

**EL FERROCARRIL COMO VERTEBRADOR DEL MERCADO DEL VINO Y EJEMPLO DE LAS TRANSFORMACIONES SOCIO-ECONÓMICAS EN LA MANCHA DE PRINCIPIOS DEL SIGLO XX: LA LÍNEA FÉRREA VILLACAÑAS-QUINTANAR DE LA ORDEN.**

Pablo Martín Urbano (Universidad Autónoma de Madrid)

José Antonio Negrín de la Peña (Universidad de Castilla La Mancha)

**RESUMEN**

Es conocida desde la historiografía la importancia que tuvo la construcción del ferrocarril como vertebrador del mercado nacional del vino, especialmente beneficioso para los caldos producidos en interior, en general, y para los vinos manchegos, en particular.

Una de esas líneas férreas creadas para dar servicio a la comercialización del vino, de otras mercancías y también a pasajeros fue la que unía los pueblos de Villacañas y Quintanar de la Orden, proyectada entre 1897 y 1904, pero que no se inaugurará hasta el mes de enero de 1909.

La comunicación propuesta pretende dar a conocer los avatares históricos de su construcción, la finalidad con la que se hizo, la naturaleza de las mercancías que transportaba,- con especial atención al caso del vino-, el transporte de personas y su posterior crisis y fracaso, que llevaría en los años ochenta del pasado siglo a su definitivo cierre.

Será de interés, igualmente, evaluar las transformaciones urbanas debido al paso del ferrocarril por los pueblos por los que pasaba la línea férrea.

## **1.- Introducción. La importancia de los ferrocarriles en el desarrollo económico contemporáneo.**

Esta cuestión ha sido objeto de antigua controversia progresivamente resuelta en el sentido de reducir el impacto de los ferrocarriles donde existían medios alternativos que con bastante eficacia ya habían permitido reducir los costes de transporte y expandir los mercados, caso de buena parte de los países europeos, con la excepción de Italia, Rusia y España.

En efecto, en España, la inexistencia de alternativas comparables en términos de eficiencia a los ferrocarriles, les concedió un papel esencial en el desarrollo económico al erigirse en la estructura fundamental para la conformación del mercado nacional que había encontrado serios obstáculos para su consecución en la elevada segmentación física del territorio cuya superación generaba unos elevados costes del transporte que dificultaban la libre circulación de personas y mercancías así como la movilidad de los factores productivos. Consecuentemente, hasta la llegada del ferrocarril, los mercados tenían una naturaleza eminentemente local o comarcal encerrados por una orografía difícil que solo se traspasaba en situaciones de excepcionalidad (malas cosechas) o para productos muy específicos (mercancías con alto valor por unidad de peso), lo que constituía una gran dificultad para modernizar el país.

En este sentido, la memoria del Colegio de Ingenieros ya en el año 1840 ponía de manifiesto la necesidad de construir una red ferroviaria para favorecer el desarrollo español de manera que proponían no esperar a que la riqueza pública del país creara el ferrocarril sino crear los ferrocarriles para crear riqueza. Sin embargo, España carecía de capital y de tecnología suficientes para enfrentar ese reto como bien demostraban tres hechos elocuentes: por un lado, el fracaso de la iniciativa para un enlace ferroviario entre Jerez y el Muelle del Portal que facilitase el embarque de vinos (1829) así como de los enlaces entre Jerez y Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda con el mismo fin, por otro, el hecho de que el primer ferrocarril español se construyera en una de las colonias (Cuba, 1837, entre La Habana y Güines) y no en la metrópoli, signo evidente de la escasez de capital de esta última; finalmente, las primeras iniciativas de construcción ferroviaria en la España peninsular, realizadas a partir de 1848 en que se construye el Barcelona-Mataró, fueron pequeños tramos (entre otros, además del ya citado, el Madrid-Aranjuez, Játiva-Valencia, Langreo-Gijón y el ferrocarril para el vino de Jerez hasta el Puerto de Santa María) que sumaban apenas 305 Km de red, todo lo cual era indicativo de la situación de atraso ferroviario comparativo respecto de nuestro entorno europeo.

Será a partir de la ley de ferrocarriles de 1855 cuando se acometa decididamente la construcción de la red ferroviaria en España, gracias a las ventajas otorgadas a los constructores, muchos de ellos empresas extranjeras especialmente francesas y belgas (entre otras facilidades se concedía la franquicia arancelaria para los materiales de construcción y explotación durante 10 años, concesiones por 99 años, garantía de un interés mínimo a las acciones, y subvenciones directas del Estado). Con estas ventajas y las facilidades aportadas por la Ley de Bancos de Emisión y la de Sociedades de Crédito

(ambas de 1856) para su financiación, tendrá lugar una rápida expansión de los ferrocarriles, que en 1866 ya sumaban casi 5.000 km en España, (la tercera red europea en extensión tras Gran Bretaña y Francia) correspondientes a los ejes principales, los más rentables por otra parte (Madrid-Zaragoza-Alicante, Norte, Madrid-Cáceres-Portugal, Barcelona-Zaragoza-Pamplona, el Tudela-Bilbao, el Tarragona-Barcelona-Francia y el Tarragona-Valencia-Almansa) que enlazaban por vía férrea Madrid con algunas de las principales ciudades españolas Bilbao (1857), Alicante y Valencia (1858), Sevilla y Barcelona (1861), Irún (1864), y Santander (1866).

Con independencia de algunas cuestiones técnicas sobre el ancho de vía y la radialidad de la red, que no parecen puedan haber restado gran incidencia a su impacto económico, los ferrocarriles en España van a tener claras consecuencias para el desarrollo aunque en muchos casos pendientes aún de cuantificar. Ellos permitieron reducir los costes de transporte y ampliar los mercados, lo que favorecerá la generación de economías de escala y cierta reestructuración en la localización de la actividad productiva, dando a las regiones que gozaban de ventajas comparativas mayores oportunidades de comerciar y la posibilidad de acceder a recursos hasta entonces inexplorados o explotados a escala muy local.

Esta mayor disponibilidad de transporte tuvo especial incidencia en la ampliación de los mercados de productos perecederos, especialmente los agrícolas, lo que permitió a las regiones agrarias, hasta entonces aisladas y sirviendo a los mercados locales o comarcales, competir con otras y potenciar su especialización. De entre los productos perecederos que obtuvieron más ventajas con el desarrollo de los ferrocarriles sin duda cabe señalar a los vinos que pudieron comercializarse en regiones donde anteriormente apenas se conocía su presencia, logrando incluso mercados internacionales gracias a una creciente actividad exportadora. Tanto en los mercados nacionales como exteriores el descenso en los costes de transporte se trasladó a los consumidores en forma de precios más bajos que en el caso del vino, como en el del grano o el ganado vivo, supusieron descensos importantes.

En coherencia con lo anterior, las regiones vitivinícolas estuvieron entre las más beneficiadas por las nuevas posibilidades de transporte aportadas por el ferrocarril, especialmente aquellas donde se registra una producción más masiva o en las que la vid monopoliza en buena medida su estructura productiva agraria, caso de La Mancha cuyo territorio atravesaban las Madrid-Alcázar de San Juan-Alicante realizada en esta primera gran expansión.

Desde 1866, la construcción de la red se ralentiza entre otras razones por la difícil situación financiera de las compañías motivada por los elevados costes de construcción insuficientemente estimados inicialmente (lo que complicó la captación de recursos), por la escasa rentabilidad de los ferrocarriles cuyos estudios previos de prospección de tráfico fueron, cuando los hubo, en exceso optimistas, habiendo sido además afectados negativamente por el lento despegue económico del país y, en fin, por la elevada carga financiera acumulada consecuencia de las insuficiencias anteriores, todo lo cual exigirá una mayor intervención financiera del Estado, en forma de subvenciones crecientes, que

se unirá a la intervención tarifaria, que impedía subir las tarifas, acrecentando de esta forma las dificultades económicas de las compañías.

