

# **LA POLÍTICA FERROVIARIA DE LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA EN CIUDAD REAL (1923-1930): MUCHOS PROYECTOS Y POCAS REALIZACIONES.**

Carlos Fernández-Pacheco Sánchez-Gil.

Concepción Moya García.

## **1. La Dictadura de Primo de Rivera: nuevos aires en la política ferroviaria.**

La llegada al poder del general Miguel Primo de Rivera en septiembre de 1923, tras un golpe incruento apoyado y alentado por amplios sectores de la sociedad, desde la propia Monarquía hasta partidos de izquierda, debido al agotamiento del régimen anterior, caciquil y basado en una alternancia pactada, que había llevado al sistema a un callejón sin salida, incapaz de renovarse y acosado por graves problemas sociales y el agravamiento del conflicto en Marruecos, configurará un nuevo régimen, con un marcado carácter militar en un principio, aunque se iría difuminando poco a poco, y adoptando una postura regeneracionista, siendo la eficacia su principal objetivo, con una política tecnócrata, de realización de obras públicas y mejoras en las infraestructuras y comunicaciones, y un fuerte intervencionismo del Estado, algo que ya se empezaba a vislumbrar en otros países, y que se acentuaría tras la grave crisis económica de 1929. Este intervencionismo estatal se aplicaría en todos los campos: el energético, con la fundación de Campsa; el hidráulico, creando las Confederaciones Hidrográficas y proyectando embalses y trasvases; y una política basada en el desarrollo de las vías de comunicación, con mejoras en las carreteras y en el ferrocarril, buscando una modernización del Estado y de la sociedad en su conjunto.

El ferrocarril fue uno de los primeros beneficiarios de los proyectos de ayuda pública, pero el desastroso estado en que se encontraban las compañías que controlaban el negocio ferroviario, hizo necesario que se dictaran unas normas y un marco regulador por el Estado, para evitar que las inversiones cayeran en un pozo sin fondo. En octubre de 1923 se crea una comisión con el objeto de llevar a cabo una reestructuración de las líneas entre las diferentes compañías, creando agrupaciones más operativas y con una mejor distribución territorial, pero la oposición de las compañías ferroviarias más importantes, dio lugar al fracaso de este intento. Tras este fracaso, el Directorio Militar encargó al Consejo Superior de Ferrocarriles, creado para llevar a cabo esta nueva política ferroviaria, redactar una nueva normativa que regulara las relaciones entre el Estado y las Compañías Ferroviarias, lo que llevó a la aprobación tras múltiples discusiones, del Estatuto del 12 de julio de 1924. El Estatuto tenía un carácter intervencionista, con el control de las tarifas por el Estado y el compromiso de que éste asumiría la renovación y ampliación de la red existente, a la vez buscaba la racionalización del servicio ferroviario y era un primer paso para una futura nacionalización. A consecuencia de su creación se fijó la ayuda financiera aportada por el Estado para mejorar las vías y el material ferroviario, subvencionando el interés de una nueva Deuda Ferroviaria, para atraer capitales, al tiempo que se redactaban leyes con el objetivo de crear nuevas líneas de ferrocarril para articular mejor el territorio.

## **2. Situación de las líneas ferroviarias en la provincia de Ciudad Real.**

La provincia de Ciudad Real en 1923 era cruzada por varias líneas ferroviarias: la de Madrid a Alicante, que incluía dentro de la provincia el tramo entre Alcázar de San Juan, primer pueblo donde llegó el ferrocarril en junio de 1854 y Socuéllamos, con las estaciones de Criptana, Río Zancara (próxima a Pedro Muñoz) y Socuéllamos, inaugurándose la línea hasta Albacete en marzo de 1855. Después se construyó la de Alcázar a Ciudad Real,

comenzando los trabajos en abril de 1859, tras ceder el marqués de Villamediana la concesión a la Compañía Madrid-Zaragoza-Alicante (M.Z.A.), llegando a Manzanares en junio de 1860, a Daimiel en octubre del mismo año, a Almagro en enero del año siguiente y finalizando en Ciudad Real el 14 de marzo de 1861. Posteriormente se amplió la línea de Manzanares hasta Córdoba, comenzando los trabajos en octubre de 1860, llegando a Santa Cruz de Mudela en abril de 1862, y a Venta de Cárdenas en el límite de la provincia en mayo de 1865, debido a las dificultades que suponía la construcción del ferrocarril en la escarpada zona de Despeñaperros. La siguiente línea que se construyó fue la de Ciudad Real a Badajoz, pasando por Argamasilla de Calatrava, Puertollano, Veredas, Almadenejos y otras zonas poco pobladas del valle de Alcudia, y aunque se empezó a construir a finales de 1861, no se terminaría hasta noviembre de 1866. Finalmente en febrero de 1879 es inaugurada la línea directa entre Madrid y Ciudad Real<sup>1</sup>, que penetra en la provincia por Fuente el Fresno, atravesando Malagón y Fernancaballero hasta llegar a la capital. Todas las líneas citadas formaban parte de la Compañía M.Z.A. El último ferrocarril de vía ancha construido en la provincia es el de Cinco Casas a Tomelloso, finalizando su construcción en septiembre de 1914, para dar salida a la gran riqueza vinícola de los pueblos de Argamasilla de Alba y Tomelloso, siendo explotado por la empresa propietaria.

Estas líneas principales eran complementadas por los llamados ferrocarriles económicos, de vía estrecha, que habían sido construidos generalmente al amparo de los intereses de las compañías mineras para dar salida a su producción, y son: el de Minas de San Quintín a Puertollano, ferrocarril minero de 26 kms., de ancho métrico, cuyo primer tramo entre San Quintín y Almodóvar del Campo de 18 kms. se terminó de construir en diciembre de 1898 y el de Almodóvar a Puertollano, de 8 kms., el año siguiente, y el de Valdepeñas a Puertollano, de mayor longitud (76 kilómetros), pero con vía más estrecha de sólo 75 centímetros, y que daba servicio a un número importante de pueblos (Moral de Calatrava, Granátula, Calzada de Calatrava, Aldea del Rey y Argamasilla de Calatrava), inaugurándose el tramo Valdepeñas-Calzada de 43 kilómetros, en diciembre de 1893 y el de Calzada a Puertollano, con 33 kilómetros, en febrero de 1903.

Como vemos la red ferroviaria que cruzaba la provincia de Ciudad Real era claramente insuficiente, dejando amplias zonas totalmente aisladas del ferrocarril, como el Campo de Montiel, la zona de los Montes o Sierra Madrona, mientras que otros pueblos importantes se encontraban a una distancia considerable de las líneas de ferrocarril. En cuanto al servicio de viajeros prestado, la línea de Madrid a Alcázar tenía un servicio bastante satisfactorio, al igual que hacia Andalucía, y así por ejemplo un expreso hacía el recorrido entre Madrid y Manzanares en tres horas y treinta y cuatro minutos, lo que hace una media de 55,6 km./h, sin embargo la línea directa entre Madrid y Ciudad Real tenía un servicio muy deficiente, con dos únicos trenes de viajeros, un correo mixto que recorría los 173 kilómetros de trayecto en seis horas y un mixto mercancías que lo hacía en siete horas y cuarto (una media de 28,8 y 23,8 km./h), siendo a veces más rápido hacer el recorrido por Alcázar y Manzanares, a pesar de tener que esperar dos horas de enlace<sup>2</sup>. El nefasto servicio dado llevará a la Cámara de Comercio e Industria de Ciudad Real a enviar un oficio el 22 de septiembre de 1925, al Director General de M.Z.A. solicitando mejoras en los servicios ferroviarios de Ciudad Real, así como una mejora del trazado para evitar la bifurcación de Torrubia, que creaba problemas al crecimiento de la zona oeste de la capital. La contestación del Sr. Maristany, director general de M.Z.A., llega el 22 de octubre, comprometiéndose a mejorar los horarios creando un tren rápido alterno entre Madrid y Badajoz, acelerando la marcha de los actuales trenes correos y convirtiendo el mixto en un

ómnibus, en cuanto a la mejora del trazado lo deja en manos del Consejo Superior Ferroviario<sup>3</sup>. Los nuevos horarios entrarán en vigor el 4 de enero de 1926, con un tren rápido diurno alterno que hará el recorrido entre Madrid y Ciudad Real en cuatro horas, comprometiéndose a hacerlo diario en un año, ganando además el correo cuarenta y cinco minutos y el ómnibus una hora y cuarto, en su recorrido entre Madrid y Ciudad Real<sup>4</sup>. Todo ello supuso una notable mejora en las comunicaciones de Ciudad Real con Madrid, Puertollano y Badajoz, sin embargo la promesa de que el tren rápido fuera diario no fue cumplida y a finales de 1927 y 1928, varias autoridades locales y provinciales y la Cámara de Comercio e Industria exigen al director de la Compañía, que cumpla su promesa, poniendo como justificación el fuerte aumento de viajeros de Ciudad Real con Madrid y Extremadura<sup>5</sup>. En cuanto a la mejora del trazado, que oprimía la zona oriental de la capital, en octubre de 1928, el ingeniero de M.Z.A. Carlos Gutiérrez Hernández visita Ciudad Real para comenzar el proceso de expropiaciones, y llevar a cabo la desviación de la directa de Madrid, prometiendo que las obras comenzarán en dos meses, para terminar en el plazo de un año<sup>6</sup>, pero no será hasta 1933, cuando concluyan dichas obras. Otras mejoras importantes llevadas a cabo en infraestructuras durante este período, serán la construcción de un puente metálico de cuatro tramos sobre el río Guadiana entre Fernancaballero y Ciudad Real, inaugurado en junio de 1927<sup>7</sup>, y otro de seis arcos realizado en el mismo año sobre el río Guadalén, cerca del límite de la provincia de Ciudad Real con Córdoba y Badajoz<sup>8</sup>.

