

LA RECUPERACIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO DESDE EL ÁMBITO ESCOLAR: “LA LÍNEA DE FERROCARRIL VILLACAÑAS-QUINTANAR DE LA ORDEN”

M^a Teresa Fernández Díez

En el intento de conseguir la formación integral de los ciudadanos más jóvenes, con frecuencia queda descuidado el interés por recuperar el patrimonio local.

De la labor de conservar y recuperar testimonios culturales del pasado, depende su pervivencia futura, y en esa actuación todos los ciudadanos debemos involucrarnos, incluido el colectivo docente.

Con esta comunicación, se pretende insuflar ánimo al colectivo de trabajadores de la enseñanza, para que desde sus aulas contagien el gusanillo de la investigación histórica a sus alumnos, además de enseñarlos a respetar el patrimonio cultural de nuestros antepasados.

La línea de ferrocarril Villacañas-Quintanar de la Orden, inicia su andadura el 24 de junio de 1907, siendo inaugurada el 1 de enero de 1909.

Atraviesa los municipios de Villacañas-Prado, Villa de don Fadrique, Puebla de Almoradiel, finalizando en Quintanar de la Orden (25 kilómetros). Dos puentes permiten salvar los ríos Riansares y Gigüela

Nace como línea secundaria, consecuencia de una política presupuestaria restrictiva, llevada a cabo por el Estado español desde finales del siglo XIX, que minimiza la financiación de nuevas líneas ferroviarias, derivando a los promotores hacia la ampliación de las ya existentes mediante otras, llamadas secundarias, como será el caso de la de Villacañas-Quintanar de la Orden, si bien el Estado continuará sufragando una pequeña cantidad de los gastos derivados de la construcción de estas líneas.

El ancho de vía hasta el año 1929 es de 1 metro (vía estrecha), pasando a vía de ancho ordinario, 1,688, en abril de este mismo año.

Su cierre atraviesa diferentes fases; en 1969 se produce la clausura del servicio de mercancías al detalle, manteniéndose sólo el de grandes mercancías (vino y cereales fundamentalmente) y el de viajeros. La supresión de este último servicio se lleva a cabo a partir de 1984.

Tras varios intentos frustrados de crear una línea que enlazara Alcázar de San Juan con Quintanar, verá la luz un nuevo proyecto, aunque en esta ocasión contaría con dos factores favorables: Un mercado agrícola alcista y el apoyo de la burguesía de Quintanar de la Orden.

FUENTES DE DOCUMENTACIÓN

A- ESCRITAS:

Además, de bibliografía, caben destacar las siguientes fuentes escritas:

REVISTAS

“Ferrocarril: 150 años en Alcázar”. Edit. Ayuntamiento de Alcázar de San Juan, “Gaceta de los Caminos de Hierro” y “Vía libre”.

FUENTES ARCHIVÍSTICAS

- Archivo del Ferrocarril de Madrid, A. Municipal de Quintanar de la Orden y Archivo General de la Administración, Museo del Ferrocarril de Madrid y de Alcázar de San Juan.

B- FUENTES CARTOGRÁFICAS Y FOTOGRÁFICAS:

- Mapa topográfico de Q. de La Orden, escala 1:50.000. AÑO 1973, Mapa topográfico de Villacañas y de Q. de la Orden escala 1:25.000, fotografía aéreas del servicio nacional del Ejército y fotografías de fondos archivísticos y de particulares.

C- FUENTES ORALES, INFORMÁTICAS ARQUITECTÓNICAS (restos de las estaciones, puentes y vías.

1- INTRODUCCIÓN

Este trabajo, al igual que otros que se han llevado a cabo desde el curso 2003-2004, en nuestro centro, el I.E.S. Aldonza Lorenzo de La Puebla de Almoradiel (Toledo), coordinados por quien presenta esta experiencia, surge como resultado de la aprobación por parte de la Consejería de Educación y Ciencia, del proyecto de Investigación e Innovación que cada año convoca dicha Consejería. La esencia de los mismos la constituye el interés por lograr la recuperación de la memoria histórica, en las generaciones más jóvenes. Así hemos logrado, no sólo mantener a 10 departamentos ligados con un tema común a lo largo de todo el curso, sino también hacer realidad el espíritu de la educación en valores, que en no pocas ocasiones tan sólo tienen presencia en las programaciones, sin llegar a materializarse de una forma práctica y real.

Durante este curso estamos participando en este proyecto 21 profesores de nuestro centro, y un total de aproximadamente 200 alumnos.

Para llevar a cabo este tipo de experiencias, se hace absolutamente necesario un estudio interrelacionado de diferentes materias. Así la interdisciplinariedad se extiende a áreas, como el Inglés, teniendo en cuenta, que el origen de la Revolución de los transportes (ferrocarril), se encuentra en Inglaterra, con la inauguración de la línea Liverpool-Manchester, o las Matemáticas, para dar forma por ejemplo a través de gráficas estadísticas, a las actas de ingresos y gastos de la compañía M.Z.A. en el tendido de Villacañas- Quintanar de la Orden, en la década de los años 20 y 30, o la Tecnología,

para interpretar de la forma más gráfica posible, el tendido de raíles, los vagones (fudres), o las propias locomotoras de vapor, o Biología y Geología, como complemento de la Geografía para hacer un análisis de las consecuencias medioambientales que supuso esta línea, o la Física y Química, para hacer un estudio de la aplicación del vapor como medio energético, o la Educación Física, organizando una ruta en bicicleta por parte de donde discurría esta línea, en un intento de recrear la “línea verde” que aún se está esperando, o la Historia y fundamentalmente la materia optativa, “Conservación y Recuperación del Patrimonio Cultural”, siendo ésta el núcleo de todo el proyecto, así como un largo etcétera de departamentos, que pueden trabajar desde las materias que desde ellos se imparten, alguno de los aspectos que incluye este proyecto.

2- LA LÍNEA DE FERROCARRIL VILLACAÑAS-QUINTANAR DE LA ORDEN

2.1- INTRODUCCIÓN

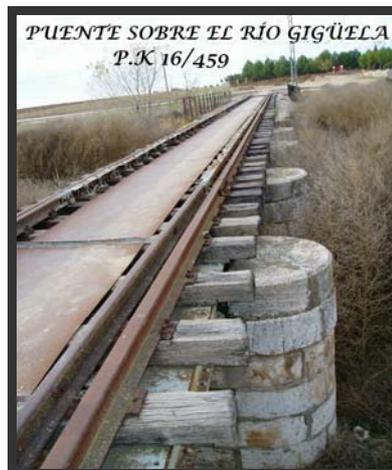
La línea de ferrocarril Villacañas-Quintanar de la Orden, tiene su origen en el año 1909, formando parte de una serie de líneas secundarias cuyo punto neurálgico se situaba en Alcázar de San Juan.

Inicia su andadura el 24 de junio de 1907, fecha en la que se realiza la concesión, inaugurándose el 1 de enero de 1909.

Atraviesa los municipios de Villacañas-Prado (Punto kilométrico 0/000), Villa de don Fadrique (9/800), Puebla de Almoradiel (19/1000), finalizando en Quintanar de la Orden (P.K. 24/800). En total algo más de 24 kilómetros de trayecto.

Nace como línea secundaria, como consecuencia de una política presupuestaria restrictiva, llevada a cabo por el Estado español desde el último tercio del siglo XIX, que minimiza la financiación de nuevas líneas ferroviarias, derivando a los promotores hacia la ampliación de las ya existentes, mediante otras llamadas secundarias, como será el caso de la de Villacañas-Quintanar de la Orden, si bien el Estado continuaba sufragando una pequeña cantidad de los gastos derivados de la construcción de estas líneas.

Dos puentes permiten salvar los ríos Riansares en el kilómetro 5/546, y Gigüela, en el 16/459, este último, a la altura de la Ermita de San Isidro.



FOTOS 1 Y 2: PUENTE SOBRE EL RÍO RIANSARES EN VILLACAÑAS Y PUENTE SOBRE EL RÍO GUIGÜELA EN LA PUEBLA DE ALMORADIEL. Fte. Fotografía tomada por la autora de esta comunicación.

Otro puente, situado a menos de dos kilómetros de la estación de Quintanar de la Orden, permite salvar la cañada de las Yeguas, un ramal de la Vereda Real Soriana¹.



FOTOS 3 Y 4: PUENTE SOBRE LA VEREDA DE LAS YEGUAS EN QUINTANAR DE LA ORDEN. Fte. Fotografía tomada por la autora de esta comunicación.