Tras una década de escasas iniciativas para ampliar la red, con la Ley ferroviaria de 1877, que recoge parte del espíritu de la Ley de 1855 en lo referente a subvenciones, se intenta retomar el esfuerzo constructor anterior. En ella, el sistema ferroviario se estructura, sobre la base del Plan de 1870, con un trazado general en seis redes: Norte (12 líneas), Nordeste (34), Este (15), Mediodía (26) y Noroeste (14). La idea era completar la estructura radial con líneas transversales, en muchos casos construidas por empresas pequeñas y en vía estrecha, especialmente en la cornisa cantábrica y en la región valenciana. Así mismo, se establecía una primera ordenación sobre los tranvías.

Sin embargo, hasta el final de siglo el ritmo constructor va a ser más reducido que el de la primera década tras la ley de 1855, lo que no impedirá que para 1900 las principales líneas de la red de ancho normal estaban prácticamente concluidas, sumando algo más de 11000 km, a los que se añadían más de 2100 km de vía estrecha. Es justamente en esta fase cuando verá la luz la construcción de tramos ferroviarios complementarios y, sobre todo, los ferrocarriles de vía estrecha que para 1930 suponía un total de 5248 km. Se trata de tramos menores, entre ellos el Villacañas-Quintanar de la Orden, que desde el punto de vista de la funcionalidad de la red permitían vehicular tráfico localmente importantes y, en este sentido, una mayor capilaridad es condición fundamental para incrementar la rentabilidad de la red estructural. Justamente, el triunfo del transporte por carretera andando el tiempo se basará en su mayor capilaridad ganando en disponibilidad (puerta a puerta).

En los últimos años del siglo XIX se asiste a una progresiva sustitución del capital extranjero por parte de capital español que desde 1900, en un contexto del creciente proteccionismo denotado por la supresión de la franquicia arancelaria al material ferroviario en 1888, se torna en exclusión de los no nacionales en las licitaciones. Además, durante la Primera Guerra Mundial la revalorización de la peseta frente al franco y la necesidad extranjera de realizar pesetas en España, elevará la participación del capital español.

Por otra parte, también en este periodo se va a propiciar grandes fusiones y absorciones de las compañías explotadoras para intentar con el incremento de la red mejorar la eficiencia económica de las compañías mediante una rebaja de los costes unitarios de explotación y un crecimiento del volumen de tráfico que facilitara las economías de escala. De esta manera, a lo largo de los primeros años del siglo los ferrocarriles españoles van a quedar controlados por tres grandes compañías: los Caminos de Hierro del Norte de España, la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante y los ferrocarriles del Oeste.

La mala situación financiera de los ferrocarriles se podrá de manifiesto durante la primera guerra mundial, cuando se incrementara la presión sobre la red ferroviaria que habrá de atender el importante crecimiento de los tráfico habida cuenta de la situación de abastecedor de los dos bandos de nuestro país y de caída del cabotaje, todo lo cual

producirá una explotación más intensiva de la red que generará un mayor coste por unidad transportada. Ello acentuará la tendencia histórica de un mayor crecimiento de los gastos que de los ingresos, situación que dado su carácter estructural, no podía ser absorbida por las compañías, precisando una vez más la intervención del Estado autorizando una elevación de tarifas del 15%, la primera desde 1872.

Desde los años 20, se inicia una ayuda masiva del estado en forma de anticipos para la compra de material motor y móvil, que no resuelven las insuficiencias de las compañías quienes, por esos años, comienzan a sufrir los efectos perniciosos de la rápida emergencia del transporte carretero, objeto de constantes referencias en las memorias de las compañías que están presentes también en las del ferrocarril Villacañas-Quintanar de la Orden.

La aparición del Estatuto ferroviario de 1924 acrecienta el intervencionismo estatal en razón del interés público de su explotación y en el intento de favorecer la construcción de las obras que los concesionarios por si solos no pudieran acometer, planteándose también la adaptación de las tarifas a costes. Ello vino a dar un respiro a las compañías, pero la caída de tráfico consecuencia de la crisis de los años 30 y la suspensión de las aportaciones del Estado lo que lleva a los ferrocarriles a una situación financiera crítica que anula la reinversión en la red deteriorada y falta de modernización.

La guerra civil, que provocará la destrucción del 40% de las locomotoras y de los vagones de mercancías y hasta el 60% de los vagones de viajeros, además de un tremendo deterioro de la infraestructura, significará la ruina total de las compañías del ferrocarril objeto de una reestructuración en mayo de 1939 que dará lugar a la creación de Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) en enero 1941 integrando 12401 kilómetros correspondientes a las grandes compañías ferroviarias de vía ancha, sometidas a intervención estatal. La vía estrecha habrá de esperar a 1965 para su integración en FEVE y, aún así, pervivirán varias compañías privadas.

**CUADRO 1. KILOMETROS FERROVIARIOS DE ANCHO NORMAL Y VIA ESTRECHA, 1850-1935.**

<b>AÑO</b>	<b>ANCHO NORMAL</b>	<b>VIA ESTRECHA</b>
1850	28	-
1855	440	-
1865	4.756	76
1875	5.840	254
1900	11.040	2.166
1930	12.030	5.248
1935	12.254	5.184

Fuente: Elaboración propia a partir de Cordero y Menéndez (1978) y Carreras (1989).

Los objetivos de la nueva compañía se concentraron en tratar de superar los estragos de la guerra civil, completar la red (a tal fin sirvieron las líneas de Madrid-Valencia,

Madrid-La Coruña por Zamora, y Madrid-Burgos) y modernizar la infraestructura. Para eso último, numerosos planes verán la luz, aunque con poco éxito debido a la falta de recursos. En los años 60, con la ejecución del Plan de Modernización, se realizaron el Túnel de la Castellana, la construcción de las macroestaciones de Madrid-Chamartín y Barcelona-Sans. En todo caso, tales avances se producen en un contexto de pérdida de protagonismo del ferrocarril, desbordado por el avance implacable del transporte por carretera e incluso por el desarrollo de un modelo de transporte aéreo interior, sustitutivo de las malas comunicaciones terrestres.

La decadencia, que no es específica de España aunque tal vez más intensa, ha conllevado una política de ajuste de la red coincidiendo en paralelo con el desarrollo de Plan de Carreteras más importante de nuestra historia. En efecto, un estudio del Ministerio de Transportes de 1984 puso las bases para el cierre de 3.055 km de RENFE no rentables, traducidos en 1985 en el cierre de 908 km y la eliminación en otros 893 del servicio de viajeros, manteniéndose en algunos casos con el apoyo de las comunidades autónomas u otros organismos. Entre los tramos cerrados, se encuentra el ramal Villacañas-Quintanar de la Orden.

Por contra, el ajuste se ha ido enmarcando en una política de mayor especialización de la oferta ferroviaria hacia aquellos segmentos de la demanda donde sus cualidades aportan ventajas competitivas frente a otros modos (tráficos de cercanías, interurbanos y transporte combinado), una redefinición de las relaciones con el estado (sobre la base de contratos programas y las compensaciones por obligaciones de servicio público) y una reorganización empresarial de la compañía (estructurada por unidades de negocio y con la progresiva separación entre la gestión de las infraestructuras y los servicios). La construcción de la línea de Alta Velocidad entre Madrid y Sevilla, inaugurada en 1992, marca un giro en la política inversora, pese a no estar previsto en el Plan de Transporte Ferroviario, otorgándose en los sucesivos planes mayores recursos al ferrocarril que en el último de ellos, el Plan de Infraestructuras ferroviarias 2000-2007, refleja una inversión de 4,7 billones de las antiguas pesetas para la construcción de 7.200 Km de alta velocidad.

## 2.- Ferrocarril de Villacañas a Quintanar de la Orden<sup>1</sup>

En este epígrafe se va a estudiar cómo surge el proyecto de línea férrea y los problemas que surgen antes y después de su inauguración.

