

## EL FERROCARRIL ALCÁZAR-MORA, O EL CUENTO DE NUNCA ACABAR NUNCA INICIADO

Así es, y con ello queremos decir que se trata de un proyecto ampliamente deseado, pretendido, difundido y perseguido a lo largo de muchos años, como veremos, que en varios momentos varía y se amplía, y que sin embargo no solo no llegó a culminarse, sino ni siquiera propiamente a iniciarse materialmente. De aquí la paradoja de nuestro título.

El proyecto, según la información que recogeremos inmediatamente, surge en 1892 y es retomado en una proposición de ley presentada por el diputado don Miguel Morayta en 1903, que «se refería a la concesión de un ferrocarril de tracción de vapor, sin perjuicio de convertirlo en eléctrico, de vía estrecha, que, partiendo de Alcázar de San Juan y tocando las villas de Herencia, Villafranca, Camuñas, Madridejos, Consuegra y Turleque, terminara por ahora en Mora de Toledo». En efecto, «el proyecto de este ferrocarril es un tanto antiguo, como que fue presentado al extinguido Ministerio de Fomento hace ya once años», reza el texto periodístico al que nos atenemos, que a continuación describe y evalúa su pertinencia con estas palabras: «a propósito de él diremos que, si bien no resolvería problema capital alguno, constituiría un buen afluente (en Mora) a la línea directa de Madrid a Ciudad Real y a las que bifurcan en Alcázar, facilitando además el contacto de estas líneas, para cuyo paso de una a otra hay que rodear hoy, bien por Manzanares-Ciudad Real, bien por Castillejo-Algodor. Reduciría el espacio encerrado dentro de las actuales líneas, viniendo a completar la acción de ellas en la comarca interesada, y en consecuencia de todo, presenta ventajas el proyectado ferrocarril para apetecerle viabilidad» («Proyectos de nuevos ferrocarriles», [Los Transportes Férreos, XVII, 723, 16-VIII-1903, p. 3.574](#)).

Pronto hizo suyo el citado proyecto un tal don Cosme Sánchez del Álamo, quien visitó las localidades en cuestión en otoño de ese mismo 1903, como informa el corresponsal en Mora de *El Imparcial* en la siguiente nota enviada al periódico por telégrafo el día 5 de octubre:

D. Cosme Suárez [*sic*, por *Sánchez*] del Álamo acaba de visitar esta villa, después de haberlo hecho a todos los pueblos por donde ha de pasar el ferrocarril central de la Mancha, del que es concesionario dicho señor.

El ferrocarril, que es de los de vía estrecha, arrancará de Alcázar, y pasará por Herencia, Camuñas, Villafranca, Madrideojos y Consuegra, terminando en Mora.

En todas partes ha sido recibido el señor Álamo, pues exceptuando Alcázar y Mora, todos los demás importantes pueblos del trayecto carecen, a pesar de su riqueza agrícola, de vía férrea.

Dentro de pocos días hará la Compañía concesionaria su visita oficial a los Ayuntamientos respectivos.—*Jiménez* («Ferrocarril Central Manchego», [El Imparcial, XXXVII, 13.116, 7-X-1903, p. 2](#)).<sup>1</sup>

**FERROCARRIL CENTRAL MANCHEGO**

**POR TELEGRAFO**

**(DE NUESTRO CORRESPONSAL)**

**Mora de Toledo 5 (5,20 tarde)**

D. Cosme Suárez del Alamo acaba de visitar esta villa, después de haberlo hecho á todos los pueblos por donde ha de pasar el ferrocarril central de la Mancha, del que es concesionario dicho señor.

El ferrocarril, que es de los de vía estrecha, arrancará de Alcázar, y pasará por Herencia, Camuñas, Villafranca, Madrideojos y Consuegra, terminando en Mora.

En todas partes ha sido recibido el señor Alamo, pues exceptuando Alcázar y Mora, todos los demás importantes pueblos del trayecto carecen, á pesar de su riqueza agrícola, de vía férrea.

Dentro de pocos días hará la Compañía concesionaria su visita oficial á los Ayuntamientos respectivos.—*Jiménez*.

[El Imparcial, XXXVII, 13.116, 7-X-1903, p. 2](#)

2

Recoge también y comenta la noticia la revista *Los Transportes Férreos*, que se muestra algo escéptica sobre las bondades del proyecto:

Según comunican de Mora de Toledo, el concesionario del ferrocarril mencionado ha estado recorriendo los pueblos que serviría este nuevo camino de vía estrecha, y que son, después de Alcázar, Herencia, Camuñas, Villafranca, Madrideojos, Consuegra y Mora de Toledo. Esta línea quiere ser un puente para pasar de la línea de Madrid a Alicante a la de Madrid a Ciudad Real, pero nosotros no le podemos conceder más alcance que la de un ramal de afluencia a cada una de las dos líneas mencionadas para la zona que se halla situada entre ellas.