El ancho de vía hasta el año 1929 es de 1 metro, es decir, de vía estrecha, pasando a vía de ancho ordinario, 1/688 en abril de este mismo año. Sin embargo, antes de la

¹ **La Cañada Real Soriana:** Se trata de un antiguo camino ganadero del que se sirvieron los rebaños trashumantes en su desplazamiento de norte a sur de la península ibérica en busca de mejores condiciones meteorológicas, así como de buenos y abundantes pastos, cuyas dimensiones son de 90 varas, es decir, 75 metros de anchura. Parte de la provincia de Logroño, llegando a la soriana por Santa Águeda. Antes de llegar a Guadalajara, se incorporan a ella varias cañadas. Llega a Madrid, atravesando la provincia de Guadalajara, y entra en los límites de la provincia de Toledo, por Santa Cruz de la Zarza. Será en esta localidad, por donde se desvíe hacia Villacañas, llegando hasta Quero, dividiéndose en dos ramales. Es el ramal de la izquierda por donde llega a La Puebla de Almoradiel, siguiendo el curso del río Gigüela. FERNÁNDEZ DIEZ M^a T.: En ausencia de fuentes escritas, reconstruimos nuestro pasado. Proyecto de innovación premiado por la J.C.C.M. Pág. 46.

inauguración de las obras, el ancho de vía aprobado fue de 0'75 metros, ancho que fue modificado a 1 metro antes del inicio de la construcción.

El cierre de esta línea atraviesa por diferentes fases; en 1969 se produce la clausura del servicio de mercancías al detalle, es decir paquetería, manteniéndose sólo el de grandes mercancías (vino y cereales fundamentalmente) y el de viajeros. La supresión de este último servicio se lleva a cabo a partir de 1984².

2.2- ANTECEDENTES DE LA LÍNEA VILLACAÑAS-QUINTANAR DE LA ORDEN

Treinta años antes de la creación de la línea, se produjeron varios intentos abortados, de crear un enlace entre Alcázar de San Juan y Quintanar de la Orden, que pasaría por Miguel Esteban. Siguiendo a José Gutiérrez Martínez, en el año 1864 el Ministerio de Fomento autorizaba la construcción del ramal de ferrocarril Alcázar-Quintanar de la Orden, siendo Don Carlos Vázquez Cervela, a quien se le otorgara la concesión para su construcción, tasada en 11.767.023,71 reales de vellón, estimándose tres años y cuatro meses el plazo para su inauguración. El Ayuntamiento de Quintanar de la Orden, llevó a cabo una inversión de 111.838 pesetas, para el inicio de las obras de explanación, llegándose a construir más de 26 kilómetros de línea, además de la estación y algunas casetas, en el kilómetro 121,2 de la Carretera Nacional 301, cerca de la Calle Vallehermoso, siguiendo un trayecto perpendicular a los caminos de la Rula y Filipinillas, discurriendo paralela al cementerio en dirección hacia Miguel Esteban. Problemas económicos relacionados con el embargo de un negocio que el señor Cervela tenía en Madrid, provocaron que el proyecto quedase abortado, viendo el Ayuntamiento de Quintanar como se volatilizaba, no sólo la inversión concedida, sino también la oportunidad de unirse al “tren” del desarrollismo³.

En menos de un mes, un nuevo promotor se hacía con el control de la compañía, Don José Nacarino Brabo, vecino de Madrid, que beneficiándose de los primeros pasos del trazado de la vía, llevados a cabo por antiguos promotores, como explanación, edificación de casetas de guardas, compra de traviesas, y llevados a cabo los contratos para la adquisición de raíles, pretendía presionar a los dirigentes políticos de los pueblos por donde pasaría la línea, Miguel Esteban y Quintanar de la Orden, con el fin de que financiasen este proyecto⁴. Prueba de ello es una carta que José Nacarino Brabo, envía al Alcalde de Quintanar de la Orden, en la que se recogen las verdaderas intenciones de este nuevo promotor⁵.

Después de estos intentos, se declaraba la caducidad del proyecto de la línea de ferrocarril Alcázar a Quintanar de la Orden, por Real Decreto, el 17 de enero de 1878.

² www.fcmaf.castillalamancha.es

³ Archivo Municipal de Quintanar de la Orden.

⁴ García Martín, F.: El ferrocarril Villacañas-Quintanar. Pág. 4. Edit. Ayt. de Villa de Don Fadrique. 1987.

⁵ Ibidem.

Dos años más tarde, surge un nuevo intento de comunicar Alcázar con Quintanar, aunque esta vez no a través de una línea férrea, sino de un tranvía. La iniciativa corrió a cargo de Don Juan Álvarez y Don Diego Montant, naturales de Alcázar de San Juan y de Madrid respectivamente. La Dirección General de Obras públicas, les concedía el plazo de un año para llevar a cabo esta construcción. Nuevamente este proyecto se quedó en meras intenciones.

2.3- FASES Y DESARROLLO DE LA LÍNEA

Veinte años más tarde verá la luz un nuevo proyecto, similar al primero, aunque en esta ocasión contaría con dos factores favorables: un mercado agrícola alcista y el apoyo de la burguesía de Quintanar de la Orden, una vez recobrada la confianza, que había perdido, tras los fracasos de los primeros proyectos.

La inauguración y consolidación de esta línea, atraviesa por varios momentos importantes:

A. FASE I. 1897-1906.

Se trata de la fase de preparación del proyecto y comienzo de la construcción de la línea.

Según información custodiada en el Archivo General de la Administración, el principal promotor en esta ocasión fue el empresario madrileño, Don Antolín Valdés y Perea, que posteriormente vendería los derechos a vecinos de Quintanar de la Orden, quienes asumirían los gastos derivados de la construcción. Así, el 17 de octubre de 1.905, nacería la sociedad jurídica formada por Cipriano Tejero Sánchez, Darío Gómez Díez, José M^a Llerena y Gallareta, y Ángel Echegurem González⁶.

Pero volvamos al complejo proceso del proyecto de construcción de la línea. El 13 de noviembre de 1897, ve la luz el proyecto de construcción de la línea secundaria Villacañas-Quintanar de la Orden, siendo publicado en el Boletín Oficial de Toledo con fecha de 30 de noviembre del mismo año. El 21 de noviembre de 1897, salía publicada en la "Gaceta de los Caminos de Hierro" la presentación ante el Ministerio de Fomento del proyecto de esta línea de ferrocarril⁷.

El 8 de octubre de 1904, se presenta un resumen general del presupuesto para la construcción de esta línea secundaria, elaborado y firmado por Don Cipriano Tejero, que ascendería a 1.178.991,85 pesetas⁸.

⁶ Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares, 24/12845

⁷ Archivo Municipal de Quintanar de la Orden. Gaceta de Caminos de Hierro. 21 de noviembre de 1897.

⁸ Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares. Caja: 24/11461

Los alcaldes de Villacañas, Puebla de don Fadrique (hoy Villa de Don Fadrique), Puebla de Almoradiel y Quintanar de la Orden, acogen con expectante interés esta iniciativa. Siguiendo a Isidro Sánchez Sánchez, no hay que olvidar, que en Castilla-La Mancha, la inexistencia de un adecuado sistema de transportes, fue una de las causas principales de su subdesarrollo. Las carreteras y los caminos presentaban un estado lamentable; el trazado radial, con centro en Madrid, dejaba amplias zonas de la Mancha sin ningún tipo de comunicación. Ante este estado de cosas, la construcción del ferrocarril, levantó grandes expectativas, aunque con los años, el trazado ferroviario seguiría las mismas directrices que el carretil, ya que las líneas férreas seguirían igualmente un trazado radial, más cuando las leyes ferroviarias amparaban la especulación y las subvenciones del Estado, y no precisamente la potenciación del desarrollo de todo el Estado español, acabando con las desigualdades territoriales en todos los ámbitos incluidos el económico. Así, las líneas ferroviarias españolas dejaban amplios espacios de la geografía manchega absolutamente incomunicadas entre sí. Sólo en aquellos lugares con un importante peso de la producción vinícola y cerealista, se aprovechó el tendido férreo dando salida a su producción, teniendo en cuenta que se trataba de una época de expansión⁹.

Todos estos factores fueron los que impulsaron a los ediles de los cuatro pueblos por donde pasaría la línea de ferrocarril Villacañas-Quintanar de la Orden, a apoyar el proyecto, atrayendo igualmente el interés de los terratenientes y de la burguesía acomodada de la zona.

La previsible rentabilidad de la línea y el impulso que la dieron los mencionados compradores, dio lugar a la creación de una “comisión ferroviaria” en noviembre de 1904, representada por un porcentaje nada desdeñable de burgueses quintanarenses. El modelo que siguieron para la creación de tal comisión sería el de suscripción de vales de crédito.

Coincide esta época con la era del automóvil; el primero que pasa por Quintanar de la Orden lo hará en 1903. En estas mismas fechas, un quintanarense enamorado de las nuevas tecnologías a las que sucumbían los más caprichosos, lleva a cabo un diario, donde anota todos los acontecimientos relacionados con este medio de locomoción; este documento nos ha permitido conocer más datos sobre la identidad de alguno de los burgueses más acomodados de Quintanar de la Orden, así como la existencia de una escritura firmada en Quintanar, que convenía llevar a cabo una línea férrea desde Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden, o en el caso de que esta no prosperase, se construiría otra que partiendo de Villacañas, llegaría hasta Quintanar¹⁰.