Las líneas de vía estrecha no daban mejor servicio, siendo numerosas las quejas que aparecían en la prensa sobre la de Valdepeñas a Puertollano, destacando el mal servicio que daba y el material obsoleto que utilizaba, siendo su único interés la cuenta de resultados y los beneficios que podían obtener. La Compañía ante su deficiente situación económica recibió del Consejo Superior de Ferrocarriles ayudas por valor de 600.000 pesetas, pero no consiguieron mejorar su situación, continuando el mal estado de conservación de su material y su pésimo servicio, lo que hizo levantar numerosas voces que pedían su incautación por el Estado en 1929, al haberse cumplido el período transitorio del Decreto Ley de 8 de Agosto de 1926<sup>9</sup>, que regulaba las ayudas del Estado, aunque no sería hasta la República, en febrero de 1932, cuando se hiciera el Estado cargo de ella.

### **3. Proyectos para la construcción de nuevas líneas en la provincia de Ciudad Real.**

#### **3.1. El anteproyecto del Plan General de Ferrocarriles.**

El Gobierno plasmará su objetivo de ampliar las líneas de ferrocarril en la Real Orden de 7 de marzo de 1925, donde aparece el anteproyecto del Plan General de Ferrocarriles, redactado por la Sección de Planes y Proyectos del Consejo Superior Ferroviario, que será publicado en la Gaceta de Madrid seis días después, y en el que figuran las nuevas líneas que se deben construir y que suman un total de 9.136 kilómetros en todo el territorio, agrupándolas según su interés (nacional, regional o local). De todas ellas cuatro atraviesan la provincia de Ciudad Real, dos de carácter nacional (Puertollano-Córdoba y Guadalajara-Alcázar) y dos regionales (Cáceres-Ciudad Real por Herrera del Duque y Valdepeñas-Alcaraz). Además incluía la línea de Puertollano a La Carolina, cuya concesión ya estaba adjudicada y las obras a punto de comenzar. Veamos estos proyectos de forma individual:

**3.1.1. Línea de Puertollano a Córdoba.** La unión directa entre Puertollano y Córdoba, acortando el largo trayecto a través de Manzanares o por la línea de Almorchón, dio lugar a numerosos proyectos que no llegaron a plasmar. En octubre de 1880 se redacta un proyecto que unía Puertollano con Alcolea, de 126,561 kilómetros y que incluía 23 túneles de 8.871 metros y 8 puentes o viaductos con un total de 1.330 metros, teniendo un coste medio por

kilómetro de 289.870,83 pesetas, siendo el presupuesto total de la línea, sin contar los gastos de material móvil, accesorios y estudios, de 36.686.342 pesetas. Este proyecto sería mejorado en diciembre de 1883 por el ingeniero Muruve, que establecía el enlace entre Veredas y El Carpio, con un recorrido menor, de sólo 112,390 kilómetros, con 16 túneles de 6.555 metros y 3 puentes o viaductos de 141 metros, reduciéndose el coste total de la obra a 26.401.824 pesetas. A pesar de la mejora que suponía el segundo proyecto, no se llegó a realizar, devolviéndose el 19 de abril de 1904 la fianza al concesionario<sup>10</sup>.

El ferrocarril que aparecía en los planes del gobierno tenía una longitud de 141 kilómetros de los que 30 transcurrían por la provincia de Ciudad Real, cruzando por Fuencaliente, Mestanza e Hinojosas, lo que contribuiría al desarrollo de las cuencas mineras del valle de Alcudia<sup>11</sup>. Gracias a este ferrocarril se podrían explotar los yacimientos de galena y blenda de Sierra Madrona, así como los importantes filones de blenda del valle de Fuencaliente, favoreciendo además el transporte del carbón de la cuenca de Puertollano hacia los puertos del sur de la Península<sup>12</sup>. Otra causa aducida para su construcción era su carácter estratégico, pues reduciría la distancia entre Madrid y Algeciras en 110 kilómetros, favoreciendo las comunicaciones con el norte de Marruecos, algo necesario en esos momentos, a causa del sangriento conflicto bélico que se vivía en el protectorado marroquí<sup>13</sup>.

**3.1.2. Línea de Guadalajara a Alcázar de San Juan.** De carácter nacional con una longitud de 165 kilómetros, de los cuales sólo 11 transcurrían por Ciudad Real, afectando a un único pueblo de la provincia, Alcázar. Tenía el objetivo de acortar las distancias entre la línea de Zaragoza a Madrid, comunicándola mediante este atajo con la de Madrid a Levante y Andalucía en el nudo ferroviario de Alcázar, pero los beneficios que podía representar para la provincia de Ciudad Real eran mínimos.

**3.1.3. Línea de Cáceres a Ciudad Real por Herrera del Duque.** De carácter regional, salía de Cáceres y a través de Trujillo se dirigía hacia Logrosán, y desde allí por una zona poco poblada, cruzaba el nordeste de Badajoz por Herrera del Duque, entrando en Ciudad Real, pasando por Puebla de Don Rodrigo, Luciana, Piedrabuena y Alcolea, zona alejada del ferrocarril y mal comunicada, ya que la única carretera que la cruzaba había sido terminada hacía poco, y todavía había un puente en construcción, lo que dificultaba su acceso. Las riquezas de esta aislada comarca tenían difícil salida, y sus abundantes recursos forestales, mineros, agrarios y pecuarios debían ser conducidos a la estación de Ciudad Real<sup>14</sup>, lo que provocaba el encarecimiento del transporte y las dificultades para su comercio.

**3.1.4. Línea de Valdepeñas a Alcaraz.** Este proyecto no era nuevo, ya que en el año 1907 el diputado Guyón pidió la concesión de la línea de Valdepeñas a Alcaraz, recibiendo muy pronto la adhesión de varios alcaldes del Campo de Montiel (Torre de Juan Abad, Cózar y Castellar de Santiago)<sup>15</sup>. En noviembre de ese mismo año se constituye la Compañía del Ferrocarril Valdepeñas-Albacete, para llevar a cabo el proyecto realizado por el ingeniero Ros. El primer tramo de trece kilómetros se construyó a un precio inferior al presupuestado, pues se hizo con sólo 45.225 pesetas, cuando se calculó su coste en 94.308 pesetas, gracias al bajo precio pagado por los terrenos. Tras haber realizado la explanación de más de veinticinco kilómetros, las obras se paralizaron.

El proyecto del Consejo Superior Ferroviario tenía una longitud de 85 kilómetros, de los que 65 pertenecían a la provincia de Ciudad Real, llevando a cabo su recorrido por las localidades de Pozo de la Serna, Alcubillas, Infantes, Fuenllana, Villahermosa, Villanueva de la Fuente, terminando en la localidad albaceteña de Alcaraz. Su viabilidad económica se

basaba en la exportación de los productos forestales y aceites de la sierra de Alcaraz y de los vinos y cereales de los pueblos del partido de Infantes<sup>16</sup>, dos zonas aisladas hasta ese momento del ferrocarril. Además uniría la línea de Manzanares a Córdoba y la de vía estrecha de Puertollano a Valdepeñas, con la proyectada línea de Baeza a Albacete y Requena, que tenía previsto su paso por Alcaraz, mejorando la conexión con la zona oriental del país.

**3.1.5. Línea de Puertollano a La Carolina.** Su concesión ya había sido adjudicada y las obras parecían a punto de comenzar, con un recorrido de 114 kilómetros, siendo incluida en el anteproyecto. El objetivo de este ferrocarril era unir las cuencas hulleras de Puertollano con los centros mineros y metalúrgicos de La Carolina y Linares.

El primer proyecto para esta línea fue realizado por el ingeniero francés A. Massart en septiembre de 1890, en el que partiendo de Puertollano seguiría una serie ininterrumpida de valles, hecho que permitía construir la línea sin tener que perforar túneles, ni llevar a cabo trabajos de gran importancia hasta llegar a La Carolina y Linares. Su longitud sería de 112 kilómetros, vía de un metro y un coste de 7.713.035 francos, calculando un rendimiento de capital del 14,90%, gracias al tráfico de hulla (55.00 tdas.), minerales (80.000 tdas.), productos forestales y agrícolas (15.000 tdas. de trigo y 12.500 de vinos y aceites), ganadería (33.000 cabezas), estaciones balnearias y viajeros (unos 10.000)<sup>17</sup>.

### **3.2. El Informe del Consejo Provincial de Fomento de Ciudad Real.**

El Anteproyecto del Plan General de Ferrocarriles no cayó muy bien en la provincia de Ciudad Real, ya que de 9.136 kilómetros de construcción de nuevas líneas, sólo un 2,03%, 186 kilómetros, estaban incluidas dentro de la misma. Teniendo en cuenta las insuficientes líneas existentes, el plan no hacía sino agravar la deficitaria situación ferroviaria que vivía Ciudad Real. El Gobierno dio un plazo de dos meses, desde la publicación del anteproyecto el 13 de marzo para presentar las alegaciones que se creyeran oportunas sobre el mismo, lo que provocó que el Consejo Provincial de Fomento decidiera realizar un informe, que le fue encomendado al Ingeniero Jefe de Obras Públicas D. Ezequiel Naranjo, siendo aprobado por dicho Consejo en una reunión que tuvo lugar el 9 de mayo, decidiendo presentarlo al Gobierno acompañado de las instancias presentadas por ayuntamientos y particulares, solicitando la inclusión de nuevas líneas o su modificación.

El informe del ingeniero Naranjo propone la construcción de cuatro nuevas líneas, una nacional de Manzanares a La Roda, dos regionales, de Talavera de la Reina a Ciudad Real, por Navahermosa, y de Infantes a Génave y una local de Malagón a Alcázar de San Juan, con una longitud de 453 kms., de los que 237 discurrirían por la provincia de Ciudad Real.