No sabemos qué decir respecto de las probabilidades de construcción del ferrocarril mencionado, porque aunque es de corta extensión y de fácil realización, desconocemos la existencia de entidad contando con los elementos necesarios. A menos que los pueblos interesados, en la visita de ahora del concesionario, le hayan hecho ofrecimientos de importancia («Asuntos varios.—Ferrocarril de Alcázar de San Juan a Mora de Toledo», [Los Transportes Férreos, XVII, 730, 8-X-1903, p. 4.031](#)).

<sup>1</sup> Tanto en este como en el resto de textos citados, transcribimos literalmente, salvo en los casos de erratas, que corregimos, y de la puntuación, que retocamos cuando se hace necesario.

Ya en noviembre se votan en el Senado varios proyectos de nuevas líneas férreas, entre ellos el de Alcázar-Mora: «otro de tracción de vapor, pudiendo convertirse en eléctrico, de vía estrecha, que, partiendo de Alcázar de San Juan y tocando las villas de Herencia, Villafranca, Camuñas, Madrideojos, Consuegra y Turleque, termine por ahora en Mora de Toledo» («Proyectos de nuevos ferrocarriles», [Los Transportes Férreos, XVII, 734, 8-XI-1903, p. 4.062](#)). Y con fecha 31 de diciembre, el rey firma la ley que lo desarrolla en estos términos:

DON ALFONSO XIII, por la gracia de Dios y la Constitución Rey de España:

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed:

Que las Cortes han decretado y nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1º. Se autoriza al Gobierno de S.M. para otorgar, sin subvención del Estado, la concesión de un ferrocarril de tracción de vapor de vía estrecha, de servicio particular y uso público, que partiendo de Alcázar de San Juan y tocando las villas de Herencia, Villafranca, Camuñas, Madrideojos, Consuegra y Turleque, termine en Mora de Toledo.

Art. 2º. Esta concesión se otorgará por noventa y nueve años, llevará consigo la declaración de utilidad pública, y tendrá derecho a la ocupación de los terrenos del dominio público y a la expropiación forzosa, con arreglo a la legislación vigente.

Art. 3º. Las obras se ejecutarán con sujeción al proyecto presentado en el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas con las modificaciones que por el mismo Centro puedan introducirse.

Art. 4º. La concesión de este ferrocarril se entenderá caducada si a los dos años de la publicación de esta Ley no hubiesen comenzado las obras.

Por tanto:

Mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente Ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a treinta y uno de Diciembre de mil novecientos tres.—YO EL REY.—El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, *Manuel Allendesalazar* («Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.—Leyes», [Gaceta de Madrid, CCXLIII, 1, 1-I-1904, p. 3](#)).

Varias publicaciones recogen más o menos literalmente este texto,<sup>2</sup> en algún caso con comentarios pertinentes, como sucede de nuevo en *Los Transportes Férreos*, que añade:

Como ferrocarril de carácter regional, de afluencia a Alcázar, por un lado, puerta para Valencia, Alicante, Cartagena y Andalucía; y por otro lado a Mora de Toledo, salida principalmente en dirección a Madrid, no parece mal este ferrocarril intermedio entre las líneas de Madrid-Alicante-Ciudad Real y directa Madrid-Ciudad Real. En cuanto a ele-

<sup>2</sup> «Ferrocarriles y tranvías», [El Defensor del Contribuyente, III, 55, 9-I-1904, pp. 13-14](#); «Informaciones.—Ferrocarriles y tranvías», [Madrid Científico, XI, 438, 10-I-1904, p. 15](#); «Información.—Ferrocarriles y tranvías eléctricos», [La Energía Eléctrica, VI, 2, 25-I-1904, p. 38](#); «Noticias», [El Castellano, I, 1, 31-I-1904](#), p. 3; «Documentos oficiales.—Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas», [La Gaceta de los Caminos de Hierro, XLIX, 2.484, 1-II-1904, p. 54](#).

mentos de vida bastantes, no sabríamos hasta qué punto pronunciarnos respecto de los que suministraría el trazado de este ferrocarril y el contacto con las líneas generales («Leyes de concesiones ferroviarias», [Los Transportes Férreos, XVII, 742, 8-I-1904, p. 4.023](#)).