### 2.1. Proyecto de la línea

Los proyectos de enlazar el mercado de Quintanar de la Orden con la línea férrea de la M.Z.A., de Madrid-Levante y Andalucía coinciden con un ciclo alcista en la agricultura. Desde el principio de la construcción de las líneas férreas en España, el proyecto de unir los mercados del interior de La Mancha, con los ramales principales de comunicación, estaba encima de la mesa de las autoridades locales de la comarca.

El decreto de 1866, sobre la *Protección de las empresas de ferrocarriles*, rescindía la liberalidad en el otorgamiento por parte del Estado de financiación para la construcción de nuevas líneas, aconsejando completar las existentes mediante la construcción de ferrocarriles secundarios, para lo cual se seguían dando facilidades de autofinanciación a las compañías concesionarias, que consistía principalmente en respaldar los créditos obtenidos por las mismas con una pequeña porción del presupuesto de la obra y posteriormente con el respaldo inventarial de la misma línea.

Es en este proyecto de líneas secundarias donde se debe de insertar el deseo de la construcción de una línea férrea que uniese Quintanar de la Orden con Alcázar de San Juan con el Proyecto de 1869 aprobado por el gobierno el primero de abril de ese mismo año. El primer promotor de esta línea férrea fue D. José Nacarino Brabo, cuya primera intención es preparar el terreno comprando material y contratando la obra para luego presionar a las autoridades de Quintanar de la Orden para que financiasen el proyecto. Problemas comerciales hacen que desde Quintanar obtenga respuesta negativa, dejándose en el olvido durante treinta años un nuevo proyecto.

Un nuevo intento lo protagonizará D. Antolín Valdés y Perea "*avisado escribano del distrito del Congreso de Madrid*"<sup>2</sup>, que se aprovecho de la información que disponía por su condición para elaborar un proyecto de ferrocarril con ánimo especulativo para poder posteriormente venderla al mejor postor. Su petición toma forma el 13 de

---

<sup>1</sup> Este es el nombre de la compañía que gestionará la línea férrea desde 1909 hasta 1941. A partir de esta fecha lo gestionara RENFE hasta su desaparición y desmantelamiento por Real decreto de 28 de septiembre de 1984. En 1967 RENFE realiza un "*Estudio particular de la línea número X de Villacañas a Quintanar de la Orden*", Estudios de explotación económica y cierre de líneas, Madrid (III-F/494.(I)). Anteriormente se cierra el servicio de mercancías al detalle (paquetería) por Carta de la Dirección General de Ferrocarriles de 13 de mayo de 1969, con fecha de efecto de 10 de julio de 1970. El último servicio de la línea férrea será un anuncio publicitario de la Selección española de fútbol protagonizado por Fernando Hierro con motivo del mundial de Italia de 1990. Este capítulo recoge en gran medida el estudio y análisis que realizase informe custodiado en el Archivo Histórico Ferroviario. En la carpeta que archiva la documentación sobre la línea férrea se encuentra el trabajo de García Martín elaborado por el Ayuntamiento de Villa de Don Fadrique, hecho en los años ochenta pero sin especificarlo (IIIF.2362)

<sup>2</sup> García Martín (1985?), pág. 29.

noviembre de 1897<sup>3</sup>, haciéndose información pública a través del Boletín Oficial de la provincia de Toledo el 30 de noviembre de 1897. Además de contar con el informe favorable de los ayuntamientos de los pueblos afectados, Villacañas, la Puebla de Don Fadrique<sup>4</sup>, la Puebla de Almoradiel y Quintanar de la Orden-, cuenta con el de la Diputación Provincial afirmando que debe otorgarse la concesión “*por ser evidente la necesidad y utilidad del tramo proyectado*”<sup>5</sup>. El último paso será el necesario Informe previo de la Junta Consultiva de Caminos Canales y Puertos de fecha 18 de junio de 1898, para llegar a la definitiva aprobación del proyecto por el Ministerio de Fomento el 14 de diciembre de 1898.

A partir de esa fecha, D. Antolín Valdés, entra en conversaciones con diferentes comerciantes e industriales interesados a través de su representante, D. Domingo Amador y Pérez. Una de las primeras peticiones que hará es la necesaria transformación del ancho de vía de 0,75 metros, que era lo dictado por el gobierno, hasta el ancho de un metro, más al gusto ya a las necesidades de los nuevos promotores. Estos, en 1905 eran, los señores Tejero Sánchez, Llavera y Gallarreta, Gómez Díez y Echeguren González, constituyéndose como sociedad jurídica el 17 de octubre de 1905, con sede en Bilbao y administración en Madrid. Para asegurar la viabilidad del negocio. Lo primero que hicieron fue comprar la concesión a D. Antolín Valdés y Perea, para acto seguido asegurarse el apoyo del poder económico de Quintanar de la Orden, por medio de una “Comisión ferroviaria”. El fin último de esta comisión era la suscripción de una serie de Vales de Crédito para aportar fondos para la construcción del ferrocarril. Gene principal, no sólo de Quintanar de la Orden sino también de la puebla de Don Fadrique y de la de Almoradiel si fueron sumando con su firma a esta comisión. El 4 de mayo de 1907 se aprueba por la autoridad pertinente y se comienza la construcción de la vía férrea.

## **2.2. Problemas y soluciones. La inauguración**

Surgen diferentes problemas en la construcción de la línea férrea sobre todo de índole financiero. Ya en 1906 se pide a la comisión nuevos fondos por la escasez de medios sobre todo a la hora de responder ante las expropiaciones que son necesarias en la Puebla de Don Fadrique. En dicho pueblo, se habían generado muchas expectativas por parte de algunos bodegueros posicionando su establecimiento en lo que sería el trazado de la vía. Como ésta atravesaba el pueblo, el coste de expropiación de los terrenos afectados era muy elevado y el de circunvalar el municipio no lo era menos. Finalmente se optó por lo segundo, dejando al pueblo a la izquierda del trazado según la marcha hacia Quintanar. No obstante, una vez diseñado el trazado nuevas bodegas se fueron asentando a orillas de la vía férrea creando ramales que salían desde el patio de

---

<sup>3</sup> “...solicita la concesión de un ferrocarril de vía estrecha de servicio particular y de uso público, que partiendo de la estación de Villacañas según los artículos 75 y 76 del Real Decreto de 24 de mayo de 1878, Reglamento de la Ley general de ferrocarriles” (García Martín, 1985?, pág 29).

<sup>4</sup> Villa de Don Fadrique a partir de la R.O. de 27 de Junio de 1916.

<sup>5</sup> (García Martín, 1985?, pág. 29, citando Archivo General de Alcalá de Henares, Sección Obras públicas, Caja 34119.



operaciones de las mismas, transformándose la fisonomía urbana del pueblo de forma considerable.

El 27 de marzo de 1908, la empresa realiza un reajuste de la Junta Directiva, pasando el control de la misma a manos de Don Francisco Javier Azpiroz y Carrión, Conde de Alpuente que se encargará de animar a las autoridades de los pueblos afectados para llegar a buen fin las obras de construcción de la vía.

Finalmente, el 1 de enero de 1909 inicia su andadura el ferrocarril Villacañas-Quintanar de la Orden. El acta notarial de la llegada a Quintanar de la Orden, conservada en su Archivo Municipal<sup>6</sup>, relata así el acontecimiento:

*“A las diez y cinco minutos de este día ha llegado a esta estación ferroviaria de Quintanar de la Orden, el primer tren mixto del ferrocarril de Villacañas a esta referida villa, que empieza a explotarse en el día de hoy, conduciendo dos viajeros desde Villacañas, otros dos desde Puebla de Don Fadrique y uno de Puebla de Almoradiel, con billetes de primera y segunda clase, al dicho señor Tejero (D. Cipriano Tejero Sánchez), diferentes descendientes de la Compañía y al infraescrito (notario D. Álvaro Pedro Crisólogo Madero), siendo recibidos en el andén de esta dicha estación por el Señor Juez de Primera Instancia, Diputado Provincial, Alcalde Presidente, la mayoría de los Concejales y todo el pueblo en masa a los acordes de la Marcha Real, ejecutada por la orquesta o banda de música que dirigía el Señor Fernández, cuyo ferrocarril, después de realizar diferentes maniobras, salió con dirección a Villacañas a las once y cinco minutos, conduciendo treinta y cinco pasajeros que habían facturado sus expediciones, en grande y pequeña velocidad”*

### **3. La línea férrea. Infraestructura y consecuencias económicas**

#### **3.1. Datos físicos**

Llegado es el momento de referir las características físicas de la línea férrea que unirá Villacañas con Quintanar de la Orden. Estamínea empalma con la general de Madrid a Alcázar de San Juan, lo que en principio supone una mejor vertebración de la comarca, uniendo a los pueblos afectados a un ramal principal del tráfico ferroviario de nuestro país.