⁹ SANCHEZ SANCHEZ, I.: Castilla-La Mancha contemporánea (1880-1875). Edit. Biblioteca Añil, Pág. 61

¹⁰ J.M. DE NICOLÁS CABO: *Diez documentos de la Historia de Quintanar de la Orden*. Edit. Comisión de Cultura del Excmo. Ayuntamiento de Quintanar de la Orden. 1970. Pág. 30 Este libro fue facilitado a la autora de este estudio, por D. Alfonso Botija, tataranieto, de uno de los 12 quintanarenses que menciona el informe al que hace alusión esta nota, Don Vicente Botija.

Sobre la identidad de los 12 afamados quintanarenses, mencionados en este diario, que constituirían la comisión de la línea férrea, así como a otros que los apoyaron a través de descendientes que aún viven en Quintanar de la Orden, todas las pistas conducen al siguiente estado socioprofesional de los mismos. Eran representantes de la mediana y baja burguesía de Quintanar de la Orden; abogados, propietarios de tierras, pequeños comerciantes, industriales, etc, componían el entramado de la misma, destacando nombres de renombrado prestigio como: Vicente Botija y Nieto, Santos Botija Vela, Pedro Añover Iniesta, el diputado de origen almoradiense, don Venancio Manrique de Lara, hasta un total de casi 80 vecinos, que respaldaban la comisión. El presidente de la misma sería Don Agustín Garnica, y Don Isidoro Nieto, el tesorero.

Y así se llega a la aprobación de este proyecto, que se hará oficial publicándose en el Boletín Oficial de la Provincia de Toledo, del sábado 20 de Enero de 1906 ¹¹.

En la Gaceta de los Caminos de Hierro, con fecha del 24 de abril de 1906, sale publicado un artículo haciéndose eco de la constitución de esta empresa con título de Sociedad anónima del ferrocarril de Villacañas á Quintanar de la Orden, cuyo domicilio social se encuentra en Bilbao y el administrativo en Madrid; el objetivo de esta empresa era construir y explotar la mencionada línea férrea. El capital social ascendía a un millón de pesetas en 500 títulos, serie A, de 100 pesetas cada uno, y 1.000 títulos serie B, de 500 pesetas.

El capital de esta empresa ferroviaria, estaba formado por un lado, por las mencionadas emisiones de acciones, y por otro, por las subvenciones aportadas por los pueblos por donde pasaba la línea. Resumiendo la información aportada por los Boletines Oficiales de la Provincia de Toledo, así como por las publicadas en la Gaceta de los Caminos de Hierro, y especialmente por el contenido de la escritura de constitución de la Sociedad, el montante económico, así como los aspectos más relevantes de la misma, se resumen de la siguiente forma:

- Primera serie de capital: 5.000 acciones de 100 pesetas cada una, que representan **500.000 pesetas**, acciones adscritas al constituirse la empresa. Esta cantidad representa el 25% de capital social, exigido para la formación de la empresa.
- Subvenciones en metálico y en terrenos que han recabado de los pueblos a quienes afecta este camino de hierro de 1.250 acciones, las cuales se estipula en este acto que le sean entregadas completamente liberadas, pues dicho señor (Tejero) acepta las **125.000 pesetas** en que se han justipreciado sus exportaciones a la sociedad en esta forma de reembolso.
- La subvención de **75.000 pesetas**, aportadas por el pueblo de Quintanar de la Orden, se legalizó mediante escritura otorgada en Q de la O. el **30 de noviembre de 1.904**, ante Don Isidoro Lapuente Saez, notario de Quintanar,

¹¹ Archivo Municipal de Quintanar de la Orden. BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE TOLEDO. Sábado, 20 de Enero de 1906.

- entre Don Cipriano Tejero Sánchez, de una parte, y de otra Don Agustín Garnica Gallego (alcalde) y otros vecinos de Quintanar.
- **51.200** pesetas procedentes del municipio de **La Puebla de Don Fadrique**, escritura otorgada en la localidad de Puebla de Don Fadrique el 5 de diciembre de 1904 ante notario, entre Tejero y Don Emilio García Molero (alcalde) y otros vecinos de la villa.
 - **88.000** pesetas procedentes de **La Puebla de Almoradiel**, escritura otorgada en la Puebla de Almoradiel el **3 de diciembre de 1904**, ante notario, entre Don Cipriano Tejero y Sánchez por un lado, y por otro Don Manuel Ignacio Cicuéndez (alcalde de La Puebla, y otros vecinos de esta localidad.
 - Todo ello representa más del cincuenta por ciento del presupuesto total de la obra, que es de: 1.012.172 pesetas, según el proyecto presentado por el señor Tejero al ministerio de Fomento, ocupando el cargo de director Gerente.
 - Cubierto el importe de la 1ª serie de acciones, se procedió en Noviembre de 1906 a la emisión de la serie B para completar el capital social, que es de un millón de pesetas.
 - Suscripciones al municipio de Quintanar de la Orden, en calidad de préstamo al Municipio de esta villa, para que cumpla el compromiso de subvención a la empresa del Ferrocarril Villacañas-Quintanar de la Orden. Este modelo de suscripciones se lleva a cabo igualmente en los otros municipios por donde pasa la línea, La Puebla de Don Fadrique y La Puebla de Almoradiel.

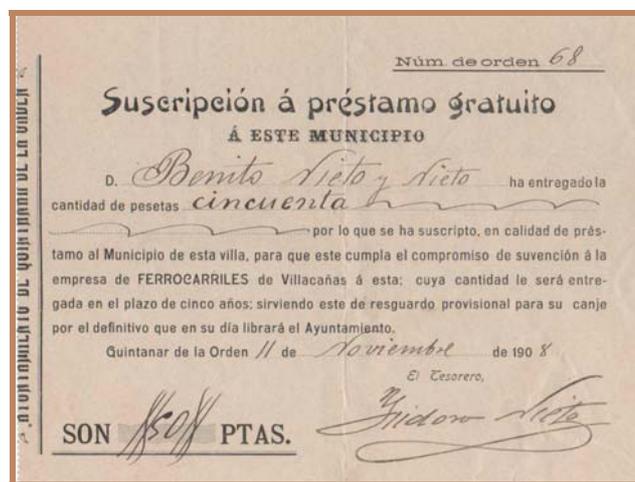


FOTO 5: MODELO DE SUSCRIPCIÓN A PRÉSTAMO GRATUITO DE PARTICULARES, AL MUNICIPIO DE QUINTANAR DE LA ORDEN. Fte.: Archivo Privado de José Luís Fuentes.

- Esta escritura también apunta la obligación, por parte de los municipios por donde pasaría el camino de hierro, de entregar gratuitamente y libre de todo gravamen los terrenos necesarios para la expropiación y que estén enclavados en los términos municipales por donde pase la línea.
- No menciona esta escritura la forma de indemnizar a los vecinos afectados por las expropiaciones de terrenos. De la información oral recabada en los municipios por donde pasaba la línea, se deduce que en todos ellos se siguió la

misma estrategia: no hubo indemnización económica en ningún caso; a los afectados se les “pagó”, con bonos de billetes de tren que en la mayor parte de los casos nunca llegaron a utilizar¹².

Por Real Orden del 15 de junio de 1.907 inserta en la Gaceta de este mes, se otorgó la concesión del mencionado ferrocarril a favor del señor Tejero.

En el artículo de la Gaceta de los Caminos de Hierro, con fecha del 24 de abril de 1906, se indica el recorrido de la línea, que como ya se ha dicho, parte de Villacañas, que entonces contaba con 6.212 habitantes, donde empalmaba con la red de Madrid a Zaragoza y a Alicante, pasa por Puebla de Don Fadrique y Puebla de Almoradiel, terminando en Quintanar de la Orden. Destaca su importancia no sólo para los cuatro pueblos mencionados, sino para otros que denomina afluentes como Miguel Esteban, El Toboso, Villanueva de Alcardete, Belmonte, Mota del Cuervo y Santa María de los Llanos, que en total representan una población total de 27.375 habitantes¹³.

La concesión no se hará efectiva, hasta el 24 de junio de 1.907, saliendo publicada en la Gaceta de Caminos de Hierro del 8 de Julio de 1907¹⁴.

B. FASE II. 1.906-1.909.

Tras la fase de euforia que supuso la preparación del proyecto, se producen desde diciembre de 1906 una serie de inconvenientes, convirtiéndose en verdaderas trabas para la construcción de la línea.

El origen de dicha problemática es de marcado carácter socioeconómico con claros tintes políticos, que viniendo de la mano de una coyuntura nacional, se extiende por el territorio manchego.

La inicial inversión económica por la aportación de los vales de crédito amparados por la comisión ferroviaria, pronto se vio que era insuficiente, surgiendo tempranos problemas financieros apenas iniciados los primeros pasos de la construcción, sucediéndose nuevas peticiones de fondos a medida que iban avanzando las obras. Así el 1 de diciembre de 1906, el secretario del Consejo de la línea ferroviaria, se dirige mediante carta al alcalde de Quintanar de la Orden, Don Pedro Añoover, para presionar económicamente a la Comisión y a los accionistas, abriéndose una nueva emisión de acciones (serie B)¹⁵.