**3.2.1. Línea de Manzanares a La Roda.** La construcción de este ferrocarril afectaría al conjunto de la economía nacional, siendo las principales causas que motivan su construcción: establecer un itinerario continuo desde Cáceres y la frontera portuguesa hasta Valencia, facilitar el tráfico de los productos de las regiones del centro, este y oeste de la Península, estableciendo corrientes de exportación e intercambio, acortando los largos recorridos existentes, y porque junto a otros ferrocarriles incluidos en el anteproyecto, como el de Cáceres a Ciudad Real, contribuiría a la defensa nacional, facilitando la movilización de este a oeste en caso de guerra<sup>18</sup>. Como podemos ver, los motivos de su construcción son de índole económica, comercial y militar, debido a la militarización de régimen, aunque también se darán otras causas, más apropiadas para una administración moderna, como es el fomento del turismo, ya que al discurrir el trazado, próximo a las lagunas de Ruidera, con bellos paisajes, aunque desconocidos por los problemas de acceso y la escasez de medios de alojamiento, la construcción de esta línea convertiría este

enclave en un centro turístico. Como se ha visto en la actualidad, no iban mal encaminados. También se mejorarían las comunicaciones entre dos comarcas colindantes de Ciudad Real y Albacete, que podrían comercializar mejor su riqueza. Esta línea permitiría conectar las de Andalucía y Levante, evitando el nudo de Alcázar y acortando el tiempo de recorrido.

Los pueblos de Ciudad Real que recorrería este ferrocarril, serían Manzanares, Membrilla, La Solana, Alhambra y Ruidera, con una longitud de 104 kilómetros de los que 55 discurrirían por la provincia de Ciudad Real. No era la primera vez que se proyectaba un ferrocarril que cruzara por dichos pueblos, ya que en julio de 1887 se presentó un proyecto que a través de esta comarca unía Manzanares con Albacete y Utiel, siendo obra del ingeniero Marqués y el concesionario D. Ramón de Alfaro y Saavedra<sup>19</sup>.

**3.2.2. Línea de Talavera de la Reina a Ciudad Real, por Navahermosa.** Surge como alternativa a la línea que con carácter regional se está preconizando entre Talavera de la Reina y Alcázar de San Juan, que no beneficiaría a ningún pueblo de la provincia. Por ello el Consejo de Fomento pide que se construya una línea directa desde Talavera de la Reina a Ciudad Real, que además en Villahermosa, enlazaría con la proyectada línea de esta localidad a Toledo. Este ferrocarril sería de largo recorrido, 232 kilómetros, 80 de ellos en Ciudad Real, creándose un importante tráfico entre dos comarcas colindantes de Toledo y Ciudad Real, dando un económico medio de transporte a los pueblos ciudarrealeños de Navas de Estena, Retuerta, Porzuna y Picón, a la vez pasaría próxima a otros pueblos como Anchuras, Horcajo de los Montes y Alcoba, que podrían a través de caminos vecinales, y sin un sobre coste excesivo, tener acceso al ferrocarril<sup>20</sup>. Gracias a ello estos pueblos del partido de Piedrabuena y sobre todo los de la zona de los Montes podrían salir de su eterno aislamiento. Junto a este proyecto surge otra iniciativa, a propuesta del Obispo Prior de Ciudad Real, Sr. Estenaga, como una ampliación de la proyectada línea de Toledo a Villahermosa, para continuarla hasta Puertollano, pasando por Navas de Estena, Retuerta, Alcoba, Navalpino, Arroba, Puebla de Don Rodrigo, Saceruela, Abenojar, Cabezardos, Villamayor de Calatrava, Almodóvar del Campo y Puertollano, afectando a una zona más amplia de la provincia y a mayor cantidad de pueblos, y si además lo unimos al proyecto de Puertollano a Córdoba, se establecería una comunicación directa entre Toledo y Córdoba, dando un notable impulso al turismo, favoreciendo las comunicaciones de estas dos bellas ciudades plagadas de monumentos, y evitando el paso de Despeñaperros, lo que favorecería el movimiento de mercancías y viajeros desde el centro de la Península hacia los puertos del sur, incluyendo la rica cuenca minera de Puertollano, al tiempo que ayudaría al desarrollo de la poco explotada y rica comarca de los Montes<sup>21</sup>. Esta última línea sería promocionada por los diputados provinciales D. Vicente Calatayud y D. Ponciano Montero, que solicitaron a los alcaldes de los pueblos afectados, que enviaran telegramas pidiendo su inclusión en el Plan general de Ferrocarriles<sup>22</sup>.

**3.2.3. Línea de Infantes a Génave.** Su objetivo era unir la población de Infantes con la proyectada línea de Baeza a Requena, comunicando la aislada comarca del partido de Infantes. Su trazado recorrería los pueblos de Infantes, Cózar, Montiel, Torre de Juan Abad, Almedina, Santa Cruz de los Cáñamos, Terrinches y Villamanrique, zona aislada y poco poblada cuyos abundantes productos, vinícolas y cerealísticos, debían ser transportados a lomos de caballerías a los pueblos de las comarcas colindantes de Jaén y Albacete, situados en la Sierra de Segura, por no tener otro medio de transporte. Además la línea cruzaría los citados pueblos, con una notable cosecha aceitera y una gran riqueza forestal que no se explotaba, por las dificultades de transporte para su exportación. Esta

línea sería una prolongación de la de Valdepeñas a Alcaraz, y a partir de Infantes iría a enlazar con de Baeza a Requena, en la estación más próxima a la población jienense de Génave<sup>23</sup>. La construcción de un ferrocarril con principio en Infantes ya se había intentado en 1899, cuando la Compañía del Ferrocarril Económico Transversal de la Mancha, presentó un proyecto de Infantes a Albacete, con una longitud de 164 kms. y un coste de 5.691.981 pesetas, pero que tras su aprobación por el Gobierno fue olvidado<sup>24</sup>.

**3.2.4. Línea de Malagón a Alcázar de San Juan.** Es la única clasificada como local de todas la proyectadas, ya que la totalidad de sus 66 kilómetros discurren por la provincia de Ciudad Real. El objeto de este proyecto es unir Malagón en la línea de Madrid-Badajoz, con Alcázar donde se bifurcan las que van de Madrid a Levante y Andalucía, acortando de esta forma las distancias entre Extremadura y las costas levantinas. El ferrocarril de Malagón a Alcázar uniría las localidades de Fuente el Fresno, Villarrubia de los Ojos, Las Labores, Puerto Lápice y Herencia, quedando muy próximo a otras localidades como Arenas y Villarta de San Juan, que también podrían aprovecharse de su uso<sup>25</sup>. Una comarca llana y próspera, con una importante producción de cereales, vino y aceite, cuya exportación encuentra dificultades debido a las distancias que deben recorrer por carretera y los transbordos, encareciendo considerablemente los gastos de transporte.

La construcción de este ferrocarril era solicitada desde hacía varios años, siendo numerosas las peticiones llevadas a cabo por la prensa para su realización, y que beneficia sobre todo a los importantes pueblos de Villarrubia de los Ojos y Herencia<sup>26</sup>. Además debido a su situación, se estudió la instalación de una central eléctrica para aprovechar la corriente del río Guadiana, y producir la energía eléctrica necesaria para mover este ferrocarril, con el consiguiente ahorro que supondría con respecto a la utilización de máquinas de vapor<sup>27</sup>.

### **3.3. Otros proyectos de ferrocarril.**

Aunque el Consejo Provincial de Fomento de Ciudad Real pidió la inclusión de cuatro líneas de ferrocarril, también recomendó la construcción de otras dos, aunque dejó la iniciativa para solicitar su realización a los pueblos afectados. Estas líneas eran: un ferrocarril de Ciudad Real a Carrión y Torralba y la ampliación de la línea de Cinco Casas a Tomelloso para conectarla con la de Levante. Además se reactivaron los proyectos de ferrocarril que aunque habían sido proyectados hacía algunos años no se habían construido, como el caso del llamado ferrocarril central de la Mancha que uniría Alcázar de San Juan con Toledo, e incluso se estudiaría una versión más económica de éste que transcurriría entre Cinco Casas y Mora, así como otro proyecto entre Daimiel y Alcázar. Finalmente, ante las dudas que surgieron entre algunos poderes locales y comarcales de que se llevaran a cabo estos proyectos, los ayuntamientos de la comarca de Manzanares e Infantes, proyectaron un ferrocarril que uniera ambas localidades, planeando construirlo mediante sus propios recursos. Vamos a ver a continuación todos estos proyectos, que surgen al amparo de la fiebre constructora del momento y del informe del Consejo Provincial de Fomento, aunque ajenos a él.

**3.3.1. Línea de Ciudad Real a Carrión y Torralba de Calatrava.** El Consejo de Fomento no presenta este proyecto al Gobierno, aunque lo avala al llamar la atención sobre él destacando la prosperidad de dichos pueblos y el ahorro que supondría la eliminación de los transbordos que encarecen su comercio, pero deja su defensa a las localidades afectadas, las cuales presentan un escrito conjunto sobre su viabilidad, que se unirá al informe presentando por el Consejo. Esta línea de 16 kilómetros serviría para unir Ciudad Real con Carrión y Torralba de Calatrava.