Si en el siglo XVIII, la apertura del Camino Real de Andalucía sirvió para vitalizar la región y puso en contacto los mercados manchegos con Madrid, el ferrocarril debería suponer un aldabonazo más en ese acercamiento a estos mercados de abastecimiento de la capital, por parte de los pueblos del interior de La Mancha. Además se abría una línea de comunicación con el Levante español a través de Alcázar de San Juan, lo que abría las puertas de los productos de la comarca a la periferia, y por ende a las posibilidades de exportación a través de los puertos mediterráneos.

---

<sup>6</sup> Recogido por (García Martín, 1985?, pág. 329).

Villacañas se encuentra en el kilómetro 120,163 de la línea Madrid-Alcázar-Alicante. La nueva línea férrea que unirá esta villa con Quintanar de la Orden tiene 25,100 kilómetros, con la siguiente distribución (Cuadro 2).

## CUADRO 2. DISTRIBUCIÓN KILOMÉTRICA DE LA VIA FÉRREA VILLACAÑAS-QUINTANAR DE LA ORDEN

LOCALIDAD	KILOMETRO
Villacañas Prado	0
Puebla de Don Fadrique	9,880
Puebla de Almoradiel	19,234
Quintanar de la Orden	24,978

Fuente: RENFE (1967), pág. 1.

Enclavada en la provincia de Toledo la vía, en el año 1967, pertenecía a la 2ª Zona de la Red y se correspondía con la 28ª Sección de Vías y Obras, y a la 25ª Sección de Explotación, con cabeza en Alcázar, y atravesando los Partidos judiciales de Lillo y Quintanar.

El trazado de la línea es suave, transcurriendo por terreno llano con una ligera tendencia ascendente en el sentido Villacañas-Quintanar, ya que parte de una cota de 661,98 en Villacañas y finaliza en 687,84 en Quintanar, aunque su cúspide está en el paso de Puebla de Almoradiel con 695, 93. Esto trae consigo una pendiente máxima de un 10% y una rampa del 7% siempre en el mismo sentido.

De los 25, 100 Km., 21, 664 están en alineación recta; el radio mínimo de las curvas es de 300 metros.

### 3.2. Datos económicos

La actividad predominante de la comarca afectada por el transcurrir de la vía férrea es la agricultura en general y la vitivinicultura en particular. Esto marca la actividad principal de la vía. No obstante también tiene cierto tráfico de pasajeros. En el Informe de 1967, se hablaba de unos 150.000 billetes expedidos en los “últimos años”, lo que suponía una media diaria de 415 billetes en cada dirección. En el Informe este volumen de tráfico es calificado como “elevado” en los siete trayectos diarios que hace el automotor de 92 plazas que sirve la línea. Por otro lado, este tráfico es el propio de “una línea rural” con pocas oscilaciones estacionales.

En cuanto al tráfico de mercancías este, está supeditado a la actividad agrícola por excelencia; el vino. En la estación de Villa de Don Fadrique, sus empresas vinícolas más importantes tienen diseñados accesos desde el patio de operaciones hasta la vía del tren. En 1963, año particularmente malo para la actividad vinícola, la línea férrea tuvo

un tránsito de unos mil fudres (vagones tipo cuba destinados al transporte del vino). También existía algo de tráfico de salida de cereales.

En cuanto al tráfico de entrada el más importante es el de abonos, con unos 400 vagones al año, siguiéndole el carbón y el de cales y cementos

### **3.3 Problemas económicos**

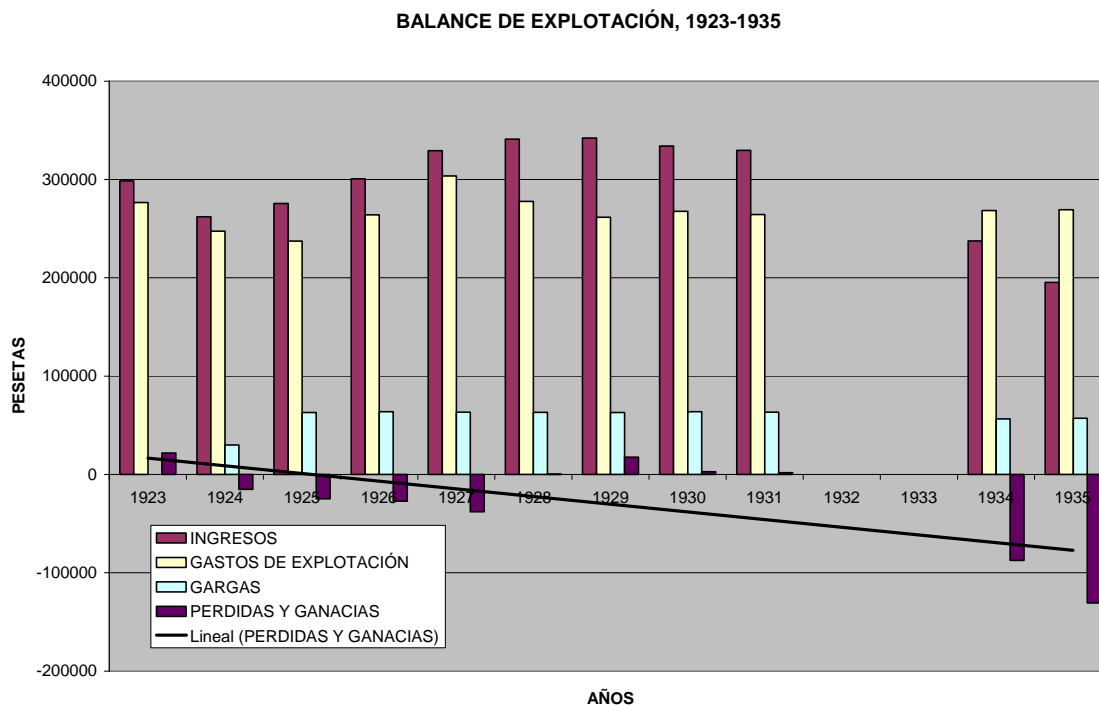
Desde el principio existen problemas de demora y de incumplimiento de contrato. Las dificultades financieras de la empresa eran grandes. Un ejemplo de ello lo tenemos en el apremio que, a través de un procurador, realiza el Presidente del Crédito Industrial Gijonense, L. Belaunde, con fecha de 18 de enero de 1909 (18 días después), sobre la deuda contraída con su entidad, pidiendo al menos que sea gestionada por entidades locales de Quintanar y Villacañas para su seguimiento. La ejecución del cobro llega al embargo preventivo de bienes aunque el ejecutor, D. Francisco Miranda, “reconoce la mayor solvencia de esos mayores contribuyentes de Quintanar de la Orden”. Es el Ayuntamiento el que hace un llamamiento a aquellos que se comprometieron con la realización de la obra para poder pagar la deuda.

En 1910 todavía hay obras pendientes y hasta 1916 el ferrocarril funciona “*mal que bien*”. El 27 de diciembre de 1916, una comisión de acreedores presiona para hacerse con el control de la empresa, que por otra parte vence su contrato de arrendamiento a finales de año.

A principios de 1917 toma posesión de la Sociedad D. Melitón Quiros Martín, Presidente a su vez de la sociedad acreedora.