Otra de las noticias de *El Castellano* del mismo ejemplar citado en la nota anterior agregaba el siguiente comentario:

Promulgada ya en la *Gaceta* la Ley que sanciona el proyecto del *Ferrocarril Central de la Mancha* desde Alcázar a Mora de Toledo [...], dentro de pocos días girarán la visita oficial los Ingenieros de la División de Ferrocarriles. Cumplido que sea este último trámite oficial, comenzarán los trabajos de replanteo general de toda la línea, e inmediatamente los de construcción.

Dicha línea se prolongará desde Mora hasta esta capital [Toledo]; estando por lo tanto la provincia de Toledo más interesada que la de Ciudad Real en la construcción de este ferrocarril, porque excepción hecha de Alcázar y de Herencia, todos los demás pueblos por donde pasa esta línea se hallan enclavados en nuestra provincia. Gracias a dicho proyecto tendrán por vez primera estación de ferrocarril villas tan importantes como Consuegra y Sonseca, y las cabezas de partido Orgaz y Madrideojos («Noticias», [El Castellano, I, 1, 31-I-1904](#), p. 3).

Promulgada ya en la *Gaceta* la Ley que sanciona el proyecto del *Ferrocarril Central de la Mancha* desde Alcázar a Mora de Toledo (la cual Ley va inserta en este mismo número de EL CASTELLANO), dentro de pocos días girarán la visita oficial los Ingenieros de la División de Ferrocarriles. Cumplido que sea este último trámite oficial, comenzarán los trabajos de replanteo general de toda la línea, e inmediatamente los de construcción.

Dicha línea se prolongará desde Mora hasta esta capital; estando por lo tanto la provincia de Toledo más interesada que la de Ciudad Real en la construcción de este ferrocarril, porque excepción hecha de Alcázar y de Herencia, todos los demás pueblos por donde pasa esta línea se hallan enclavados en nuestra provincia. Gracias a dicho proyecto tendrán por vez primera estación de ferrocarril villas tan importantes como Consuegra y Sonseca, y las cabezas de partido Orgaz y Madrideojos.

[El Castellano, I, 1, 31-I-1904](#), p. 3

Será en este mismo semanario toledano en el que encontraremos varios ecos sobre el asunto en los meses siguientes. Esto trae a finales de febrero:

Desde que se hizo público el proyecto del ferrocarril económico de Alcázar de San Juan a Mora de Toledo, han *quintuplicado* su valor los terrenos situados entre Consuegra y Mora, hacia la llamada venta del Escándalo, en donde los vecinos de esta última villa piensan continuar las grandes plantaciones de viñedo y olivares comenzadas hace algunos años.

La empresa del mentado ferrocarril construirá una estación o cargadero en dicho sitio, la cual facilitará, con gran economía, el acarreo de las uvas y aceitunas a la estación de Mora de Toledo («Noticias.—Mora de Toledo», [El Castellano, I, 5, 27-II-1904](#), p. 3).

Y estas dos noticias —un rumor la primera— inserta en el número del 25 de junio de ese mismo 1904:

Como rumor al parecer autorizado y con mucho gusto por nuestra parte, hemos oído que pronto será un hecho la construcción de una línea férrea que servirá de unión entre esta capital y la estación de Bargas, y a su vez será continuación de la línea que, arrancando de Quintanar, pasará por Mora, Sonseca y otros pueblos. Deseamos que esto sea pronto un hecho.

\*\*\*

Durante la semana que hoy termina habrán recorrido desde Alcázar de San Juan hasta Mora de Toledo todos los pueblos comprendidos entre estos dos puntos y pertenecientes a la línea del *Ferrocarril central de la Mancha*, el concesionario D. Cosme Sánchez de Álamo y un Ingeniero y Ayudante, juntamente con los Sres. Ingenieros del Gobierno que vienen a girar la previa inspección oficial que es necesaria para que puedan comenzar los trabajos de construcción de la línea cuando la empresa lo tenga por conveniente.

El domingo último salió, en efecto, desde Mora para Alcázar el coche en que dichos señores han de hacer el viaje de inspección.

La referida línea se ha prolongado desde Mora hasta Toledo; siendo por lo tanto la construcción de dicho ferrocarril una de las empresas que más afectan a los intereses de esta provincia; porque, con excepción de Alcázar y de Herencia, todos los demás pueblos de esta nueva línea pertenecen a nuestra provincia de Toledo («Noticias», [El Castellano, I, 23, 25-VI-1904](#), p. 3).

5

Transcribiremos también, de por entonces, un par de notas de *Madrid Científico*, la segunda de las cuales apunta también a una ampliación de nuestra línea hasta Toledo:

Parece ser que muy en breve se formará una Sociedad para construir y explotar el ferrocarril de la Mancha, cuyos estudios han terminado. Comprende el trazado los pueblos de Alcázar, Herencia, Villafranca, Camuñas, Madridejos, Consuegra, Turleque y Mora («Información.—Constitución de Sociedades», [El Ingeniero. Suplemento al núm. 463 de Madrid Científico, XI, 1904, s.f., p. 1](#)).