Los alcaldes de ambos pueblos destacan las dificultades que tienen para desarrollar su comercio por los excesivos gastos que supone el transporte por carretera y el alejamiento de los circuitos económicos, al carecer de ferrocarril, presentando unos cuadros estadísticos con su producción y consumo, destacando los productos de importación y exportación que podrían afluir a la nueva línea, y piden se construya de ancho normal. Los tráficos más destacados que podría absorber este pequeño ferrocarril serían: en Carrión la exportación de 10.000 toneladas de yeso, 900 de cebada, 1.850 de patatas, 800 de aceite y 9.960 de vino y en Torralba 943 toneladas de cebada, 1.680 de patatas, 225 de aceite y 3.160 de vino, a lo que habría que sumar la importación de 200 toneladas de maderas y abono y otras 100 de carbón para cada uno de los dos pueblos y la exportación de 5.000 cabezas de ganado y un cálculo aproximado de ochenta viajeros diarios<sup>28</sup>. Como podemos ver la construcción de esta línea resulta poco viable, aislada y desconectada de las grandes redes, y que surge únicamente para el servicio de dos pueblos, que además no se encuentran excesivamente alejados de la capital.

**3.3.2. Prolongación del ferrocarril de Cinco Casas a Tomelloso.** Este es el segundo proyecto avalado por el Consejo Provincial de Fomento, que ve como beneficioso para la provincia la prolongación de esta línea para enlazar en Río Záncara o Socuéllamos con la de Madrid a Alicante, y de esta forma facilitar la exportación de la abundante producción vinícola de Argamasilla de Alba y Tomelloso hacia el Levante y sus puertos<sup>29</sup>. Resurge en 1927, cuando el director del ferrocarril, planeó la prolongación hasta Villarrobledo, como parte de un gran plan del que también formarían parte los proyectos de Villarrobledo a San Clemente y de Cinco Casas a Mora<sup>30</sup>, y en la década de los cuarenta volvería a proyectarse su ampliación hasta Socuéllamos, ofreciendo Tomelloso y Socuéllamos adelantar parte de los gastos de construcción y la gratuidad de los terrenos<sup>31</sup>. Este proyecto sí hubiera sido interesante y viable, ya que la línea de Cinco Casas a Tomelloso parece que quedó cortada en mitad de su recorrido y tiene una tendencia natural a continuar hacia la línea de Levante. Finalmente el fracaso de todos los proyectos de ampliación hizo que el ramal fuera languideciendo lentamente, acabando el tráfico de viajeros en 1970, y siendo definitivamente cerrada la línea en 1985.

**3.3.3. El ferrocarril central de la Mancha y la línea de Cinco Casas a Mora.** Fue proyectado por el Coronel de Ingenieros D. Antonio Luceño, para unir el nudo ferroviario de Alcázar de San Juan con Talavera de la Reina, siendo su recorrido a través de Herencia en Ciudad Real y Villafranca, Camuñas, Madrudejos, Consuegra, Manzaneque, Mora, Orgaz, Sonseca, Cuerva, Menasalbas, Los Navalmorales, San Martín de Pusa, Malpica y Puebla Nueva en Toledo. Las Cortes lo aprobaron, siendo adjudicada su concesión en julio de 1891<sup>32</sup>, al rico financiero y hacendado Joaquín Angoloti, antiguo senador y subsecretario de Hacienda, bien relacionado con importantes capitalistas y amigo personal de Comillas. Este formó una sociedad con el proyectista de la obra para llevarla a cabo. Los pueblos a los que afectaba el trazado ofrecieron los terrenos gratis y el pago de una subvención, consiguiendo además que la obra fuera subvencionada por las Diputaciones de Toledo y Ciudad Real, pero la muerte del concesionario y del proyectista, y que nadie fuera capaz de seguir con él provocó su abandono. En mayo de 1925, un miembro de la antigua sociedad, Francisco Rivas y un hermano del proyectista, Federico Luceño, solicitan que el proyecto fuera aceptado por el Consejo Superior Ferroviario, como parte de los nuevos ferrocarriles que se pensaban construir<sup>33</sup>.

Como el proyecto anterior no tuvo mucha aceptación, y su realización parecía que no se llevaría a cabo, el ingeniero José García Puch realizó un proyecto que partiendo de Cinco



Casas a Mora en una primera fase, continuaría después hasta Toledo. A finales de 1927 negoció con el director del ferrocarril de Cinco Casas a Tomelloso, Francisco Martínez Ramírez, que interesado por el proyecto se mostró dispuesto a financiarlo y llevar a cabo su construcción por el sistema cooperativo<sup>34</sup>, siendo un ferrocarril de vía ancha que permitiría la continuidad de la línea de Tomelloso hasta Toledo. Este nuevo proyecto provocó numerosas suspicacias en varios pueblos afectados, sobre todo en Villafranca de los Caballeros y Camuñas, ya que los alejaba del ferrocarril<sup>35</sup>.

**3.3.4. Línea de Daimiel a Alcázar de San Juan.** Este proyecto al igual que el anterior, fue redactado por el coronel Luceño, cuya concesión le fue otorgada a la sociedad formada por éste y el financiero Angoloti. Su recorrido transcurría desde Daimiel por Villarrubia de los Ojos, Las Labores, Puerto Lápice y Herencia, terminando en Alcázar de San Juan, siendo también Francisco Rivas y Federico Luceño quienes piden su reactivación. Sin embargo no tuvo ningún apoyo en las poblaciones afectadas, más interesadas en el ferrocarril de Malagón a Alcázar de San Juan, que también pasaba por sus términos. Además Daimiel y Alcázar se encontraban perfectamente comunicadas a través de la línea de Alcázar a Ciudad Real por Manzanares, por lo que carecía de sentido construir esta línea con una viabilidad económica más que discutible.

**3.3.5. Ferrocarril de Manzanares a Infantes.** La unión de Manzanares por ferrocarril con Infantes, cabeza de partido y capital oficiosa del campo de Montiel, atravesando Membrilla y La Solana, con una notable población y una importante producción agrícola y ganadera es un proyecto antiguo. En octubre de 1864, la Diputación de Ciudad Real solicitó al Gobierno la construcción de una línea que uniera Manzanares con Infantes, para evitar el aislamiento que sufría el Campo de Montiel<sup>36</sup>. En 1919 el ingeniero Domingo Mendizábal, realizó un estudio sobre la viabilidad de un ferrocarril de Manzanares a Infantes, calculando su coste en 14.300.000 pesetas, y un tráfico anual de 72.000 viajeros y 91.000 toneladas de mercancías, aunque no lo considera rentable<sup>37</sup>.

Aunque los pueblos de la comarca apoyaban la construcción del ferrocarril de Manzanares a La Roda y prefieren un ferrocarril de vía ancha, desconfían de los plazos de ejecución y de las dificultades que podrían surgir para hacer realidad esta línea. Por ello personas influyentes del partido gobernante (Unión Patriótica) en la comarca, encabezados por Manuel González de Jonte, proyectaron la construcción de un ferrocarril de vía estrecha que partiendo de Manzanares y a través de Membrilla y La Solana finalizara en Infantes, calculando su coste en unos dos millones de pesetas, esperando que los rendimientos sean tan altos que aún abonando un dividendo del 8% a las acciones, los ayuntamientos obtendrían más del 20% del capital garantizado, pudiendo con ese interés amortizar la deuda y conseguir un capital propio. El 31 de julio de 1925, el Ayuntamiento de La Solana se adhiere al proyecto, enviando dos concejales a Úbeda para estudiar el ferrocarril que va a Villacarrillo, no pudiendo informar estos por carecer de conocimientos técnicos y por llevar funcionando sólo un mes<sup>38</sup>. Finalmente todo quedaría en proyecto.

#### **4. Impacto social de los proyectos de ferrocarril.**

Los planes para la construcción de nuevos ferrocarriles provocaron un importante movimiento social, que fue desde las manifestaciones de apoyo y asambleas para reforzar los proyectos solicitados, a las que pedían la variación de los mismos, ya que para algunos pueblos eran mejorables y había opciones más viables económicamente. Estas movilizaciones fueron mayores en unas localidades que en otras, y algunas alcanzaron a varias provincias. Su estudio lo dividiremos en dos partes: las movilizaciones de apoyo y las de descontento.

#### **4.1. Manifestaciones y asambleas de apoyo a los proyectos.**

La realización de un estudio de mejora al Anteproyecto del Plan de ferrocarriles, llevará a crear una corriente de apoyo en los pueblos afectados, promovida por los propios poderes provinciales y alentada por la prensa, que pide la urgente celebración de asambleas, para crear una corriente popular de opinión favorable a estos nuevos proyectos<sup>39</sup>. Se pidió la celebración de una gran asamblea de apoyo a los ferrocarriles de Malagón-Alcázar, Manzanares-La Roda e Infantes-Génave, donde se reunieran todos los pueblos afectados y emitieran un comunicado de apoyo, que sirviera para reforzar el informe del Consejo provincial de Fomento, y como los pueblos de las comarcas de Manzanares e Infantes no se movilizaron, el Delegado Gubernativo de Daimiel y Alcázar decidió convocarla en su zona para apoyar el ferrocarril de Malagón a Alcázar que había despertado un gran entusiasmo popular<sup>40</sup>.

La asamblea se celebró en Villarrubia de los Ojos, situada en el punto intermedio de la proyectada línea, el domingo 3 de mayo, ya que sólo quedaban diez días para cerrar el plazo de presentación de alegaciones. La manifestación fue multitudinaria con gran cantidad de público concentrado en los alrededores del Ayuntamiento, y apenas permitía el paso de la comitiva de autoridades. El acto se celebra en el Casino a las cuatro y media de la tarde, presidido por el alcalde interino de Villarrubia, Eusebio Villegas, tomando parte los Delegados Gubernativos de Daimiel, Nemesio Utrilla y de Ciudad Real, Francisco Camas, el cura párroco de Villarrubia, los alcaldes de Herencia, Arenas de San Juan, Puerto Lápice, Fuente el Fresno, el juez de Villarrubia y los secretarios de Alcázar, Malagón y Fuente el Fresno, y el alcalde de Villarta que no puede acudir envía un telegrama de apoyo. Tras los discursos de las autoridades apoyando este ferrocarril, todos los asistentes confirmaron las declaraciones del secretario de Malagón que propone la creación de una Mancomunidad, ateniéndose al artículo 6º del Estatuto, de forma que si el gobierno no asume este trazado, todos los pueblos afectados deben implicarse y llevar a cabo su construcción acudiendo al Banco Municipal de Crédito, para evitar gravar en exceso a los contribuyentes, lo que fue aceptado por todos<sup>41</sup>. Posteriormente se elevó una instancia al Gobernador Civil exponiendo la necesidad de esta línea, los beneficios que reportaría y pidiendo su apoyo para que sea transmitida a las autoridades pertinentes<sup>42</sup>.