¹² Escritura de constitución de la Sociedad. Archivo Municipal de Quintanar de la Orden.

¹³ Archivo Municipal de Quintanar de la Orden. GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO. 24 de abril de 1906.

¹⁴ Archivo Municipal de Quintanar de la Orden. GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO. 08 de Julio de 1907.

¹⁵ Archivo Municipal de Quintanar de la Orden. Carta de Don José M^º Llarena, secretario del Consejo Directivo de la Sociedad Anónima del Ferrocarril Villacañas-Quintanar de la Orden, al Alcalde de Quintanar, Don Pedro Añoover. 1 de diciembre de 1.906.

Otra carta con fecha del 25 de Enero de 1907, y firmada por el Secretario del Consejo, comunica al alcalde de Quintanar de la Orden, la urgencia de reunirse el Consejo con la Comisión¹⁶.

Analizando el contenido de esta carta, se evidencian dos de los muchos problemas que surgen en esta fase de construcción de la línea: Los problemas surgidos en La Puebla de Don Fadrique y los graves problemas financieros, que se traducen en una apremiante insistencia por parte del Consejo, para convencer a la Comisión de la emisión de las acciones serie B, denotando graves problemas financieros.

Causas de diferente índole provocan una situación de inestabilidad en este municipio, interrumpiendo el proceso de construcción de la línea. Por un lado, la modificación del paso de la línea, que en un principio se había propuesto que lo hiciera por el centro del casco urbano, pasando a rodear el pueblo, posicionándose en contra aquellos que ya habían planeado operaciones especulativas, por otro, las expropiaciones de tierras en dicha localidad, obligaron al Secretario del Consejo de Administración de la Junta General de Accionistas, a pedir fondos a la Comisión para sufragar los gastos imprevistos que suponían esta nueva acción. Diferentes fuerzas sociales y políticas intervienen con fuerza en el proceso, llegando a demandar la intervención del alcalde de Quintanar de la Orden, para que mediara ante el de Puebla de don Fadrique. Sin embargo, la oposición de este municipio a la creación del tendido ferroviario, no deja de crecer, provocando una oleada de ceses y nuevos nombramientos en la Junta Directiva de la Empresa, haciéndose con la dirección de la misma Francisco Javier de Azgno y Carrión en el año 1908, manteniéndose en el cargo de Consejero Director el anteriormente mencionado Tejero.

En medio de todos estos avatares, la Gaceta de los Caminos de Hierro, hace público un artículo en la edición del 8 de julio de 1.907, donde se detalla la evolución de la compañía, desde la primera tramitación, hasta la concesión por parte del Ministerio de Fomento, alabando la gestión económica de los Consejeros, restando importancia a los problemas que realmente se estaban produciendo, tanto sociales como económicos¹⁷.

Se destaca en este artículo la riqueza vinícola de Villacañas y Quintanar de Orden, hecho que justificó la creación de esta línea secundaria dependiente de la M.Z.A. (Madrid-Zaragoza-Alicante).

El 27 de marzo de 1908, según consta en el Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares, el Conde de Alpuente, Don Francisco Javier de Azgno y Carrión, toma las riendas de la empresa, produciéndose un reajuste de los cargos directivos.

¹⁶ Archivo Municipal de Quintanar de la Orden. Carta de Don José M^º Llarena, secretario del Consejo Directivo de la Sociedad Anónima del Ferrocarril Villacañas-Quintanar de la Orden, al Alcalde de Quintanar. 25 de Enero de 1.907.

¹⁷ Archivo Municipal de Quintanar de la Orden. GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO. 08 de Julio de 1.907.

Al contrario de la imagen que la Gaceta de Caminos del Hierro da sobre el bienestar económico de la compañía ferroviaria, en las cartas que el nuevo presidente del Consejo envía a Don Agustín Garnica y Gallego, Alcalde de Quintanar de la Orden y nuevo presidente de la Comisión, se deduce que la bonanza económica es más aparente que real, ya que el primero presiona al segundo, requiriendo un anticipo de una parte de las 75.000 pesetas que la Comisión tiene que entregar al Consejo el día de la inauguración de la línea, con el fin de comprar material móvil, o de lo contrario no se podría inaugurar en el plazo previsto¹⁸. El alcalde responde con recelo a esta petición, accediendo a entregar 25.000 pesetas, a cuenta de las 75.000, aunque exigiendo una escritura pública de esta entrega.

La Comisión acomete la petición de adelanto del dinero, poniendo una serie de condiciones, que de no cumplirse, provocaría un incumplimiento, no sólo de esta acta notarial, sino también del contrato firmado con el Consejo en el año 1904, muestra de una creciente desconfianza entre los miembros de la Comisión, hacia el Consejo de Administración de la Compañía. Así, queda reflejado el compromiso de hacer una escritura pública y no un acuerdo privado, como había ocurrido en otras ocasiones, y por otro lado, se les obliga a cambiar el contrato escriturario de 1904.

Sorprende nuevamente, el contraste en la situación real por la que estaba atravesando la Compañía en vísperas de la inauguración de la línea, y la versión oficial que a través de la Gaceta de Caminos del Hierro se quería dar, posiblemente para no incomodar a los numerosos accionistas, que habían invertido sus ahorros en un proyecto vendido como el negocio más rentable de principios de siglo en nuestro ámbito de estudio.

A pesa de todos estos avatares, la línea de ferrocarril Villacañas-Quintanar de la Orden, se inaugura, el 1 de enero de 1909. En el acta notarial que recoge este acontecimiento, reza lo siguiente:

“Número primero: En la villa de Quintanar de la Orden, a primero de Enero de 1909, yo Don Álvaro Pedro Crisólogo Madero Segura y Fernando Palomino, Notario del Ilustre Colegio de Madrid de este Distrito con fija residencia y vecindad en Puebla de Almoradiel, constituido en esta de la fecha requerimiento de Don Cipriano Tejero Sánchez, Director del ferrocarril de Villacañas á Quintanar de la Orden, con objeto de hacer constar lo siguiente:

PRIMERO: *Qué á las diez y cinco minutos de este día ha llegado á esta estación ferroviaria de Quintanar de la Orden el primer tren mixto de ferrocarril de Villacañas a esta respetada villa que empieza á 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*

¹⁸ Archivo Municipal de Quintanar de la Orden. Carta de Don Fco. Javier de Azgno y Carrión, Conde de Alpuente, Presidente del Consejo Directivo de la Sociedad Anónima del Ferrocarril Villacañas-Quintanar de la Orden, al Alcalde de Quintanar Don Agustín Garnica y Gallego. 9 de Octubre de 1.908.

Tejero, diferentes dependientes de la Compañía y al infrascrito (notario), siendo recibidos en el andén de esta dicha estación por el SR. Juez de Primera Instancia, Diputado Provincial, Alcalde Presidente, la mayoría de los concejales y todo el pueblo en masa á los acordes de la Marcha Real ejecutada por la Orquesta o banda de música que dirige el Sr. Fernández, cuyo ferrocarril, después de practicar 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.

Segundo: Que con objeto de que se perpetua este solemne acto y para que surta todos los efectos legales, se entiende la presente que forman los señores antedichos con el Señor Tejero, y los Señores Don Pedro Velasco y García y Don Fidel Carrión y Reneses, de que yo , el notario doy fe”¹⁹.

C. FASE III. 1909-1916

A los pocos días de la inauguración de la línea, se denota un gran malestar, tanto por parte de los usuarios de la línea, como por los miembros de la Comisión ferroviaria, que se quejan ante el Consejo a través de cartas y comunicados oficiales. Aún no se habían finalizado algunas de las obras de la infraestructura y ya comenzaban a fallar los materiales utilizados en la construcción. Este hecho trae como consecuencia enormes retrasos horarios, provocando sonoras quejas entre los usuarios. Mientras tanto, la deuda generada en la construcción del tendido, no hacía más que crecer, incomodando tanto a accionistas como a acreedores.

El 8 de enero de 1909, el director gerente de la compañía, D. Cipriano Tejero, se pone en contacto, mediante carta, con el alcalde de Quintanar de la Orden, y presidente de la Comisión ferroviaria, D. Agustín Garnica, para dar cuenta de los retrasos que se venían produciendo desde el mismo día de la inauguración de la línea.

Justifica esta situación aludiendo a problemas de carácter social, así como al incumplimiento por parte de las empresas vendedoras de material rodante²⁰.

El contenido de esta carta se encuentra en íntima relación con unos sucesos ocurridos en La Puebla de Don Fadrique, que se pueden considerar de alcance nacional.