En el Archivo Histórico de Ferrocarriles, se conservan las Memorias de la Sociedad de los años 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931 y 1935. El gráfico que se presentan a continuación resume la situación de la empresa en este importante periodo de tiempo, presentando el Balance de Explotación del periodo, 1923-1935 (Gráfico 1). En él, se puede comprobar como la línea de tendencia de las Perdidas y Ganancias muestra una pendiente negativa, a pesar de mostrar beneficios en algún año del periodo.

GRÁFICO 1. INGRESO, GASTOS Y RESULTADOS DEL PERIODO, 1923-1935.



Fuente: Elaboración propia a partir de las Memorias de la Compañía de Ferrocarril, Villacañas-Quintanar de la Orden.

En las Memorias de la Compañía se recogen los argumentos dados por el consejo de administración para tales resultados. Principalmente, se piensa que el negocio está cambiando en este periodo. Existe una fuerte competencia por parte de los autobuses y el ferrocarril, en el transporte de viajeros, no resulta competitivo<sup>7</sup>.

A partir de 1926 se plantean las reformas necesarias para hacer viable el negocio. Todo pasa por consolidar el firme y darle el ancho de vía normal, - 1,672 metros frente al metro anterior de vía estrecha-, para que las mercancías pudieran continuar sin demora su camino hacia Levante o hacia Madrid. En abril de 1927 se comienzan las obras de consolidación del firme, y sucesivamente se irán mejorando las infraestructuras de la vía. La Guerra Civil parará este proceso para finalmente pasar a incorporarse a la RENFE el 17 de febrero de 1941.

<sup>7</sup> Las gentes de Villa de Don Fadrique llamaban cariñosamente (o con algo de retranca) al tren el “El Trenillo”. La maquina que daba servicio los primeros años era una maquina belga en opinión de los lugareños “de segunda o de tercera mano”, con escasa potencia. Tan frágil era la marcha que daba tiempo a los viajeros a coger uvas y volver a subir. Cuando se cambio de ancho de vía en los años treinta mejoraría sustancialmente el material.

#### **4.-La línea férrea Villacañas-Quintanar de la Orden como vertebradora del mercado del vino de la comarca**

En este epígrafe se va a estudiar la importancia de la vitivinicultura manchega del periodo, para, a continuación, hacer algunas particularidades sobre la comarca que nos ocupa, especialmente desde el punto de vista del ferrocarril.

##### **4.1. Marco general de la vitivinicultura castellano manchega en los siglos XIX y XX.**

Ya en otras ocasiones se ha tenido oportunidad de comentar, el gran desarrollo de la vitivinicultura castellano-manchega en el siglo XIX, y su gran problema era el de la falta de comunicaciones que facilitara, la puesta e mercados de la periferia del vino manchego<sup>8</sup>.

La historiografía de la vitivinicultura de esta región para este periodo, es más generosa que para tiempos pretéritos y la bibliografía existente insiste sobre esta cuestión.

Las limitaciones en el campo de la distribución, que sufría el vino del interior de la península, en general, y el manchego, en concreto, se vieron parcialmente superadas por las mejoras experimentadas en el Camino Real de Andalucía, como consecuencia del Real Decreto de 1761. Esto supuso un desarrollo de la vitivinicultura manchega al abrirse un vía de comunicación que abastecía sobre todo a Madrid<sup>9</sup>, pero con el tiempo resultó ser claramente insuficiente y más con los medios de transportes existentes en ese momento.

Dado estos problemas que dificultaban el cuidado de los caldos, la vía competitiva más sencilla con respecto a los vinos riojanos y vallisoletanos, es la de los precios.

Frente al expansionismo comercial de otros vinos, Jerez o Rioja, y su reconocimiento más allá de nuestras fronteras, el vino manchego sigue manifestando las restricciones al comercio exterior debido a su aislamiento y al no darse un proceso de elaboración más cuidada que generase una mayor calidad. Es decir, si no existía salida para el vino

---

<sup>8</sup> En Negrín (1999). Se estudió el concepto de “cambio técnico” en la evolución de la vitivinicultura de La Mancha toledana entre 1850-1936. Con posterioridad en Negrín (2000), se vieron las transformaciones de este sector en perspectiva histórica, incorporando el análisis del siglo XIX. Finalmente se enfrentó el concepto de “cambio técnico” con el de “cambio estructura” en el III Simposium de la Asociación internacional de historia y civilización de la vid y el vino, celebrado en Funchal (Madeira), del 5 al 8 de octubre de 2003.

<sup>9</sup> De este camino se aprovecho también el vino de Valdepeñas, constituyéndose a partir de entonces como una fuerte competencia del vino de La Mancha. Son conocidas las referencias que al respecto hace Plasencia en boca de Townsend que afirmaba “*que, cuando sea abierta la navegación hasta Sevilla y pudiera llegar con facilidad a Inglaterra, sería allí muy apreciado y encontraría una gran demanda*”, o de Ford que recomienda el modo en que el vino de Valdepeñas debe ser transportado a Reino Unido “*el único medio de obtenerlo puro y sin adulterar es transportarlo en toneles dobles de Jerez. El vino se echa en uno, y éste va protegido por otro exterior, que evita las barrenas, las pajas y otros ingeniosos medios de extraer el sabroso líquido y sustituirlo por agua clara. Después tiene que ir en mulos o en carretas hasta Cádiz o Santander*”. Véase Plasencia (1994), pág. 92

manchego su consumo era de carácter local, mucho menos exigente que el consumidor internacional acostumbrado a vinos más elaborados. Además, la demanda de vino manchego quería satisfacer a un determinado tipo de consumidor, más de cantidad que de calidad y, por lo demás, barato. Madrid sigue abasteciéndose en gran medida de los vinos manchegos.

Son todas estas circunstancias las que harán que el vino que se elabore en La Mancha no sea presuntuoso en calidad siendo más interesante la cantidad. Tampoco los métodos de envasado parecen que ayuden en pos de una mejora cualitativa del vino. El método tradicional de conservación sigue siendo la tinaja de barro existiendo pocos barriles de roble. La primera es fácil de hacer y parece que la tierra ofrece los recursos necesarios para su elaboración. La segunda, ante la deforestación de las tierras manchegas, debía de comprarse fuera de la región o incluso importarla del extranjero lo cual, y dado los comportamientos del mercado, podrían encarecer el producto de forma innecesaria.

Las explotaciones son de carácter familiar. Las bodegas de pequeña dimensión están excavadas en el subsuelo de la propia casa familiar. Parece necesario un acicate para que esa explotación familiar deje de serlo y gane en entidad. En el caso que nos ocupa, no cabe duda de que ese punto de inflexión va a venir dado por la construcción del ferrocarril.

Sólo cuando se generalice el entramado ferroviario será posible comercializar con garantías gracias al proceso de distribución a gran escala<sup>10</sup>. Estamos en un momento clave en la producción de vino en la Mancha. Como Gómez Mendoza ha demostrado los ferrocarriles no sólo conectaron La Mancha con los mercados periféricos e, incluso, con los exportadores, sino que también permitieron sustituir los pellejos tradicionales por barricas de madera, es decir, pudieron adaptar nuevas técnicas usadas en otros entornos geográficos, gracias a que un mayor volumen en la comercialización de vino, hacía posible y rentable un mayor volumen de inversión<sup>11</sup>.

Es entonces cuando la bodega familiar<sup>12</sup> va a tener otros objetivos. Se van a dedicar nuevas tierras al cultivo de la vid y se van a sacar fuera del hogar las bodegas, buscando las orillas de la línea férrea<sup>13</sup>.

---

<sup>10</sup> La frase del profesor Simpson "... la construcción de los ferrocarriles permitió una especialización de la producción en las regiones alejadas de los puertos..." (Simpson, 1996, pág. 217), apoya la idea Chandleriana del desarrollo de la empresa moderna por la expansión de los procesos de producción y de distribución a gran escala, ayudado por el crecimiento de las líneas ferroviarias. Véase Chandler (1987). En el caso que nos ocupa pudieron darse, de forma embrionaria, estas manifestaciones empresariales que hubieran llegado a buen puerto con otro tipo de cultura empresarial y sino se hubieran presentado las primeras manifestaciones filoxéricas.