Otro ferrocarril que recibió importantes muestras de apoyo fue el de Valdepeñas a Alcaraz, el Ayuntamiento de Valdepeñas en un escrito del 12 de mayo de 1925, muestra la importancia de su construcción, que conectaría por un lado con el de Valdepeñas a Puertollano, y por el otro con un hipotético proyecto de Alcaraz a Albacete, destacando la riqueza de las comarcas afectadas, así como la reserva maderera de la sierra de Alcaraz, que podría ser una alternativa a la ya explotada de la serranía de Cuenca, así como la posibilidad de exportar los cereales, vinos, maderas y ganados de toda la comarca. Además destaca la posibilidad de que el Estado mediante un pago simbólico se haga cargo de la Sociedad creada para construir este ferrocarril en 1907, con la ventaja de poder contar con numerosos kilómetros de explanación ya realizados<sup>43</sup>. El Ayuntamiento de Infantes también solicita la construcción de la línea anterior así como el ramal de Infantes a Génave, que servirían para sacar de su aislamiento a la amplia y rica comarca del Campo de Montiel, muy mal comunicada por la intransitable carretera de Almagro a Alcaraz, y que se ve imposibilitada de comerciar y exportar su producción de trigo, vino, aceite y maderas, que debe ser sacada a lomo de caballerías, encareciendo el intercambio comercial<sup>44</sup>. El Ayuntamiento de Montiel también solicitará la construcción de la línea a Alcaraz, bien tenga su inicio en Valdepeñas o en Manzanares, y la ampliación hasta

Génave, para poder establecer corrientes de intercambio comercial con Andalucía Oriental y Levante<sup>45</sup>. A pesar de no ser incluido en el Plan de construcción de ferrocarriles, siguió teniendo una importante corriente popular de apoyo, pidiendo su construcción aunque fuera mediante una iniciativa privada<sup>46</sup>.

El ferrocarril directo de Puertollano a Córdoba también tuvo importantes apoyos. El Ayuntamiento de Puertollano destaca su importancia para poder aumentar la producción de carbón de sus yacimientos, si se consigue ganar el mercado andaluz, al reducir los costes de transporte y asimismo destaca la riqueza del valle de Alcudia que cruzaría este ferrocarril, una de las zonas de destino de la ganadería trashumante más importantes del país, y con una riqueza minera todavía poco explotada<sup>47</sup>. La explotación de nuevos yacimientos mineros de plomo y carbón, situados en la comarca que atravesaría este ferrocarril es también la principal causa en favor de su construcción aportada por la Asociación de Ingenieros de Minas, en su informe al Consejo Superior de Ferrocarriles<sup>48</sup>, mientras que la Cámara de Comercio e Industria de Ciudad Real destaca sobre todo la mejora de las comunicaciones, entre el centro y el sur de la Península, así como su viabilidad económica<sup>49</sup>.

Finalmente se llevaron a cabo otros numerosos actos de apoyo, como la asamblea celebrada en La Solana a la que fueron convocados sus vecinos para informales de los proyectos o el alegato que realizó el ayuntamiento de Anchuras a favor del ferrocarril de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena, que pasaría por dicho enclave, destacando la reunión que llevaron a cabo los pueblos afectados en Logrosán el 29 de abril, en la que se aprobó una subvención de cinco millones de pesetas para ayudar a su construcción.

#### **4.2. Discrepancias y alternativas a los proyectos.**

No todo fueron apoyos a las nuevas líneas de ferrocarril, ya que algunas localidades veían más factible modificar los trazados para hacerlos más rentables al cruzar comarcas con mayor riqueza y población.

El mayor movimiento para solicitar un cambio de trazado afectó a tres provincias, Cáceres, Badajoz y Ciudad Real, pidiendo que el proyecto de Cáceres a Ciudad Real, a través de Herrera del Duque, fuera modificado por un nuevo trazado que desde Cáceres tuviera por destino Almadén. El 18 de abril tuvo lugar en Trujillo una importante asamblea, a la que acudieron representantes de Cáceres, Trujillo y Logrosán, y de otros 18 pueblos cacereños, entre ellos Montánchez y Guadalupe, de tres pacenses y de los ciudarrealenses de Agudo, Chillón, Almadenejos y Almadén, así como miembros del Consejo de Administración de las Minas de Almadén. Las conclusiones de la asamblea fueron tres: aceptar como el mejor proyecto de ferrocarril el que discurriría por Cáceres, Trujillo, Logrosán, Chillón, Almadén y Almedenejos, excluyendo cualquier otro trazado; solicitar a los ayuntamientos convocados de las tres provincias que formen comisiones de forma aislada para tomar parte en la información pública abierta por el Consejo Superior de Ferrocarriles; y finalmente crear una comisión compuesta por los alcaldes de Almadén, Trujillo y Logrosán, un concejal de Cáceres y el director de las minas de fosfatos de Logrosán, entre otros, para redactar una memoria conjunta, que presentada a los gobernadores civiles de las tres provincias contribuya a que este proyecto sea aceptado lo más pronto posible<sup>50</sup>.

Cumpliendo con lo acordado, los ayuntamientos de Agudo, Chillón, Almadén y Puertollano realizarán un exhaustivo estudio sobre el proyecto, destacando que en el nuevo trazado hay importantes yacimientos mineros (galena y blenda en Casas de Don Pedro, Garbayuela, Siruela, Chillón y Almadén, fosfatos en Garbayuela y cinabrio en Almadén),

además de una importante producción olivarera de 25.000 hectáreas, que se podrían duplicar por el paso del ferrocarril, frente a una insignificante presencia de minerales en el trazado por Herrera del Duque y unas tierras incultas, afectando desde Logrosán a Almadén a una población de 48.639 personas frente a sólo 13.221 desde Logrosán a Ciudad Real. A todo ello habría que sumar el ahorro que supondría en el coste de construcción el hecho de atravesar un terreno mucho más favorable, donde sería necesario cruzar el río Guadiana una sólo vez, frente al trazado a Ciudad Real, por una comarca mucho más agreste y en el que sería necesario cruzar el Guadiana tres veces<sup>51</sup>.

Otra discrepancia a los proyectos presentados, será la realizada por el Ayuntamiento de Manzanares, que solicita que el ferrocarril de Valdepeñas a Alcaraz, tenga su origen en Manzanares y no en la localidad vecina, y para ello presenta los siguientes motivos: que el enlace de Valdepeñas a Puertollano es de vía estrecha, siendo el de Manzanares de ancho normal; que en dicha población se podría crear un núcleo ferroviario, comunicando las líneas de Andalucía y Extremadura con la de Baeza a Requena, todas de ancho normal, lo que evitaría los costosos transbordos y acortaría las distancias, facilitando la salida de la producción vinícola de la comarca hacia los puertos levantinos<sup>52</sup>.

### **5. La línea de Puertollano a Córdoba, único proyecto aprobado en el Plan preferente de urgente construcción.**

El 3 de diciembre de 1925, el Directorio Militar dejará paso a un gobierno formado por civiles, el Directorio Civil, en un intento de Primo de Rivera de transformar su régimen para seguir en el poder, abandonando el excesivo militarismo y dando una sensación de normalidad. Al frente del Ministerio de Fomento el general Antonio Mayendía cedió el relevo a Rafael Benjumea, conde de Guadalhorce, el cual debió hacer frente al espinoso problema del Plan general de Ferrocarriles, que tantas expectativas había creado en todo el país. El nuevo ministro, teniendo en cuenta los grandes proyectos que habían surgido y la cruda realidad económica, que no permitía llevar a cabo todos ellos, al mes de hacerse cargo del Ministerio hizo un importante recorte de las nuevas líneas de ferrocarril que se iban a aprobar<sup>53</sup>. Finalmente el 5 de marzo de 1926 se hizo público el Decreto Ley sobre el Plan preferente de urgente construcción que incluía un total de dieciséis ferrocarriles para ser construidos por el Estado, destacando entre otros los de Lérida-Utiel-Albacete, Cuenca-Utiel, Talavera-Villanueva de la Serena, Madrid-Burgos, Zamora-La Coruña, Zaragoza-Orense, Algeciras-Cádiz y el de Puertollano a Córdoba que era el único que afectaba a Ciudad Real. El Plan supuso una gran decepción, acabando con las ilusiones creadas durante el último año en numerosos pueblos de la provincia. En Puertollano, al contrario, el Plan generó importantes expectativas ya que veían como algo posible el enlace directo a Córdoba, destacando que el Gobierno decidiera la urgencia de su construcción.

#### **5.1. Problemas para la elección de su trazado.**

La decisión del Gobierno de construir el ferrocarril de Puertollano a Córdoba supuso una gran alegría para la comarca afectada, creyendo que se realizaría según el proyecto realizado en 1913 por el ingeniero de minas Carlos Carbonell. Este trazado preveía el paso por las localidades de Cabezarrubias del Puerto, Hinojosas, Mestanza, Solana del Pino y Fuencaliente. Las comarcas del valle de Alcuña y Sierra Madrona que atravesaba contaban con un importante número de minas, y el ferrocarril podría hacer rentables nuevos filones, además de la importante riqueza pecuaria y la posibilidad de comunicar los baños termales de Fuencaliente, pasando en la vecina provincia de Córdoba por el rico y poco explotado valle de los Pedroches y descendiendo por dicha penillanura hasta Alcolea.

