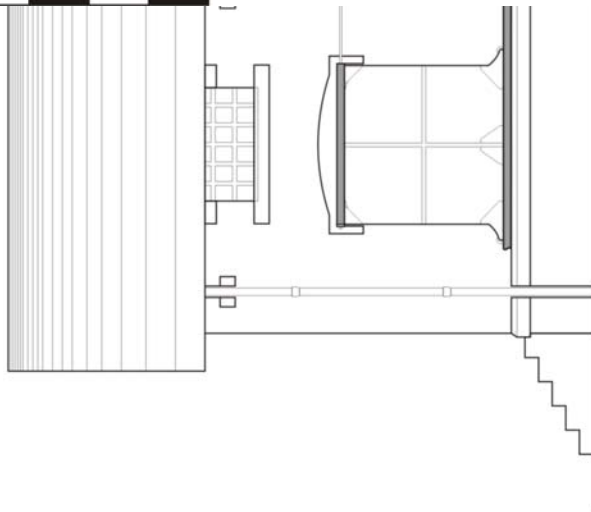
Estación tipo Infantes - Costado

Estación de Infantes - Muelle cubierto y cerrado



0 1 2 3 4 5 m.

Alzado

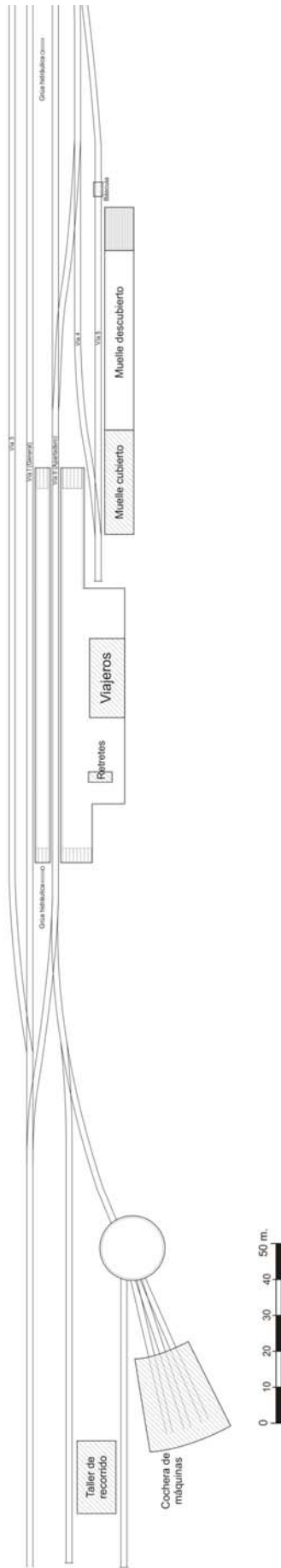


0 1 2 3 4 5 m.

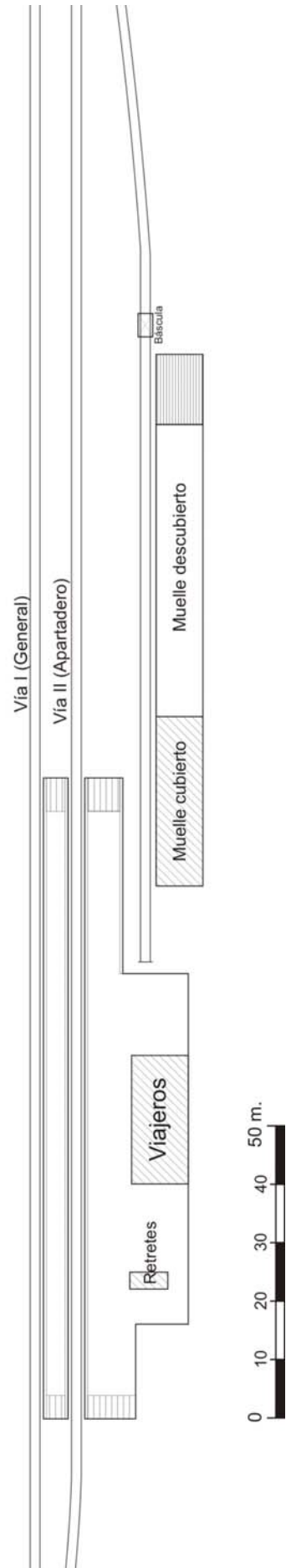
Tipo de muelle de mercancías Sección transversal



Estación tipo Infantes - Disposición general



Estación tipo Torrenueva - Disposición general



Fuentes y bibliografía

Archivo General de la Administración, Obras Públicas, signaturas 24/9060, 24/18509, 24/13451, 25/28499 y 25/28800.

Archivo Histórico del Ferrocarril, C-1277-018, D-0327-001, D-0442-002.

Archivo Municipal de Valdepeñas, Caja 844, libros de actas de 1856 y 1860.

Boletín Oficial de la Provincia de Ciudad Real.

El centro mercantil.

El clamor público.

El eco de Valdepeñas.

El porvenir.

Gaceta de los caminos de hierro.

Heraldo de Valdepeñas.

Juventud.

La discusión.

La época.

La iberia.

La tribuna.

Madrid científico.

Revista de obras públicas.

Revista ilustrada de banca, ferrocarriles, industria y Seguros.

BARREDA FONTES, José Luis (1986): *Caciques y electores*, Instituto de Estudios Manchegos, Ciudad Real.

BASCUÑÁN AÑOVER, Oscar (2009): “Valdepeñas en la Restauración: caciquismo, cambio social y conflicto, 1875-1923”, en *4º Ciclo de conferencias Valdepeñas y su historia*, Ayuntamiento de Valdepeñas.

CORDERO, Ramón (1978): “La construcción” en ARTOLA, Miguel (dir.), *Los ferrocarriles en España 1844/1943. Vol. I. El estado y los ferrocarriles*, Servicio de estudios del Banco de España, Madrid.

DE LOS COBOS ARTEAGA, Francisco (1999): “Valdepeñas–Puertollano. Un ferrocarril vasco para un latifundio manchego” en *Studia Academica n° 8*, UNED, Cuenca.

.- (2005): “Los ferrocarriles de vía estrecha en Castilla–La Mancha. Los trenillos del agua” en MUÑOZ RUBIO, Miguel (dir.), *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España. Volumen I: empresas y marco regional*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

ESTEVE GARCÍA, Juan Pedro (2003): “El ferrocarril de Madrid a Ciudad Real (1878-1988)” en *Actas del II Congreso del Ferrocarril*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Gijón.

GALLEGO PALOMARES, José Ángel (2001): *Alcázar de San Juan. Ferrocarril y desarrollo*, Biblioteca de Autores Manchegos, Ciudad Real.

Memoria de la Compañía del ferrocarril de Valdepeñas a Albacete (1908): Valdepeñas.

MATEO DEL PERAL, Diego (1978): “Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)” en ARTOLA, Miguel (dir.), *Los ferrocarriles en España 1844/1943. I. El estado y los ferrocarriles*, Servicio de estudios del Banco de España, Madrid.

WAIS, Francisco (1987): *Historia de los ferrocarriles españoles*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.