<sup>11</sup> Este hecho, recogido por Simpson, es bien conocido a través de los escritos del profesor Gómez Mendoza, en donde se reconoce la importancia del ferrocarril en el desarrollo del comercio interior. Fenómeno especialmente destacable en nuestra región objeto de estudio ya que los caminos seguían estando en pésimas condiciones. A este respecto puede consultarse Gómez Mendoza (1984).

<sup>12</sup> "Si el agricultor no tenía una explotación de gran extensión, su bodega tenía reducidas dimensiones, siempre adaptada a su producción, y construida dentro del solar de la propia vivienda.(...)Si por el contrario se trataba de un gran propietario agrícola, con frecuencia la construcción estaba emplazada en un solar en los confines del pueblo, constituyendo (bodega, vivienda y construcciones adosadas), un

A partir de ahora la superficie cultivada de la vid en las diferentes provincias Castellano-manchegas va ir en aumento. En el Cuadro 3 se puede apreciar esta evolución creciente

**CUADRO 3. EVOLUCIÓN DE LA SUPERFICIE DEL VIÑEDO EN LAS PROVINCIAS DE CASTILLA-LA MANCHA, 1857-1981 (EN HECTÁREAS).**

PROVINCIA	1857	1884	1909	1931	1981
ALBACETE	15.711	31.000	68.786	71.725	137.397
CIUDAD REAL	29.356	67.000	115.628	158.600	288.598
CUENCA	28.148	28.000	47.470	79.093	120.551
GUADALAJARA	37.417	20.000	24.700	5.633	4.280
TOLEDO	31.735	40.000	49.050	85.850	210.652
<b>TOTAL CLM</b>	<b>14.2367</b>	<b>186.000</b>	<b>305.634</b>	<b>400.901</b>	<b>761.478</b>

Fuente: Rodríguez Tato, 1999, pág. 363

Este crecimiento, como en el resto de la geografía española, tendrá sus consecuencias en la implantación y el desarrollo de una incipiente industria, que justificará, de nuevo, un cambio estructural desde las bases puramente agrarias hacia las industriales. Este cambio estructural va a tener que pasar por una trascendental prueba de fuego: la plaga de la filoxera. A finales del siglo XIX, y principios del XX, esta plaga hará necesaria la implantación de cepas, inmunes a la plaga, de origen americano<sup>14</sup>. Los datos para la provincia de Toledo nos llevan a las 31.467 ha. filoxeradas, de las cuales 23.267 se consideran invadidas, con una destrucción total de 8.200 ha. El porcentaje sobre el total nos indica un 31,51 por ciento de tierras invadidas y un 11,10 por ciento destruida<sup>15</sup>.

Comparativamente, la plaga de la filoxera afectó en menor grado a la vid manchega que a otras vides. En este sentido, cabe recordar las peculiaridades climáticas de La Mancha que, predisponen a la vid, hacia una mejor defensa contra la expansión de la plaga.

Fue a partir de entonces cuando la vitivinicultura castellano-manchega va a desarrollarse considerablemente y el siglo XX traerá consigo una mayor competencia, que hace inevitable la tarea de llevar a cabo un necesario proceso de innovación, no sólo

---

*conjunto elemental de vida en común, la quintería*"(García Marchante-Fernández Fernández, 2000, págs.60-61).

<sup>13</sup> El caso de la Villa de Don Fadrique es ejemplificador como se ha tenido oportunidad de observar. El casco urbano, y con las bodegas, va buscando la línea férrea que unía Villacañas con Quintanar de la Orden. Todavía hoy, con las vías levantadas, se pueden observar como el tren podía incluso adentrarse en las instalaciones de las bodegas.

<sup>14</sup> Dada la climatología de La Mancha la filoxera no afectó tanto como en otras regiones más húmedas. *Los primeros síntomas de la invasión filoxérica en La Mancha fueron descubiertos en el año 1900, en los términos municipales de Bogarra y Paterna, en la provincia de Albacete* (Fernández 1963, pág. 30).

<sup>15</sup> Fernández (1963), pág. 32.

de las técnicas sino también de la cultura vitivinícola que hasta entonces había caracterizado a la región<sup>16</sup>.

El cultivo de la vid se va extendiendo por todo el territorio regional, creciendo en número de hectáreas cultivadas. (Cuadro 4). A partir de la filoxera el terreno dedicado a la vid creció porcentualmente con respecto a los otros cultivos de la región, si bien trigo y cebada seguían siendo los más representativos. En el periodo comprendido entre 1931 y 1935 la vid pierde peso porcentual frente al olivar, generalizándose en algunos pueblos, la alternancia de estos cultivos en un mismo terrazgo.

CUADRO. 3. SUPERFICIE CULTIVADA EN CASTILLA LA MANCHA, 1900-1935.

SUPERFICIE CULTIVADA EN CASTILLA LA MANCHA											
PERIODO	TRIGO (I)	%(I/V)	CEBADA (II)	%(II/V)	VIÑEDO (III)	%(III/V)	OLIVAR (IV)	%(IV/V)	Σ(I+IV)	%(V/VI)	TOTAL SUP.AGR. (VI)
1900-1904	657.017	49,98	287.237	21,85	258.870	19,69	111.448	8,48	1.314.573	47,18	2.786.078
1910-1914	858.095	48,67	379.847	21,54	364.268	20,66	160.935	9,13	1.763.145	-	-
1931-1935	1.024.734	48,55	469.829	22,26	370.402	17,55	245.846	11,65	2.110.811	47,97	4.400.450

Fuente; Elaboración propia a partir de Palacio, (2002), pág. 29.

Una mayor producción y un mercado más exigente hacen necesaria una mejor rentabilidad de las cosechas. Es la hora de sustituir los métodos tradicionales de pisado y molienda, por los molinos de rodillos de hierro y las prensas, que si bien en un principio son manuales, con el uso generalizado de la electricidad serán movidas por esta energía. Con el tiempo, y en aras de obtener una mayor limpieza en el mosto, los sistemas de prensado serán sustituidos por los de centrifugado. En cuanto a los sistemas de fermentación también redundarán en una mejora de los caldos con la aplicación de los distintos sistemas de refrigeración.

Las diferentes estrategias empresariales pueden resumirse en tres. La primera, especializada en el vino de mesa, va a mejorar sus rendimientos vía distribución. Se defiende el vino barato, pero no por ello carente de buena calidad. Los envases alternativos al vino abaratan los costes y facilitan el transporte. La segunda estrategia empresarial, con raíces en el siglo anterior, es el fomento del cooperativismo, sobre todo, de cosecheros. Igual que en el caso anterior se especializaran preferentemente en el vino de mesa. Por último, la tercera vía estratégica está por los vinos de calidad. Este camino precisa de trabajos más esmerados; un mayor cuidado de la producción - aplicando las nuevas tecnologías en cuanto a la fermentación, conservación y envasado-; una mayor selección de las variedades de la uva, incluso incorporando tipos desconocidos hasta ahora en La Mancha, de difícil mantenimiento en circunstancias climáticas adversas con deficiencias hídricas que hacen necesarias unas mayores inversiones en sistemas de riego y, en definitiva, una mayor atención enológica son

<sup>16</sup> "Al llegar la filoxera y caer la demanda y el precio del vino, los productores se volvieron a plantear una reducción de los costes de producción, mediante el empleo de prensas, así como una mejora de las calidades. La solución consistió en separar la viticultura de la vinicultura, en particular con la creación de cooperativas en el siglo XX" cita de Pujol Andreu, J. recogida en Simpson, (1996), pág. 223.



algunos de los pasos a seguir para poder alcanzar cotas de mayor y mejor desarrollo. Es aquí donde los Consejos reguladores<sup>17</sup> juegan un importante papel, intentando garantizar la máxima calidad de los vinos.