Para apoyar su construcción se creó una comisión gestora, formada por los alcaldes de Córdoba, Puertollano y Ciudad Real, que en una asamblea celebrada en Madrid a finales de octubre de 1926, decidió nombrar como presidente e interlocutor con el Ministerio de Fomento a José Cruz Conde, gobernador civil de Sevilla y comisario de la Exposición Iberoamericana. Este informará en diciembre que tras una reunión en Madrid con el Ministro de Fomento, este había decidido ampliar de tres a cinco los equipos de ingenieros encargados de redactar los nuevos proyectos ferroviarios, dedicando uno en exclusiva al estudio del ferrocarril Puertollano-Córdoba, esperando que pudiera sacarse a subasta en el plazo de cinco o seis meses<sup>54</sup>.

Sin embargo, la polémica saltará en marzo del año siguiente, cuando se informe que se ha decidido variar el trazado, realizando uno nuevo que en lugar de salir de Córdoba o Alcolea, se bifurcará en Marmolejo, siguiendo por el valle del Jándula, lo que provocará un alargamiento de 25 kilómetros, aunque tendrá la ventaja de hacer el trazado más fácil y sin atravesar grandes pendientes, al contrario que el primitivo, lo que supondrá un ahorro superior a los treinta millones de pesetas, y que al estar a punto de terminarse el nuevo proyecto, en este mismo semestre tendrá lugar la subasta e inicio de las obras<sup>55</sup>. Este nuevo trayecto que no cruzaba por poblaciones importantes, provocó un fuerte malestar y rechazo en las poblaciones afectadas, lo que dio lugar a una campaña de oposición.

El nuevo trazado perjudicaba, además de los pueblos ciudarrealeños antes citados, a los cordobeses de Villanueva de Córdoba, Montoro y Adamuz, iniciándose en todos ellos movilizaciones para evitar el cambio. A finales de marzo y principios de abril de 1927, se trasladaron a Madrid comisiones de Fuencaliente, Mestanza y Solana del Pino, para entrevistarse con el Ministro de Fomento, al que enviaron telegramas apoyando su reivindicación el Consejo de Fomento de Ciudad Real y la Cámara Agrícola de Córdoba, produciéndose en Villanueva de Córdoba una gran manifestación, encabezada por los poderes locales, para pedir la realización del primitivo trazado<sup>56</sup>. El mediador Sr. Cruz Conde decide no intervenir en la polémica, alegando que él se limita a favorecer ante el Ministerio de Fomento la realización del ferrocarril, pero indica que su trazado debe estar en manos de los ingenieros y técnicos del ministerio. Los pueblos afectados insinúan que el nuevo trazado responde a “intereses ocultos”, porque en él se encuentran varios cotos de caza pertenecientes a altas personalidades y los terrenos de una sociedad extranjera con intereses mineros, que serían los únicos beneficiarios del cambio, pues en él no hay ninguna población, discurre por terrenos áridos, incultos y montuosos, al contrario que el anterior que lo hacía por numerosos pueblos y por ricas tierras del sudoeste de Ciudad Real y el noreste de Córdoba. Además desconfían por el aumento de la distancia en el trazado y las tierras que cruzaría serían igual de abruptas y escarpadas que a través de Sierra Madrona y el valle de los Pedroches<sup>57</sup>.

A pesar de las numerosas entrevistas de las comisiones creadas en los pueblos afectados con el Ministro de Fomento y de los ríos de tinta que correrán en la prensa ciudarrealeña y cordobesa, en junio de 1928 el Gobierno acepta el trazado por Marmolejo, abandonando definitivamente el antiguo proyecto, lo que provocará una agria reacción de las Cámaras de Comercio de Ciudad Real y Córdoba, que el 22 de junio en un escrito piden el cambio de denominación de la línea, y que ésta sea Puertollano-Marmolejo<sup>58</sup>.

## **5.2. Desarrollo de las obras.**

Tras la aprobación definitiva del trazado en junio de 1928, pocos meses después se saca a subasta la construcción de la línea, con una longitud de 115 kilómetros y un plazo para su terminación y entrega de tres años, bajo el tipo de 75 millones de pesetas, resultando el

ganador de la subasta y adjudicatario de la obra Bernardo Adarve, pero pocos meses después se le rescinde el contrato, lo que dará lugar a una nueva subasta<sup>59</sup>. A ésta se presentaron cuatro proposiciones, siendo adjudicada a la más económica, la de Angel Palacios, por un valor de 50.731.505 pesetas, que suponía una rebaja del 19,77% sobre el anterior presupuesto de 63.232.588 pesetas, y con el compromiso de llevar la obra a término en 36 meses<sup>60</sup>. Todos estos avatares y problemas con los adjudicatarios estaban retrasando el inicio de las obras y no será hasta el mes de julio de 1929 cuando empiecen. Se decide iniciarlas por Puertollano, dando comienzo las obras de explanación y las del túnel nº1, en las proximidades de “La Alameda” y Villanueva de San Carlos, a cargo de D. Ponciano R. Vidosa<sup>61</sup> lo que será un alivio debido a la crisis minera, que estaba castigando a esta población y que había provocado la disminución del trabajo en las minas y un notable aumento del paro. Las obras darán trabajo a unos dos mil parados, aunque no avanzarán con mucha celeridad, ya que al terminar el año solamente se habían gastado 269.831,41 pesetas<sup>62</sup>, poco más de un 0,5% del total presupuestado.

Las obras se iban ralentizando a causa de la crisis, los problemas presupuestarios y la caída de Primo de Rivera, que sería sustituido por el general Dámaso Berenguer con la consiguiente remodelación del Gobierno, por lo que el 7 de abril de 1930, una comisión con autoridades de las provincias de Ciudad Real, Jaén y Córdoba, y representantes de los pueblos de Puertollano, Aldea del Rey, Calzada de Calatrava, Villanueva de San Carlos, San Lorenzo de Calatrava, Tamaral, El Hoyo, Navas de Riofrío, Andújar, Arjona, Arjonilla, Porcuna y Marmolejo, se reunió con el nuevo ministro de Fomento, Leopoldo Matos, para pedir la continuación de las obras, alegando que con el trazado que se está realizando se han ahorrado 50 millones de pesetas sobre los primeros proyectos y que al ser prácticamente horizontal, los trenes podrán marchar a buena velocidad. El representante de Puertollano destacó que de verificarse el paro de las obras, más de dos mil obreros se quedarían parados<sup>63</sup>.

Al final las obras se paralizaron a causa de la grave crisis económica vivida en la década de los treinta, agravada por la Guerra Civil, y en los años cuarenta sería clasificado como ferrocarril de construcción diferida, pasando a dormir el sueño de los justos y quedando las obras inconclusas como un mudo testimonio del fracaso de este ferrocarril. En total se realizaron obras en unos 35 kilómetros, incluyendo movimientos de tierra, explanación, túneles y puentes, que al final no llegaron a ninguna parte, siendo necesario esperar más de 60 años para poder ver construido, con ancho internacional y trenes de alta velocidad, la anhelada unión directa entre Puertollano y Córdoba.

## **6. La iniciativa privada: el ferrocarril de vía estrecha Puertollano-Conquista.**

Resulta un hecho hartos curioso, que en este período intervencionista, donde el Estado lleva a cabo numerosos proyectos de construcción de nuevas líneas de ferrocarril, sea precisamente la iniciativa privada la que ponga en funcionamiento el único trayecto de ferrocarril que fue construido e inaugurado en Ciudad Real durante estos años, con la peculiaridad de ser la primera línea electrificada de la provincia y la cuarta del país.

### **6.1. Construcción y coste.**

La Compañía de los Ferrocarriles de Peñarroya y Puertollano se constituyó el 29 de octubre de 1923, entrando el 1 de enero de 1924 en posesión de las líneas y concesiones que le fueron aportadas por la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya, y que incluían la línea de Peñarroya a Fuente del Arco de 69 kms., la de Peñarroya a Pozoblanco y Conquista de 93 kms., la de Puertollano a Almodóvar del Campo de 8 kms. y la de Almodóvar del Campo a San Quintín de 18 kms., estas dos últimas en la provincia de

Ciudad Real, además de la línea en construcción de Conquista a Puertollano de 56 kms., y cuyos gastos de construcción ascendieron hasta el año 1923 a 4.380.000 pesetas.

El objetivo del ferrocarril de Puertollano a Conquista era unir las cuencas hulleras de Puertollano con el pueblo minero de Conquista, situado al norte de Córdoba, cerca del límite con Ciudad Real, y que por entonces contaba con 2.000 habitantes, y así poder unirse con el ferrocarril de Conquista al importante núcleo minero de Peñarroya y con el que va desde éste al pueblo pacense de Fuente del Arco, estableciendo así una línea continua de 217 kilómetros, que uniría varios enclaves mineros, estableciendo un enlace con varias líneas de vía ancha, en Puertollano (Ciudad Real a Badajoz), Peñarroya (Almorchón a Córdoba) y Fuente del Arco (Mérida a Sevilla).

Para financiar los gastos de construcción se hizo una emisión de Obligaciones en junio de 1924 por valor de 20 millones de pesetas, dejando además en cartera títulos por valor de 10 millones, para irlos colocando en el mercado, cuando la financiación de obras de construcción lo hicieran necesario<sup>64</sup>. Durante el año 1924 se consiguió acabar con las dificultades que supuso el proceso de expropiación de tierras, por lo que los trabajos de explanación avanzaron de forma considerable, los túneles estaban casi terminados así como el viaducto de Nacadero y los puentes de Guadalmez-Tablillas y Ojailén, y el paso de entrada en Puertollano, habiendo empezado a construirse los edificios de las estaciones de Calatrava, Cabezarrubias, Horcajo y La Garganta. Los gastos del año 1924 ascendieron a 3.673.230,62 pesetas, incluyendo pagos para la compra de 14 vagones, construcción de estaciones y los estudios de electrificación de la línea<sup>65</sup>.