No faltaron sucesos locales dignos de mención, que si bien supusieron una marcada conciencia social a la altura de los acontecimientos de las grandes ciudades, influyeron negativamente para el proceso de construcción de la línea. Es el caso de Puebla de don

¹⁹ Acta notarial donde se recoge el acto de inauguración de la línea de ferrocarril Villacañas-Quintanar de la Orden. Archivo Municipal de Quintanar de la Orden.

²⁰ Archivo Municipal de Quintanar de la Orden. Carta fechada el 8 de enero de 1909, de D. Cipriano Tejero Sánchez, al Alcalde de Quintanar de la Orden, D. Agustín Garnica.

Fadrique, donde los sucesos sociopolíticos entre los años 1906 y 1909, presentan características similares a los acaecidos en Barcelona durante estas mismas fechas, y vienen de la mano de la fuerza, que ya tienen los sindicatos obreros y los partidos políticos de raigambre izquierdista.

Si nos fijamos en las fechas, el movimiento social que explota en Puebla de don Fadrique, es por un lado, consecuencia de la respuesta por los sucesos acaecidos en Barcelona en julio de 1909, y que la historiografía ha bautizado con el nombre de la “Semana Trágica”. Sin embargo el caldo de cultivo se fragua durante meses e incluso años antes, como resultado de la influencia sociopolítica, que en este municipio crea el sindicalismo obrero, especialmente la U.G.T., y política izquierdista del Partido Socialista y Comunista, procedente de Madrid, que contaba con más de 50.000 afiliados ugetistas en 1.909.

Volviendo a la carta que D. Cipriano Tejero envía al alcalde de Quintanar de la Orden, se aprecia claramente, que lo que intenta el principal responsable de la compañía ferroviaria, era justificar la inestable situación por la que estaba pasando la misma, aludiendo a problemas sociales y de suministro de material. En cuanto a este segundo aspecto, se queja en esta carta, de tener que cubrir el servicio con una sola locomotora, por causas ajenas a la empresa, asegurando que en el plazo máximo de un mes, se contaría con dos máquinas grandes sobre la vía²¹.

Unos días después, el presidente de la compañía vuelve a ponerse de nuevo en contacto con el alcalde de Quintanar, mencionando un nuevo retraso que trajo como consecuencia la detención del tren correo que salía de Quintanar de la Orden a las 6 de la tarde, en La Puebla de Almoradiel, debido a una nueva avería.

Ante este estado de cosas, Don Cipriano Tejero, pide un nuevo esfuerzo económico a los miembros de la comisión, amparándose en los deseos de D. Isidoro Nieto, miembro de la misma, y uno de los principales accionistas, que ascendería a 10.000 pesetas, permitiendo así la puesta en funcionamiento de la máquina de vapor que se encontraba estacionada en Villacañas²².

Diez días después de la recepción de la carta del director Gerente Don Cipriano Tejero al Alcalde de Quintanar, el 18 de Enero de 1909, Don Francisco Miranda, Procurador y Abogado de la compañía ferroviaria, recibe una notificación de una entidad crediticia con sede en Gijón, “Crédito Industrial Gijonés”, reclamando los intereses de las letras. En esta comunicación se hace mención del embargo del activo de la compañía ferroviaria, llevado a cabo por mencionada entidad crediticia, con lo que hace suponer la difícil situación financiera por la que estaba atravesando la compañía.

²¹ Ibidem

²² Archivo Municipal de Quintanar de la Orden de D. Cipriano Tejero Sánchez, al Alcalde de Quintanar de la Orden, D. Agustín Garnica. En el documento aparece borrada la fecha, aunque por el contenido de la carta se deduce que fue escrita pocos días después de la enviada con fecha del 8 de Enero de 1909.

El solvente poder económico de los miembros de la comisión ferroviaria, así como de los principales accionistas, queda reflejado, al mencionar en esta carta la confianza que depositan los acreedores en ellos, aunque para asegurarse del cobro de su deuda, proponen trasladar el débito a alguna entidad próxima a la Villa de Quintanar²³.

La respuesta del procurador D. Francisco Miranda no se hace esperar, poniéndose rápidamente en contacto con el nuevo alcalde de Quintanar de la Orden, Don José Iniesta López Guerrero, aconsejándole que se pague la deuda lo antes posible, ya que los acreedores no aceptarían la prórroga de un año, propuesta por los responsables de la Comisión ferroviaria, además, en el caso de solicitar nuevos créditos, los demandantes no aceptarían, si no se pagan los intereses y costes del último año. Aconseja el Sr. Miranda, anotar en el Registro de la Propiedad el embargo, e insiste en que se debe de pagar la cantidad reclamada, ya que la entidad crediticia, de no darse este hecho, no levantaría el embargo²⁴.

En medio de tantas dificultades financieras, otras compañías ferroviarias se interesan por el afianzamiento de nuestra línea, planeando incluso una conexión de la misma con el ferrocarril de Tajuña.²⁵

Más increíble es un artículo publicado en noviembre de 1909, que parece no conocer la situación gravísima de la compañía, creando un ambiente de hostilidad no sólo en cuanto a los usuarios se refiere, sino también dentro de la propia sociedad, como queda patente en la carta que el Alcalde de Quintanar de la Orden escribe al presidente de la Empresa.

Si comparamos este artículo con la carta a la que se hacía mención anteriormente, nada tiene que ver la imagen alentadora que se intenta dar de la Compañía, quedando reflejado este malestar en la carta, que el Alcalde de Quintanar envía al Director Gerente de la Empresa²⁶.

A pesar del intento de mantener la calma con una falsa impresión de normalidad y bonanza económica, la Gaceta de Caminos de Hierro, finalmente se rinde a la evidencia, haciendo público el caos financiero que arrastraba la compañía desde hacía meses. Así, sale a la luz la difícil situación de la empresa, reflejada en sucesos e incidentes que

²³ Archivo Municipal de Quintanar de la Orden. Carta de la entidad crediticia “Crédito Industrial Gijónés”, al Procurador D. Francisco Miranda. 18 de Enero de 1909.

²⁴ Archivo Municipal de Quintanar de la Orden. Carta de Don Francisco Miranda al Alcalde de Quintanar de la Orden, D. José Iniesta López Guerrero.

²⁵ Archivo Municipal de Quintanar de la Orden. GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO. 24 de Mayo de 1909.

²⁶ Archivo Municipal de Quintanar de la Orden. Carta del Alcalde de Quintanar de la Orden al Director Gerente de la línea ferroviaria Villacañas-Quintanar de la Orden D. Cipriano Tejero. 24 de Noviembre de 1909.

incluso requieren de la presencia y mediación del Gobernador de la provincia de Toledo²⁷.

Finalmente el diario oficial del ferrocarril, reconoce el embargo de la compañía. Si observamos las fechas de las cartas entre los acreedores y el Alcalde de Quintanar, y los artículos publicados en la Gaceta de los Caminos de Hierro, han transcurrido nada menos que casi dos años.

En 1911 la Compañía fue declarada en estado de suspensión de pagos a petición de sí misma, siendo convocados los accionistas por el Consejo de Administración de la sociedad, a una Junta general extraordinaria, que se celebró el 5 de diciembre de 1911 a las diez de la mañana en el teatro del Recreo de Salamanca en la calle Villanueva Nº 28, con el objeto de someter a la misma el proyecto de convenio con sus acreedores²⁸. El 26 de Febrero de 1912, en virtud de los autos de suspensión de pagos de la Compañía, se convocó a los acreedores, para que en el plazo de tres meses pudiesen adherirse a un convenio propuesto por la compañía.

D. FASE IV. 1916-1927.

Un conflicto internacional, abrió un periodo de bienestar para la línea de ferrocarril de Villacañas-Quintanar de la Orden, al igual que ocurrió en otros aspectos de la economía española; la Primera Guerra Mundial, hizo resurgir este camino de hierro.

La postura neutral que España mantuvo durante la guerra, produjo un vuelco espectacular en la situación económica de nuestro país. Si nos fijamos en uno de los indicadores más significativos de la evolución económica, la balanza comercial, se puede observar un saldo positivo en gran parte de los sectores económicos, cerrándose entre 1915 y 1919, con un superávit de 2.131 millones.

Los países beligerantes tuvieron que abastecerse con productos procedentes de los países neutrales; así España, no sólo se convirtió en exportador de artículos de primera necesidad, sino que, al no poder comprar productos manufacturados a estas potencias que ahora estaban en guerra, no tuvo más remedio que autoabastecerse, iniciando un proceso de expansión industrial, hasta entonces desconocido en la historia de nuestro país.

Sin embargo, el “boom” económico pareció tambalearse nuevamente durante el bienio 1920-1922. Una vez terminada la guerra, los países en conflicto recuperaron la normalización cayendo en picado las exportaciones españolas, volviendo nuevamente a saldarse la balanza comercial con resultados negativos. En el periodo comprendido entre 1923 y 1930 (dictadura de Primo de Rivera), se produce una nueva recuperación

²⁷ Archivo Municipal de Quintanar de la Orden. GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO. 1 de Agosto de 1911.