También existe la alternativa, frente a las restricciones de los Consejos Reguladores, apostar por la calidad a través de la creatividad siendo el espíritu de los nuevos vinos de Pago<sup>18</sup> o los vinos de autor.

En definitiva, estas vías estratégicas no son más que la respuesta a este cambio estructural experimentado por la vitivinicultura castellano manchega y que, sin duda, debe seguir transformándose en aras de una mayor competitividad ante un mercado más exigente.

#### **4.2. El vino y la línea férrea Villacañas-Quintanar de la Orden**

Visto el marco general, es necesario contrastar esta información con los datos que se disponen del comercio y tráfico de la línea férrea Villacañas-Quintanar de la Orden.

Está demostrado que la actividad principal de la comarca era la vitivinícola. Como es lógico, una gran parte del tráfico ferroviario es resultado de esta actividad, tanto de salida del vino en los fudres como de entrada, con vasijas nuevas o vacías para repetir el tránsito.

El diseño urbano industrial va a estar en función del paso de la vía férrea por los distintos pueblos de la comarca. Así, la Villa de Don Fadrique, por ejemplo, se extenderá hacia el sur en busca de la vía asentándose allí las bodegas principales y acomodando su diseño a la carga y descarga del vino.

Las diferentes Memorias de la Compañía entre 1925 y 1935 siempre hacen mención a este tráfico vinícola. Cuando el campo aporta escasa producción de vino, el tráfico ferroviario lo nota, y dado lo ajustado del presupuesto esto significaba, en algún año, que el ejercicio se saldara con Perdidas.

De hecho en la memoria de 1935 se congratula el Consejo de administración de la aparición de un nuevo producto agrícola que podrá quitar parte de la presión que la vid ejerce sobre el transporte ferroviario; la remolacha.

---

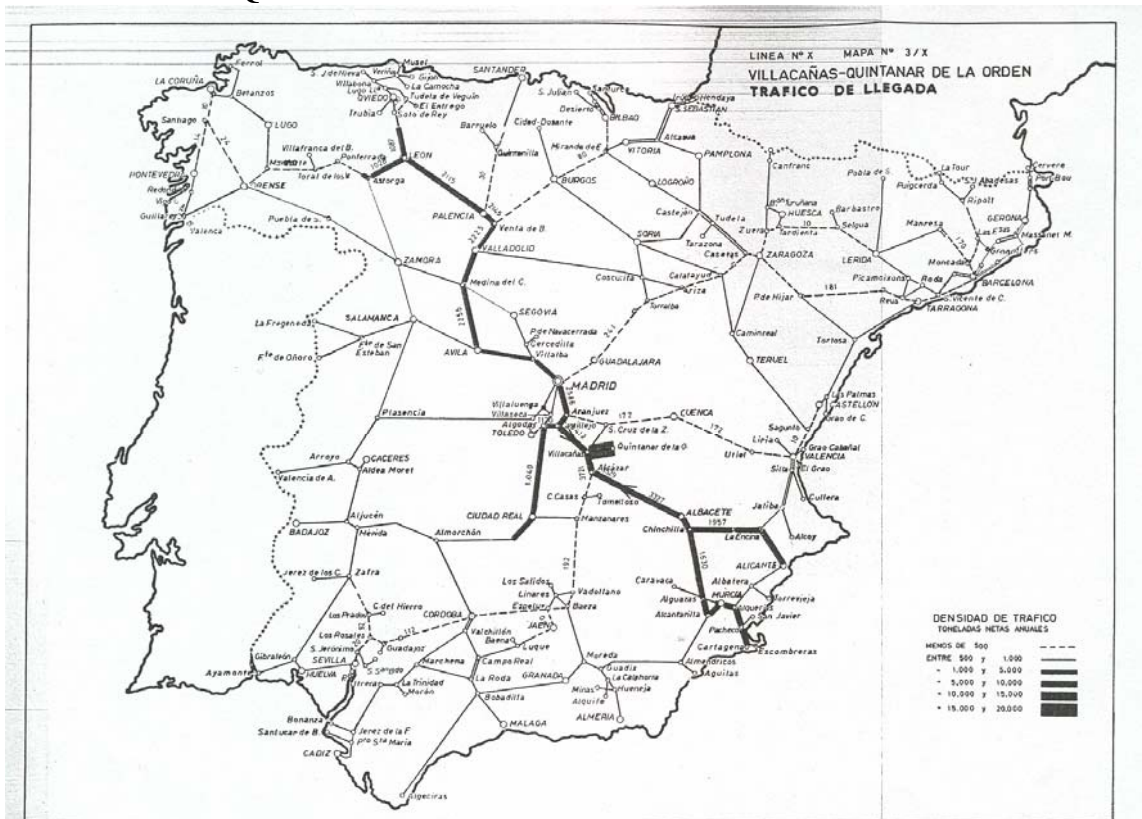
<sup>17</sup> Encuadrada en la primera legislación básica de la denominación de origen de 1932, el consejo regulador de la denominación de origen La Mancha, aprovechando la segregación de las de "Manchuela", "Mérida", y "Almansa", se configura como tal a instancias del ingeniero agrónomo D. Antonio Ayuso Murillo en el año 1973. Se reglamenta por O.M. de 2 de junio de 1976, modificado por orden de 17 de julio de 1995. Ampara en la actualidad 178.107 ha. -primera por superficie inscrita-. Las variedades de vid autorizadas por el consejo son: Variedades blancas, Airen, Pardillo y Macabeo; Variedades tintas, Cencibel, Moravia, Cavernet Sauvignon y Merlot.

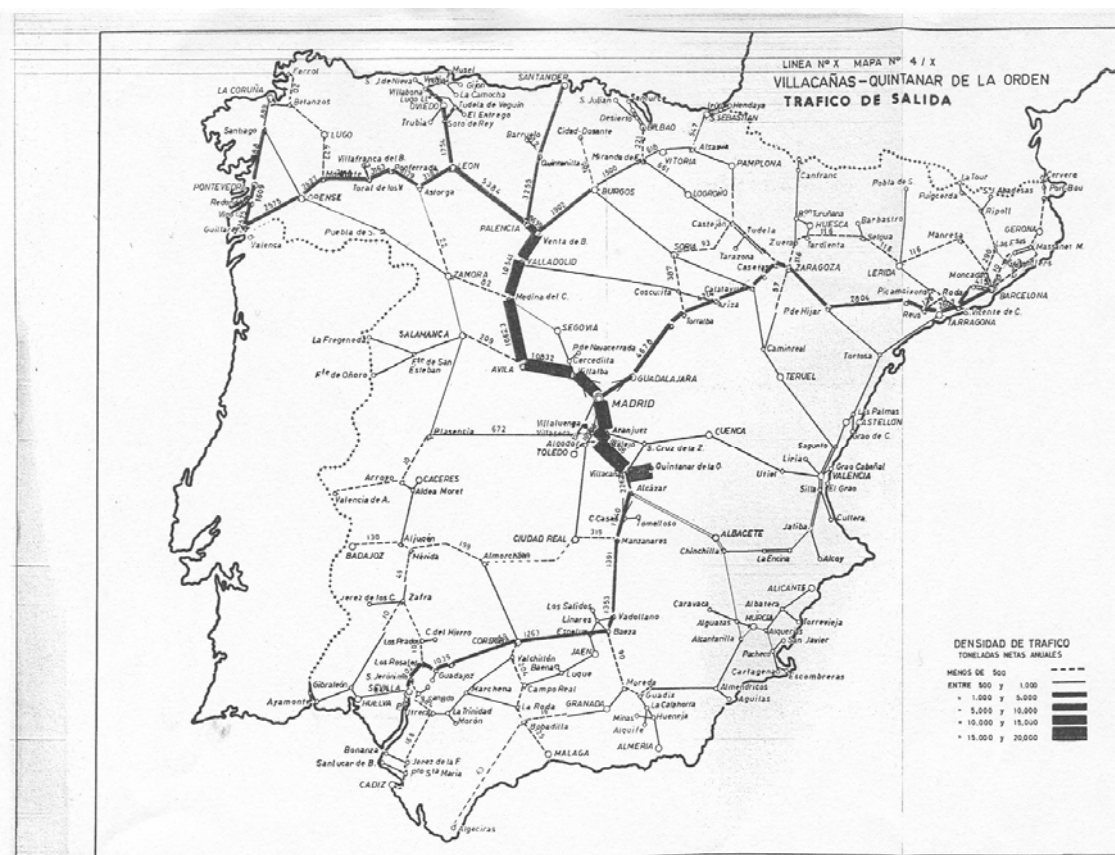
<sup>18</sup> Se entiende por Vinos de Pago, los vinos de una determinada Hacienda o territorio. Se asimila al concepto francés "Chateau" (=castillo), para delimitar un área concreta de cultivo, representando una unidad territorial, con una climatología definida y unas características edográficas concretas.