Durante el año 1925 surgieron varios imprevistos que ralentizaron las obras, como fue la escasez de mano de obra, el paludismo que afectó a la zona de Alcudía durante el verano y el otoño, así como las inclemencias meteorológicas, con fuertes lluvias a finales de año, provocando el retraso de las obras de explanación que se esperaban acabar durante el año, faltando por terminar los terraplenes de Ojailén y del Barranco del Lobo, la prolongación del túnel del Puerto de Niefla y su trinchera de salida, así como seis trincheras más. Aunque se habían podido colocar nueve kilómetros de carriles desde Puertollano y doce kilómetros y setecientos metros desde Conquista. Los edificios de las estaciones se habían terminado, excepto el de Fuencaliente, cuyas obras no habían comenzado y los estudios de electrificación estaban casi terminados. Se habían pedido cinco locomotoras eléctricas y comprado una locomotora de vapor de 45 toneladas para colocar los carriles. Los gastos ascendieron en el año 1925 a 6.417.893,23 pesetas, siendo los más cuantiosos para explanación y material de vía, estaciones y compra de locomotoras<sup>66</sup>.

En noviembre de 1925 se realiza una visita de inspección, por parte de directivos e ingenieros de la Compañía de ferrocarriles y de varias compañías mineras (Sociedad Peñarroya y minas Asdrúbal), reconociendo las obras desde Puertollano hasta el paso del Retamar, calculando que podrían estar terminadas en julio de año siguiente, opinión muy optimista como se verá<sup>67</sup>.

En agosto de 1926 se terminaron de colocar los carriles y en diciembre estaba casi terminada la infraestructura y los edificios, faltando sólo por acabar las estaciones de Puertollano, Cabezarrubias, Fuencaliente y Conquista, habiéndose construido cuatro casas para factores y seis para obreros, debido a lo despoblado de la zona. Las obras de electrificación iban muy avanzadas, habiéndose colocado diez kilómetros de postes y empezado a instalar la línea aérea de contacto. Los gastos de 1926 ascendieron a 4.406.606,10 pesetas, esperando terminar las obras en el segundo semestre de 1927<sup>68</sup>, siendo finalmente inaugurado el 2 de diciembre de 1927.

## **6.2. Trazado, inauguración y servicios prestados.**

La línea de Puertollano a Conquista tenía una longitud de 54 kilómetros y 824 metros, un ancho de vía de un metro con carriles de 18 metros y 30 kilos por metro lineal. Los kilómetros empiezan a contar desde Conquista, encontrando en su recorrido cuatro estaciones, un apeadero y un apartadero hasta llegar a Puertollano. Saliendo de Conquista encontramos la estación de La Garganta (km. 8,500), el apeadero del Horcajo (km. 14,571), las estaciones de Fuencaliente-Escorial (km. 22,300), Alcudia-Brazatortas (km. 31) y Cabezarrubias (km.41), el apartadero de Ojailén o Calatrava (km.52) y finalmente la estación de Puertollano. Las principales obras de fábrica son dos túneles: el del Horcajo de 1.055 metros y el del puerto de Niefla de 474 metros; dos puentes, uno sobre el río Guadalmez de 16 arcos de fábrica y 8 metros de luz y otro sobre el río Ojailén, metálico de 14 metros de luz sobre estribos de fábrica; dos viaductos, el de Nacadero sobre el arroyo de los Pausiles de 31 metros de altura y 8 luces de 18 metros y el otro sobre el río Tablillas de 3 luces de 16 metros, y el paso superior del Retamar con un arco de fábrica de 13 metros de luz rebajado al cuarto<sup>69</sup>. La línea atraviesa un terreno montañoso y accidentado, ascendiendo desde Conquista hasta el puerto de Niefla por rampas de hasta 33 milésimas, para descender por fuertes pendientes de 35 milésimas hasta la estación de Alcudia, en el centro de dicho valle, y volver a subir hasta el puerto de Cabezarrubias y de nuevo descender hasta el río Ojailén<sup>70</sup>. Este trazado abrupto y sinuoso fue la causa de que se decidiera electrificarla, pues sería más rentable que la utilización del vapor y permitiría transportar mayores cargas, para lo que se instalaron dos subestaciones compradas a la empresa suiza Brown Boveri, en La Garganta y Puertollano, en las que una energía eléctrica de 70.000 voltios se transformaba en 3.000, que era suministrada a la línea aérea, formada por un hilo de contacto de 10 milímetros cuadrados con cable sustentador de acero galvanizado de 43 milímetros cuadrados. Era la primera línea férrea electrificada de Ciudad Real y la cuarta de España, tras la de Gergal a Santa Fe en Almería, la de Hernani a la frontera francesa y la del puerto de Pajares.

La inauguración tuvo lugar el 2 de diciembre de 1927, partiendo el tren de Puertollano, tras ser bendecido a las ocho y media de la mañana, formado por la locomotora P.F.A. 101, un coche de primera, otro de segunda y uno de tercera, vagones de mercancías en cabeza y cola y un modesto “breack” para las autoridades. Asistió el Director General de Ferrocarriles, Antonio Faquinetto, el Gobernador interino, Francisco Giménez, el Delegado Gubernativo, el vicepresidente de la Diputación, el alcalde interino de Puertollano y otros alcaldes y autoridades de la comarca, así como los ingenieros jefes de Minas y Obras Públicas y numerosos directivos e ingenieros de la Compañía Peñarroya y de otras minas, llegando a Conquista tras una hora y media de recorrido, donde les esperaban las autoridades cordobesas, y tras visitar varias instalaciones regresaron a Puertollano, donde celebraron un banquete en una nave de la mina “Calatrava”<sup>71</sup>.

El presupuesto de la infraestructura de la obra entre Puertollano y Conquista ascendió a 5.191.000, y se adquirieron para su explotación 5 locomotoras eléctricas de 62 toneladas y seis motores de 120 C.V. a la Sociedad Alsaciana de Belfort, así como 4 coches de viajeros, 20 vagones de 20 toneladas y otros 26 vagones modificados de 20 toneladas a la Compañía Escoriaza de Zaragoza. Se forman trenes de 110 toneladas de peso bruto y 70 útiles, estando compuesto el servicio de trenes diario por uno de viajeros, dos mixtos y tres de mercancías, con un total de 290 toneladas útiles.

La línea sería explotada por la Compañía de los Ferrocarriles de Peñarroya y Puertollano hasta febrero de 1956, cuando pasó a ser explotada por el Estado, siendo



finalmente clausurada el 1 de agosto de 1970<sup>72</sup>, tras haber perdido el tráfico de mercancías por el cierre de las minas y el de viajeros por el progresivo despoblamiento de los pueblos que atravesaba.

## 7. Conclusiones.

El período que hemos estudiado supuso un cambio de mentalidad con respecto al ferrocarril, intentando regularlo y dar un nuevo empuje a las construcciones, similar al que tuvo lugar en el tercer cuarto del siglo pasado, cambiando el sistema de concesiones por la construcción a cargo del Estado. Los proyectos en Ciudad Real buscaban varios objetivos: unir las líneas de Andalucía y Levante, bien a través de las que ya había (Manzanares-La Roda, Tomelloso-Socuéllamos) o uniéndose a la proyectada de Baeza a Albacete (Valdepeñas-Alcaraz, Infantes-Génave); cubrir el gran vacío existente entre las líneas de Madrid a Cáceres y de Ciudad Real a Badajoz (Cáceres-Ciudad Real, Talavera de la Reina-Ciudad Real, Cáceres-Almadén); unir Puertollano con el sur de forma directa (Puertollano-Córdoba, Puertollano-La Carolina), o bien tenían un marcado carácter local o comarcal (Manzanares-Infantes, Malagón-Alcázar, Ciudad Real-Carrión y Torralba, Daimiel-Alcázar), mientras que el ferrocarril Cinco Casas-Tomelloso intentó ampliarse en sus dos extremos para crear un gran eje transversal en forma de U en la Mancha. La realidad haría desvanecerse este intento de ampliar la red ferroviaria y sólo el dinamismo de Puertollano, gracias a su riqueza minera se plasmaría en las únicas realizaciones: la inconclusa línea de Puertollano a Córdoba y la de vía estrecha de Puertollano a Conquista, pobre resultado para los grandes planes que se habían creado sobre el papel, pero que la situación económica impidió plasmar sobre el terreno.

## NOTAS:

<sup>1</sup> WAIS SAN MARTÍN, F (1987), pp. 139, 140, 152 y 153 (Tomo I).

<sup>2</sup> El Pueblo Manchego, 24 de Julio de 1925.

<sup>3</sup> Vida Manchega, 10 de Octubre de 1925 y El Pueblo Manchego, 25 de Octubre de 1925.

<sup>4</sup> El Pueblo Manchego, 31 de Diciembre de 1925 y 2 de Enero de 1926.

<sup>5</sup> El Pueblo Manchego, 23 de Diciembre de 1927 y Vida Manchega, 16 de Noviembre de 1928.

<sup>6</sup> El Pueblo Manchego, 20 de Octubre de 1928.

<sup>7</sup> ALÍA MIRANDA, F (1986), p. 117.

<sup>8</sup> LÓPEZ BUSTOS, C. (1948), p. 95.

<sup>9</sup> El Pueblo Manchego, 7 de Enero de 1929.

<sup>10</sup> ARCHIVO HISTÓRICO DE M.Z.A. Servicio de Vías y Obras. Caja 1279, legajo 3.