²⁸ Archivo Municipal de Quintanar de la Orden. GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO. 24 de Noviembre de 1911.

económica, que se ve frustrada nuevamente con la crisis de 1929. La inestabilidad política de la II República y finalmente, el triste episodio de la Guerra Civil Española, terminan por hundir completamente la economía de nuestro país, no recuperándose hasta la década de los años 60²⁹.

Este breve paseo por la historia económica de España, nos puede ayudar a comprender la evolución de la línea de ferrocarril objeto de este estudio, que si bien se trata de una pequeña parcela en el conjunto de la economía nacional, está totalmente vinculada al desarrollo de la misma.

Tras la crisis comprendida entre 1911 y 1916, que como se ha dejado indicado en la fase anterior, produjo la quiebra de la compañía y la asunción de la misma por parte de una Comisión de acreedores, experimenta el mejor rendimiento de su historia, registrándose nuevamente pérdidas a partir de principios de la Segunda República.

Para el estudio de esta etapa, nos centraremos en las fechas comprendidas entre 1925 y 1930, que será cuando se observen los mejores rendimientos de la compañía. Para ello, se ha consultado la documentación custodiada en el Archivo General de la Administración, la Gaceta de los Caminos de Hierro, y especialmente las Memorias del Consejo de Administración de la Compañía del Ferrocarril de Villacañas a Quintanar de la Orden, de los años comprendidos entre 1925 y 1930, que se encuentran en el Archivo Histórico del Ferrocarril de Madrid.

Ante los excelentes resultados del balance económico de 1925³⁰, con un saldo positivo de 36.581,16 pesetas, se plantea la transformación del ancho de vía, con el fin de conectarla con la línea de Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA), en Villacañas.

E. FASE V. 1927-1941

El 26 de Noviembre de 1927, el Comité Ejecutivo del Consejo Superior de Ferrocarriles, acuerda aprobar la propuesta de transformación de ancho de vía emitida por la Compañía ferroviaria de Villacañas a Quintanar de la Orden, cuyo presupuesto asciende a un total de 1.950.000 pesetas, dividido en 1.147.794 pesetas para la sustitución del carril, y 802.206 pesetas en concepto de ensanche de vía.

Se aprecia claramente con esta actuación, la intención por parte del Consejo Superior de Ferrocarriles, de mejorar e incluso ampliar las líneas secundarias de la red ferroviaria debido entre otros factores, al despertar económico de algunas regiones españolas, como la manchega, que hasta hacía muy poco tiempo, se encontraban en un estadio de subdesarrollo. La producción cerealista y vinícola, así como el transporte de la misma, exigía un desarrollo paralelo de los medios de transporte. En aras de mejorar la

²⁹ A.A.V.V.: *Geografía e Historia de España y de los Países Hispánicos*. Edit. Vicens Vives. 1980. Pág. 281.

³⁰ Memoria del Consejo de Administración de la Compañía del Ferrocarril de Villacañas a Quintanar de la Orden. Ejercicio de 1926. Archivo Histórico del Ferrocarril de Madrid.

situación de dichas líneas secundarias de ferrocarril, el Consejo Superior de Ferrocarriles, facilita la adquisición de maquinaria nueva o usada, utilizando diferentes mecanismos, como es el caso de la autorización a la Compañía ferroviaria de Villacañas a Quintanar de la Orden, para la adquisición de 4 locomotoras usadas, pertenecientes a la Compañía M.Z.A., por un valor de 210.675 pesetas, gasto que sufragaría la Caja ferroviaria con cargo a la partida número 56, adjudicada a la transformación de ancho de vía³¹.

La ampliación de recursos y mejoras corría paralela a un balance positivo de la gestión económica de la empresa. En la memoria del Consejo de Administración aprobada por la Junta General de Accionistas del ejercicio económico de 1928, se recogen unos beneficios notables con respecto a los años anteriores. Comparando el rendimiento económico entre los años 1.926 y 1.928, se observa un incremento en el producto neto de casi el doble (pasa de 36.581,16 a 63.427,53 pesetas), aún teniendo en cuenta que, en los últimos tres años no había dejado de crecer.

El 8 de abril de 1929, se inaugura el servicio de la nueva vía ancha, con enorme expectación, y sin interrumpir ni un solo día el tráfico; recordemos los retrasos en los horarios que se produjeron a los pocos días de la inauguración de la línea en 1909.

A la adquisición de cuatro locomotoras, así como a la mejora de la estación de Villacañas, le siguen en el lapso de menos de un año, la compra de cuatro coches mixtos de primera y segunda clase; será la materialización de la promesa que salió publicada en la Memoria del Consejo de Administración, a finales de 1928, que tenía como fin incrementar el número de viajeros, que en los últimos años se habían desviado hacia el transporte por carretera³².

1929 será el mejor año para la Compañía en cuanto a ingresos se refiere, siendo a partir de esta fecha cuando se empiecen a detectar una reducción de los mismos.

Los ingresos que se registran en el año 1929, a pesar de las numerosas inversiones, continúan superando a los gastos. Ello es debido a la mejora introducida con el servicio de la vía ancha que, además de suprimir el trasbordo en Villacañas, permitió la circulación de fudres, mejorando la cuantía de los ingresos. Sin embargo, las malas cosechas del año 1928 influyeron desfavorablemente sobre el tráfico de vinos y cereales, que de haber sido mejores, los resultados hubiesen sido espectaculares.

A pesar del ensanche de la vía, tanto el tráfico de viajeros como los ingresos por este concepto, siguen experimentando una considerable disminución, consecuencia, al igual que años anteriores, de los servicios de autobuses entre Villacañas-Quintanar de la Orden y Madrid-Belmonte.

³¹ Ibidem.

³² Archivo Municipal de Quintanar de la Orden. GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO. 10 de Julio de 1929.

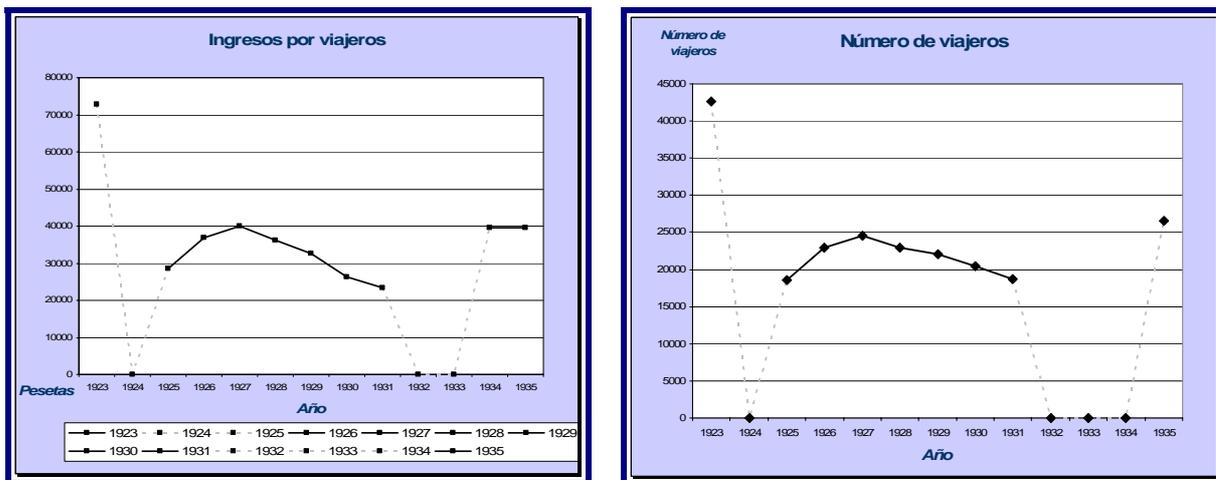


GRÁFICO 1: EVOLUCIÓN DE NÚMERO E INGRESOS DE VIAJEROS. Fte.: Memoria del Consejo de Administración de la Compañía del Ferrocarril de Villacañas a Quintanar de la Orden. Ejercicios de los años 1923 a 1926. Archivo Histórico del Ferrocarril de Madrid.

En esta fecha aún no circulaban los automotores (trenes ligeros y económicos de viajeros), aunque la Compañía sigue gestionando la adquisición de los mismos, único medio para contrarrestar ventajosamente los servicios de autobuses por carretera.

Más significativa es la valoración de los gastos. Se ha indicado anteriormente, que la compañía desembolsa una cantidad importante en mejoras, como la construcción de nuevos edificios en Villacañas para taller, dotado de las máquinas-herramientas necesarias para reparar el material de tracción y móvil, depósito de máquinas, cochera, oficinas y ampliación de vías, así como la ampliación de estas últimas en la estación de Quintanar, o la sustitución del balasto de tierra por piedra machacada en seis kilómetros de vía, obra que supuso un desembolso a la compañía de 18.925,90 pesetas, además del coste que supone la ampliación de la vía, 206.052,43 pesetas, que ha de abonar la Caja ferroviaria, con un gravamen de un 3% de interés, que supone un porcentaje importante con respecto a los años anteriores.