Otro cambio estructural se produjo con el cambio de vía. El poder incorporarse sin demoras al tráfico de la línea Madrid-Alcázar-Levante, agilizó el comercio y lo intensificó.

Sin duda el trasiego del vino hacia el interior y hacia el Levante daba sentido a la existencia de esta vía férrea. A partir de los años 60 del pasado siglo, el transporte por carretera mejoró considerablemente y fue perdiendo peso el transporte ferroviario del vino. Nuevos camiones cisterna, mejor cuidados y con una mejor higiene, eran preferibles a los viejos fudres. No obstante, y teniendo en cuenta el tráfico de mercancías del que se habla son muy significativos los dos mapas siguientes del año 1963. En ellos, gráficamente se expresa el volumen de tráfico de entrada y de salida de la línea Villacañas-Quintanar de la Orden (MAPAS 1 y 2. Fuente: RENFE (1967))

### MAPAS 1 y 2. TRÁFICO DE LLEGADA Y DE SALIDA DE LA LÍNEA VILLACAÑAS-QUINTANAR DE LA ORDEN





Como se puede apreciar en los mapas el tráfico de llegadas tiene a la línea férrea de Villacañas-Quintanar como vertebradora de un trasiego de vino entre el Levante y el Interior, en donde juega un papel importante, las cargas de vacío para rellenar los fudres.

Tal vez es más significativo el tráfico de salida. El vino va a Madrid y al norte de España en especial a Castilla La Vieja. También hay un significativo trasiego a Aragón y hacia Andalucía, demostrando lo dicho muchas veces de que parte del vino riojano es de tierras manchegas.

## 5. Conclusiones

Una vez más se ha demostrado la importancia del ferrocarril en las tierras del interior para una comercialización más ágil de los productos de la tierra. En este caso la vitivinicultura Manchega de la comarca del Quintanar de la Orden se vio favorecido por este pequeño tramo ferroviario ya que puso en contacto el vino del interior con las principales vía de comunicación y contacto del interior de la península.

Se ha demostrado como la viabilidad del negocio ferroviario estaba a expensas de la marcha de los precios agrícolas, y como toda una comarca mejora cualitativamente cuando tiene unas infraestructuras mínimamente aceptables.

El diseño urbano también se modifica e causa de esta nueva realidad, y todo se circunscribe al ferrocarril.

Vino y ferrocarril de la mano. El desarrollo de l primero, justifica la razón de ser del segundo. La existencia del ferrocarril da nuevas alas al desarrollo de la vitivinicultura manchega.

## 6. Bibliografía

ARTOLA, M. (dir.)(1978). *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.

CARRERAS, A. (Ed.)(1989). *Estadísticas históricas de España, siglo XIX-XX*, Fundación Banco Exterior, Madrid

CHANDLER, A. D. Jr. (1987). *La mano visible. La revolución en la dirección de la empresa norteamericana*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.

CORDERO, R. Y MENÉNDEZ, F. (1978). “El sistema ferroviario español”, en ARTOLA, M. (dir.)(1978). *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid., págs. 161-338.

FERNÁNDEZ, S. (1963). *La vid y el vino en La Mancha*, Dirección General de Agricultura, Madrid.

GALLEGO PALOMARES, A. (2001): “El ferrocarril como factor ordenador del mercado del vino. La Mancha: emergencia y crisis del sector vitivinícola (1865-1890)”, en *Actas del II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez.

GARCÍA MARCHANTE, J. S. Y FERNÁNDEZ, M. C. (2000). *El espacio del Quijote: El paisaje de La Mancha*, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca.

GARCIA MARTIN, F. (1985?): *El ferrocarril Villacañas-Quintanar de la Orden*, Ayuntamiento de la Villa de Don Fadrique, Toledo. (IIIF.2362)

GÓMEZ MENDOZA, A. (1984). *Ferrocarril, y mercado interior en España (1874-1913)*, vol. I: *Cereales, harinas y vinos*, Banco de España, Servicio de Estudios, Madrid.

HIDALGO ZABALLOS, T. (1987): *Aportación de datos para la historia de “Villa de Don Fadrique*, Técnicas Gráficas Fénix, Madrid

HUETZ DE LEMPS, A. (1993). *Vignobles et vins d'Espagne*, Bordeaux, Presses Universitaires.

LÓPEZ MONDEJAR, P. (1984). *Crónica de la Luz. Fotografía de Castilla-La Mancha (1855-1936)*, Fundación Cultura de Castilla-La Mancha, Ediciones El Viso, Madrid.

MALDONADO, J. (2001) (ed.). *Actas del I Simposio de la asociación Internacional de Historia y Civilización de la vid y el vino, Vol. I.*, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María y Asociación Internacional de Historia y Civilización de la Vid y el Vino, Cádiz.

MALDONADO, J. y RAMOS, A. (2000) (eds.). *Actas del I Encuentro de Historiadores de la Vitivinicultura española*, Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, Cádiz.

NEGRÍN, J. A. (1999). "La vid y el vino y el cambio técnico en La Mancha Toledana, 1850-1936", *Actas del Seminario sobre La vid y el vino y el cambio técnico en España, 1850-1936*, Villafranca del Penedes. Junio.

NEGRÍN, J. A. (2000). "Visión histórica de la vitivinicultura en la Mancha Toledana", en MALDONADO, J. y RAMOS, A. (eds.). *Actas del I Encuentro de Historiadores de la Vitivinicultura Española*, Ayuntamiento del Puerto de Santa María, Cádiz.

NEGRÍN, J. A. (2001). "Cifras y letras de la vitivinicultura castellano manchega en el siglo XVIII" en MALDONADO, J. (ed.) *Actas del I Simposium de la Asociación Internacional de la historia y civilización de la vid y el vino*, Asociación Internacional de la historia y civilización de la vid y el vino y Ayuntamiento del Puerto de Santa María, Cádiz.

PALACIO, J. I. (2002). *Estructura Económica de Castilla-La Mancha*, Biblioteca Añil, Celeste Ediciones, Ciudad Real

PLASENCIA, P. (1994). *Los vinos de España vistos por los viajeros europeos*, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid.

PARDO, M. R. (coord.)(2000). *Historia Económica de Castilla-La Mancha (Siglos XVI-XX)*, Biblioteca Añil, Celeste Ediciones, Ciudad Real.

RENFE (1967): "*Estudio particular de la línea número X de Villacañas a Quintanar de la Orden*", Estudios de explotación económica y cierre de líneas, Madrid (III-F/494.(I).

RINGROSE, D. R. (1985). *Madrid y la economía española, 1560-1850*, Alianza Universidad, Madrid.

RODRÍGUEZ TATO, M. A. (1999). "El desarrollo del monocultivo vitivinícola en Castilla La Mancha, 1785-1900".

SIMPSON, J. (1996). "La oferta y la demanda de vinos españoles en el siglo XIX", en GÓMEZ MENDOZA, A. (coord.). *Economía y Sociedad en la España Moderna y Contemporánea*, Editorial Síntesis, Madrid.

**Fuentes de archivo**

**ARCHIVO HISTÓRICO FERROVIARIO. *Memorias de la Compañía ferroviaria de la línea Villacañas-Quintanar de la Orden años 192-1935.***