<sup>11</sup> Vida Manchega, 12 de Mayo de 1925 y El Pueblo Manchego, 24 de Agosto de 1928.

<sup>12</sup> El Pueblo Manchego, 7 de Julio de 1925.

<sup>13</sup> El Pueblo Manchego, 13 de Mayo de 1925.

<sup>14</sup> CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO DE CIUDAD REAL (1925), p. 8.

<sup>15</sup> El Porvenir, 22 y 26 de Enero de 1907.

<sup>16</sup> CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO DE CIUDAD REAL (1925), p. 9.

<sup>17</sup> ARCHIVO HISTÓRICO DE M.Z.A. Servicio de Vías y Obras. Caja 1279, legajo 16.

<sup>18</sup> CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO DE CIUDAD REAL (1925), pp. 10 y 11.

<sup>19</sup> Gaceta de Madrid, 9 de Mayo de 1888.

<sup>20</sup> CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO DE CIUDAD REAL (1925), pp. 12 y 13.

<sup>21</sup> El Pueblo Manchego, 18 Mayo de 1925.

- 
- <sup>22</sup> El Pueblo Manchego, 8 de Mayo de 1925.
- <sup>23</sup> CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO DE CIUDAD REAL (1925), pp. 11 y 12.
- <sup>24</sup> CASADO MORAGÓN, M.F. Y GONZÁLEZ GÓMEZ, J. (1983), p. 379.
- <sup>25</sup> CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO DE CIUDAD REAL (1925), p. 13.
- <sup>26</sup> El Pueblo Manchego, 23 de Abril de 1925.
- <sup>27</sup> Vida Manchega, 2 de Marzo de 1926.
- <sup>28</sup> CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO DE CIUDAD REAL (1925), pp. 31, 32 y 33.
- <sup>29</sup> CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO DE CIUDAD REAL (1925), p. 14.
- <sup>30</sup> CASADO MORAGÓN, M.F. Y GONZÁLEZ GÓMEZ, J. (1983), p. 386.
- <sup>31</sup> CAÑAS , DIONISIO (1992), p. 240.
- <sup>32</sup> Gaceta de Madrid, 4 de Julio de 1891.
- <sup>33</sup> CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO DE CIUDAD REAL (1925), p. 18.
- <sup>34</sup> El Pueblo Manchego, 2 de Noviembre de 1927.
- <sup>35</sup> El Pueblo Manchego, 27 de Octubre de 1927.
- <sup>36</sup> DEL VALLE CALZADO, A.R. Y VILLENNA ESPINOSA, R. (1999), p. 132.
- <sup>37</sup> SÁNCHEZ DELGADO, P. (1998), p. 42.
- <sup>38</sup> ARCHIVO MUNICIPAL DE LA SOLANA. 31 Julio de 1925.
- <sup>39</sup> El Pueblo Manchego, 23 de Abril de 1925.
- <sup>40</sup> El Pueblo Manchego, 28 de Abril de 1925.
- <sup>41</sup> Vida Manchega y El Pueblo Manchego, 5 de Mayo de 1925.
- <sup>42</sup> El Pueblo Manchego, 7 de Mayo de 1925.
- <sup>43</sup> CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO DE CIUDAD REAL (1925), pp. 33, 34 y 35.
- <sup>44</sup> ARCHIVO MUNICIPAL DE VILLANUEVA DE LOS INFANTES. 18 Abril de 1925.
- <sup>45</sup> CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO DE CIUDAD REAL (1925), p. 29.
- <sup>46</sup> El Pueblo Manchego, 1 de Febrero y 12 de Abril de 1927.
- <sup>47</sup> CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO DE CIUDAD REAL (1925), pp. 26, 27 y 28.
- <sup>48</sup> El Pueblo Manchego, 7 de Julio de 1925.
- <sup>49</sup> El Pueblo Manchego, 13 de Mayo de 1925.
- <sup>50</sup> El Pueblo Manchego, 22 de Abril de 1925.
- <sup>51</sup> CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO DE CIUDAD REAL (1925), pp. 21, 22 y 23.
- <sup>52</sup> ARCHIVO MUNICIPAL DE MANZANARES. 8 de mayo de 1925.
- <sup>53</sup> El Pueblo Manchego, 11 de Enero de 1926.
- <sup>54</sup> El Pueblo Manchego, 10 de Diciembre de 1926.
- <sup>55</sup> El Pueblo Manchego, 16 de Marzo de 1927.
- <sup>56</sup> El Pueblo Manchego, 30 de Marzo y 1 de Abril de 1927.
- <sup>57</sup> El Pueblo Manchego, 23 de Marzo de 1927.
- <sup>58</sup> El Pueblo Manchego, 31 de Julio de 1928.
- <sup>59</sup> ALÍA MIRANDA, F. (1986), p. 123.
- <sup>60</sup> Vida Manchega, 24 de Abril de 1929.
- <sup>61</sup> El Pueblo Manchego, 27 de julio de 1929.
- <sup>62</sup> VELARDE FUERTES, J. (1968), p. 123.
- <sup>63</sup> El Pueblo Manchego, 8 de Abril de 1930.
- <sup>64</sup> COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE PEÑARROYA Y PUERTOLLANO. Memoria del Consejo de Administración, 14 de mayo de 1926, p. 3.
- <sup>65</sup> COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE PEÑARROYA Y PUERTOLLANO. Memoria del Consejo de Administración, 29 de mayo de 1925, pp. 6, 8 y 9.

---

<sup>66</sup> COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE PEÑARROYA Y PUERTOLLANO. Memoria del Consejo de Administración, 14 de mayo de 1926, pp. 4 y 5.

<sup>67</sup> El Pueblo Manchego, 19 de Noviembre de 1925.

<sup>68</sup> COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE PEÑARROYA Y PUERTOLLANO. Memoria del Consejo de Administración, 18 de mayo de 1927, pp. 4 y 5.

<sup>69</sup> El Pueblo Manchego, 19 de Noviembre de 1925 y 3 de Diciembre de 1927.

<sup>70</sup> LÓPEZ BUSTOS, C. (1948), p. 99.

<sup>71</sup> El Pueblo Manchego, 3 de diciembre de 1927.

<sup>72</sup> Lanza, 2 de Agosto de 1970.

## **BIBLIOGRAFÍA:**

### **Fuentes primarias:**

--Archivo Histórico de M.Z.A. Servicio de Vías y Obras.

Proyecto de ferrocarril de Puertollano a Córdoba, realizado por el ingeniero Miguel Muruve y enlace con la línea de Badajoz (1880-1904). Caja 1279, legajo 3.

Ferrocarril económico de Puertollano a Linares por la Carolina, por A. Massart (1890). Caja 1279, legajo 16.

--Archivo Municipal de La Solana.

Libros de actas de sesiones de plenos del Ayuntamiento. Año 1925.

--Archivo Municipal de Manzanares.

Libros de actas de sesiones de la Comisión Permanente del Ayuntamiento. Año 1925.

--Archivo Municipal de Villanueva de los Infantes.

Libros de actas de sesiones de plenos del Ayuntamiento. Año 1925.

--Compañía de los Ferrocarriles de Peñarroya y Puertollano.

Memorias del Consejo de Administración a las Juntas generales de Accionistas del 29 de mayo de 1925, 14 de mayo de 1926, 18 de mayo de 1927 y 19 de mayo de 1930.

### **Fuentes hemerográficas:**

El Pueblo Manchego. Ciudad Real. 1923 a 1930.

Vida Manchega. Ciudad Real. 1923 a 1930.

Vida Nueva. Puertollano. 1925.

El Defensor. Puertollano. 1928 y 1929

El Porvenir. Valdepeñas. 1907.

El Eco de Valdepeñas. 1925 a 1927.

Lanza. Ciudad Real. 1970.

### **Fuentes secundarias:**

ALÍA MIRANDA, F. (1986). *Ciudad Real durante la Dictadura de Primo de Rivera*. Ciudad Real, Instituto de Estudios Manchegos.

CAMPOS, ANDRÉS (1853). *Historia del ferrocarril de Ciudad Real: exposición que dirigía a las Cortes el 3 de abril*. Madrid.

CAÑAS, DIONISIO (1992). *Tomelloso en la frontera del miedo (Historia de un pueblo rural 1931-1951)*. Ciudad Real, Biblioteca de Autores Manchegos.

CASADO MORAGÓN, M.F. Y GONZÁLEZ GÓMEZ, J. (1983). "Revisión de los proyectos de ferrocarril no realizados en la provincia de Albacete", en *Congreso de Historia de Albacete. Tomo IV*. pp. 367-395. Albacete, Instituto de Estudios Albacetenses.

---

CONSEJO PROVINCIAL DE FOMENTO DE CIUDAD REAL (1925). *Informe sobre el Anteproyecto del Plan General de Ferrocarriles redactado por el Consejo Superior Ferroviario*. Ciudad Real, Editorial Calatrava.

DEL VALLE CALZADO, A.R. Y VILLENNA ESPINOSA, R. (1999). “Diputación y Estado Liberal (1833-1874)”, en *Historia de la Diputación Provincial de Ciudad Real (1835-1999)*, pp. 105-141. Ciudad Real, Biblioteca de Autores Manchegos.

LÓPEZ BUSTOS, C. (1948). “Los ferrocarriles en la provincia de Ciudad Real” en *Cuadernos de Estudios Manchegos nº2 1ª época*, pp. 91-104. Ciudad Real, Instituto de Estudios Manchegos.

SÁNCHEZ DELGADO, P. (1998). *La Segunda República en La Solana (1931-1933)*. Tomelloso, Ediciones Soubriet.

VELARDE FUERTES, J. (1968). *Política económica de la Dictadura*. Madrid, Guadiana de Publicaciones.

WAIS SAN MARTÍN, F. (1987). *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.