Sin embargo, si comparamos los gastos producidos en 1929, con los del ejercicio anterior, han disminuido (en 1928 fueron de 277.722,64 y en 1929 fueron 261.456,04 pesetas). Este hecho se debió al ahorro producido en todos los servicios de la explotación y principalmente en el de tracción, por el menor gasto que supone alimentar a las locomotoras con agua procedente de un depósito de Villacañas, que se traía a través de conducción subterránea, desde el kilómetro 2,700 hasta el citado depósito.

A lo largo de 1930, se siguen arrastrando las consecuencias de las malas cosechas del año anterior, afectando al igual que en el ejercicio de 1929, al transporte de vinos y cereales, aunque esta disminución se vio compensada por el aumento en el tráfico de comestibles, abonos y varios. En cuanto a los productos derivados de la explotación de la vid, vino especialmente, la disminución del tráfico se debió también a las

restricciones impuestas sobre la exportación de los mismos, hecho que obliga a entablar negociaciones entre los cosecheros y el Gobierno. A finales de este año, todos los vehículos que se habían alquilado a la M.Z.A. habían sido ya devueltos, ya que los cuatro coches mixtos de 1ª y 2ª categoría, que se habían solicitado en propiedad, ya circulaban por las líneas.

En 1931, se aprueba la sustitución del balasto por piedra machacada en los Kms. 18,745 al 24.808, es decir entre el tramo de La Puebla de Almoradiel y Quintanar de la Orden. Durante el primer año de la II República, se produce una considerable subida de las obligaciones tributarias aprobadas por las Cortes Constituyentes, que representan un incremento importante en los gastos de la compañía. A finales de este año se dejan sentir claros síntomas de malestar económico, siguiendo los pasos del resto de la economía española. Entre 1932 y 1935, su rendimiento continúa descendiendo, aunque aún se realizan algunas mejoras y obras en un intento de salvar a esta agonizante empresa. Será en este año cuando la diferencia entre los ingresos y los gastos, anuncien una situación verdaderamente crítica, que queda reflejada en la memoria de la Compañía.

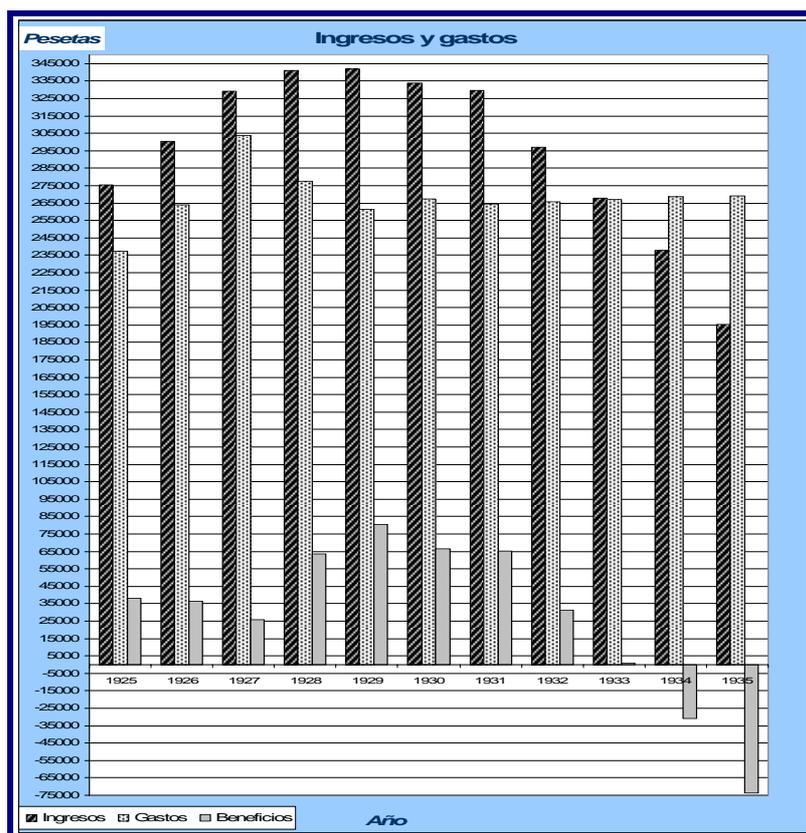


GRÁFICO 2: Balance de ingresos, gastos y beneficios de la compañía del ferrocarril de Villacañas a Quintanar de la Orden entre los años 1.925 Y 1.935. Fte.: Memoria del Consejo de Administración de la Compañía del Ferrocarril de Villacañas a Quintanar de la Orden. Ejercicios de los años 1923 a 1926. Archivo Histórico del Ferrocarril de Madrid.

La insuficiencia de producto neto asciende a un total de 73.691,87 pesetas como resultado de la diferencia entre los ingresos de la explotación, 195.445,04 pesetas y los gastos 269.136,91 pesetas. A pesar de la aplicación de un 15% de recargo a las tarifas de mercancías, aprobada por ley, y puesta en vigor desde el 29 de mayo de 1934, que reducía el balance negativo entre los ingresos y los gastos a 55.431,65 pesetas, otros conceptos aumentaban la deuda a un total de 129.292,45 pesetas, como es el caso del reintegro que tenía que abonar al Estado anualmente, por el anticipo para el pago de horas extraordinarias, o los intereses correspondientes a los auxilios recibidos del Estado para la sustitución del carril y ensanche de vía.

Los ingresos por la partida de viajeros, se incrementa ligeramente, debido a la aplicación de una tarifa especial combinada de ida y vuelta entre Quintanar de la Orden y Madrid, de 14 pesetas, implantada desde el 1 de julio de 1935. Además la Compañía M.Z.A., en lugar de mejorar su servicio de trenes entre Villacañas y Madrid, lo había empeorado, suprimiendo la parada de los rápidos Madrid-Sevilla y correos de Valencia y Cartagena, poniendo en circulación trenes ómnibus, con una marcha, que siguiendo las palabras de la compañía, era irrisoria, empleando un material anticuado y pésimo, lo que en lugar de atraer al viajero, le anima a seguir utilizando los servicios por carretera, más cómodos aunque resultasen algo más caros.

El esfuerzo que había hecho la Compañía de Villacañas a Quintanar de la Orden, poniendo en funcionamiento los automotores, trenes-tranvía, rápidos y frecuentes, desde el año 1934, que en un principio produjo resultados inmejorables, compitiendo con el transporte por carretera, en la ruta Villacañas-Madrid, se había ido al traste, ya que este servicio de automotores, sólo lo utilizaban los usuarios para recorridos cortos, haciendo uso del autobús con mayor asiduidad, en los viajes de largo recorrido.

Se detecta en la memoria de 1935, una clara actitud crítica hacia las actuaciones de la Compañía Madrid-Zaragoza-Alicante (M.Z.A.), señalando la disposición claramente perjudicial que muestra hacia la modesta línea secundaria de Villacañas a Quintanar de la Orden.

El tráfico de mercancías sigue decreciendo, tanto las relativas a gran velocidad, como las de pequeña velocidad, debiéndose fundamentalmente a la desviación del tráfico hacia los autobuses que circulaban por la carretera general de Albacete.

A lo largo del año 1935, fueron entregados por D. Mariano de Corral, cuatro coches automotores cuya construcción le había sido adjudicada y que eran del mismo tipo que los dos construidos en los talleres de la Compañía Villacañas-Quintanar de la Orden, prestando un importante servicio desde febrero de 1934.

A finales de 1935, la situación de la Compañía llega a una situación insalvable, que se refleja en la reflexión final de la Memoria del Consejo de Administración aprobada por la Junta General Ordinaria de Accionistas, celebrada en Madrid el 7 de abril de 1936³³.

Los auxilios a los que alude el texto extraído de la mencionada Memoria, se refieren a los denominados “Auxilios del Estado”, préstamos que el Estado español efectuaba a las compañías ferroviarias, y que en el caso de la de Villacañas a Quintanar de la Orden, se venían produciendo desde la ampliación de la vía a ancho normal.

Estos préstamos anuncian la inminente nacionalización de las líneas ferroviarias españolas. La guerra civil española (1936-1939), termina por hundir completamente a la compañía de Villacañas-Quintanar de la Orden; una vez acabada la guerra, en el año 1941 todas las compañías ferroviarias españolas, de ancho de 1,668 metros, pasan a depender del Estado, mediante la nacionalización y agrupamiento de las mismas en una sola empresa: la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. Así es como nace RENFE.

F. FASE VI. 1941-2006

La Guerra Civil provoca enormes estragos en el Ferrocarril. Al finalizar la contienda, más del 40% de las locomotoras fueron destruidas, el 70% de los coches de viajeros quedaron inhabilitados, cerca del 45% de los vagones pasaron a estar fuera de servicio. La mayor parte de las infraestructuras, como estaciones, puentes y otras instalaciones, tardarían años en recuperarse.

Ante el panorama desalentador de la mayor parte de las líneas nacionales, el 24 de enero de 1941, el Gobierno aprobaba la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera que establecía la nacionalización y el agrupamiento en una sola empresa de todas las compañías de ancho de 1,668 metros que operaban en el Estado español: la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, RENFE.

En cuanto a las líneas secundarias, donde se incluye la de Villacañas a Quintanar de la Orden, no experimentaron grandes mejoras, repercutiendo en un bajo rendimiento que finalmente provocaría su clausura. No obstante, durante la década de los años 40 y 50, se ven favorecidas por la política de reconstrucción posbélica, en un empeño por recuperar la productividad de finales de los años veinte. De este modo, se siguen produciendo algunas transformaciones tanto en las cuatro estaciones por donde pasaba el tendido férreo, como en los elementos de arrastre y máquinas de tracción.

En 1942 la Jefatura de vías y obras de la zona M.Z.A. de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, comunica al Director de RENFE la autorización de la puesta en servicio de la instalación eléctrica de baja tensión, llevada a cabo por D. Mateo Maroto

³³ Memoria del Consejo de Administración de la Compañía del Ferrocarril de Villacañas a Quintanar de la Orden. Ejercicio de 1935. Archivo del Ferrocarril de Madrid.

Sesmero, en el cruce del Km 18,050 (La Puebla de Almoradiel), una vez emitido el informe favorable emitido por el Ingeniero encargado de la inspección de la Línea de Villacañas a Quintanar.

En 1945, se aprueba el presupuesto que asciende a 95.461,92, para la construcción de un cocherón cubierto y cerrado con capacidad para albergar dos coches automotores. En el mismo proyecto, y adosado al cocherón, se incluía la construcción de un departamento destinado a dormitorio para los agentes de dichos automotores. Las dimensiones de este edificio eran de 24,90 metros de longitud por 9 metros de ancho, el cocherón, y 4,60 metros de longitud por 4,30 metros de ancho, el dormitorio³⁴.

En este mismo año se elabora un presupuesto para la instalación de un grupo “electrobomba” igualmente en la estación de Villacañas-Prado. Hasta esta fecha, en dicha estación se utilizaba para elevar el agua de una balsa al depósito elevado, un inyector de vapor alimentado por una de las máquinas en servicio de la línea. El mal rendimiento de este sistema de elevación y los inconvenientes de acoplamiento del generador de vapor, unido a la paralización de una máquina cada vez que se precisaba elevar el agua, fue el detonante necesario para que la División Eléctrica de RENFE decidiese aprobar la electrificación de aquella elevación de aguas con un pequeño grupo electrobomba cuyo coste ascendió a 23.350 pesetas³⁵.

A finales de los años 40, aún no se había recuperado el rendimiento económico de la línea, sin embargo se comenzaba a vislumbrar una virtual mejoría que hizo incluso planear una ampliación de la línea.

Así, en julio de 1949, una comisión formada por diferentes pueblos de la comarca, solicitan al Consejo Superior de Ferrocarriles la creación de una línea férrea que complementase a la de Villacañas-Quintanar de la Orden, que pasaría por las localidades de: Miguel Esteban, El Toboso, Quintanar de la Orden, Villanueva de Alcardete, Villamayor de Santiago, Pozorrubio de Santiago, Horcajo de Santiago, Puente de Pedro Navarro, Torrubia del Campo, El Acebrón, finalizando en Tarancón. Alegan en su favor la riqueza económica de la comarca, que se incrementaría con la creación de una línea de ferrocarril. Incluso se llega a proponer la construcción de un pantano enclavado en el paraje denominado Cerro Pelado, que se encuentra en el término municipal de Villamayor de Santiago. Son pueblos los que toca este trazado, de alta importancia mercantil e industrial y sobre todo agrícola, que el establecimiento del ferrocarril podría haber resultado un verdadero medio para contribuir a la prosperidad de la región, y como menciona el informe, incluso de España³⁶.

A pesar del interés e insistencia de aquellos que lucharon por la constitución de esta línea, nunca se llegó a construir.

³⁴ Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares, 24/11776.

³⁵ Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares, 24/8641.

³⁶ Archivo privado de Don José Luís Fuentes.

La línea de Villacañas a Quintanar de la Orden se mantiene a duras penas durante este periodo, sin embargo no logró sobrevivir a la decisión de RENFE de suspender los servicios en las líneas calificadas como altamente deficitarias.

El Real Decreto aprobado por el Consejo de Ministros el 30 de septiembre de 1984, fue consecuencia directa de un acuerdo aprobado entre el Estado y RENFE, con el fin de rebajar el déficit que esta empresa venía arrastrando desde hacía años. En un principio, el cierre amenazó a más de 3.000 Km de la red, cifra que fue rebajándose al comprometerse las Comunidades Autónomas a participar en la financiación de los servicios. Con esta medida algunas líneas consiguieron sobrevivir, otras como la que es objeto de nuestro estudio, no tuvieron tanta suerte.

ESTADO ACTUAL DE LA ESTACIÓN DE
VILLACAÑAS-PRADO



ANTIGUA ESTACIÓN DE VILLA DE DON FADRIQUE,
HOY HABILITADA COMO AUDITORIO



VÍAS ABANDONADAS EN
LA PUEBLA DE ALMORADIEL
AÑOS 90



DEMOLICIÓN DE LA ESTACIÓN DE
QUINTANAR DE LA ORDEN
AÑOS 90



FOTOS 6,7,8 Y 9: Estado de las estaciones de Villacañas, Villa de Don Fadrique, Puebla de Almoradiel y Quintanar de la Orden, después del desmantelamiento de la línea. Fte.: Fotografías tomadas por la autora de esta comunicación, y donaciones de Jesús Novillo (8) y José Luís Fuentes (9)

Sobre las causas de esta decisión de cierre de líneas, quizá la más convincente sea la falta de competitividad con otros medios de transporte. Tal vez el camino que había emprendido RENFE hacia la privatización del sector, fue razón suficiente para llevar a cabo tal decisión³⁷.

³⁷ www.todotrenes.com

Así, en 1969 se procede a la clausura del servicio de mercancías al detalle, adelantándose al denominado “cerrojazo” de las líneas deficitarias. El 28 de septiembre de 1984, se suspende el transporte para viajeros, aunque se mantiene el de mercancías pesadas. Finalmente a principios de los 90 se clausura definitivamente la línea.

Las estaciones fueron abandonadas y poco a poco se fueron derrumbando. Lástima que a nadie se le ocurriera que, pasado el tiempo, podrían haber albergando los recuerdos de lo que un día fue la línea de ferrocarril de Villacañas-Quintanar de la Orden.

El 20 de junio de 1997 los ediles de los cuatro Ayuntamientos de los pueblos por donde pasaba la línea de ferrocarril de Villacañas-Quintanar de la Orden, firmaron un Convenio de Colaboración con Renfe para la creación de una Vía Verde. En los meses siguientes a la firma, se terminaron de dismantelar los escasos restos que quedaban de la línea.

Después de casi 10 años, parece que la Vía Verde, pudiera llegar a materializarse en un breve espacio de tiempo, tras la reunión de los cuatro alcaldes por donde pasaba la antigua vía férrea con el Consejero de Medio Ambiente, el 25 de Marzo de 2006, siendo el proyecto acogido con satisfacción.

ELEMENTOS DE TRACCIÓN QUE CIRCULARON POR LA LÍNEA DE VILLACAÑAS A QUINTANAR DE LA ORDEN



FOTO 10: MÁQUINA DE VAPOR.
Fte.: Fotografías tomadas por la autora de esta comunicación, en el Museo de Ferrocarril de Alcázar de San Juan



FOTO 11: AUTOMOTOR. Fte.: Fotografías tomadas por la autora de esta comunicación, en el Museo de Ferrocarril de Alcázar de San Juan



FOTO 12 : VAGÓN DE MERCANCÍAS

Fte.: Fotografías tomadas por la autora de esta comunicación, en el Museo de Ferrocarril de Alcázar de San Juan

3- BIBLIOGRAFÍA

A.A.V.V.: *Geografía e Historia de España y de los Países Hispánicos*. Edit. Vicens Vives. 1980. Pág. 281.

FERNÁNDEZ DIEZ M^a T.: *En ausencia de fuentes escritas, reconstruimos nuestro pasado*. Proyecto de innovación premiado por la J.C.C.M. Pág. 46

GARCÍA MARTÍN, F.: *El ferrocarril Villacañas-Quintanar*. Pág. 4. Edit. Ayuntamiento de Villa de Don Fadrique. 1987.

NICOLÁS CABO, J.M.: *Diez documentos de la Historia de Quintanar de la Orden*. Edit. Comisión de Cultura del Excmo. Ayuntamiento de Quintanar de la Orden. 1970. Pág. 30.

SANCHEZ SANCHEZ, I.: *Castilla-La Mancha contemporánea (1880-1875)*. Edit. Biblioteca Añil, Pág. 61

www.fcmaf.castillalamancha.es

www.todotrenes.com