A los efectos de la información de la información pública que determina la Ley de ferrocarriles, se ha remitido al Gobierno de Toledo la instancia de D. Cosme Sánchez del Álamo solicitando la concesión de un ferrocarril, de vía de un metro, de uso público y tracción de vapor, que partiendo de la estación de Mora y pasando por los pueblos de Orgaz, Sonseca, Ajofrín y Burguillos, termine en Toledo («Información.—Ferrocarriles», [Madrid Científico, XI, 466, 1904, s.f., p. 10](#)).

De primeros de julio data una información mucho más completa que tiene su foco precisamente en Mora:

Hemos tenido el gusto de saludar al concesionario del *Ferrocarril Central de la Mancha*, D. Cosme Sánchez del Álamo, a su ingeniero D. Vicente Muzás, a D. Fernando Rivadeneyra, administrador de la *Sociedad francesa de estudios de ferrocarriles y empresas industriales y comerciales de España*, y a Mr. Boero, perito ingeniero de la sociedad francesa que va a tomar parte en la explotación del *Ferrocarril Central de la Mancha*, y cuya venida a los pueblos de dicha línea ha tenido por objeto comprobar los planos del Sr. Muzás y la *Memoria* del concesionario en los mismos pueblos de la línea, casi todos los cuales, desde Alcázar hasta Mora, han sido recorridos.

Dichos señores han sido recibidos en Mora, entre otras personas, por las autoridades, por el Diputado D. Pablo Jiménez Cano y D. Sixto Ruiz y Galán en representación de los labradores, y por D. Alfredo de Partearroyo, ex Alcalde de Mora y amigo del señor concesionario.

Ya puede decirse que es un hecho la construcción del ferrocarril de la Mancha, a cuyo Consejo de Administración pertenecerán los referidos D. Cosme Sánchez del Álamo y D. Vicente Muzás [*sic*]. Se dice también que el presidente quizá lo sea el Sr. Ribadeneyra [*sic*], y que habrá además en París otro *Comité*, como acontece en el Banco Hipotecario, pues la mayor parte del capital de la empresa que ha de explotar dicho ferrocarril es capital francés, siendo los tres señores últimamente mencionados los únicos españoles que pertenecen a dicha empresa.

Los expedicionarios han sido recibidos en todas partes con el entusiasmo que fácilmente se deja suponer, dada la importancia incalculable que tiene este ferrocarril para todos los pueblos por donde ha de pasar.

Como quiera que la construcción de dicha línea afecta tanto a los intereses de una región extensísima de nuestra provincia, tendremos a nuestros lectores al corriente de todo lo que con dicha empresa se relacione.

\*\*\*

Por las anteriores líneas, que nos comunica nuestro competentísimo y querido compañero D. Juan Marín del Campo, de Mora de Toledo, vemos con gran satisfacción próximo el día en que se inaugure el nuevo ferrocarril, que ha de ser para esta provincia indiscutible fuente de riqueza, puesto que dará vida y movimiento a una de sus más importantes regiones.

Esto pone de nuevo a nuestra consideración la necesidad de que la capital lleve a cabo su proyectado enlace con la estación de Bargas, pues el ferrocarril de que nos ocupamos ha de prolongarse después por Sonseca hasta Toledo, como se dice. ¿No sería una imperdonable falta de amor a nuestro pueblo e incalificable indiferencia no continuar tan hermoso proyecto uniendo en una sola vía Bargas con Alcázar?

Quizá digan que en este negocio no son muy seguras las ganancias ni muy pingües las rentas; no lo sé, pero aun suponiéndolo así, que para ello había mucho que hablar, debía bastar el interés propio, el deseo del bien por lo de casa, para que los capitalistas toledanos salieran de su apatía, dejaran una temporada la *tijera* y dieran una prueba de su amor a Toledo con generosidad y desprendimiento.

¿Será esto efecto del retraimiento que inspira al capital la actitud de los obreros? En ese caso creemos que estos debían entenderse con los capitalistas en beneficio de una causa de tan evidente interés general («Ferrocarril Central de la Mancha», [El Castellano](#), I, 24, 2-VII-1904, p. 1).

Y de Mora también procede la noticia que *El Castellano* publica dos semanas después, en la que vuelve a hacerse hincapié en la falta de implicación con el proyecto de los capitalistas de la zona:

En vista de lo adelantados que marchan los trabajos para construcción del Ferrocarril central de la Mancha, se habla aquí de la conveniencia de unir esta línea con otra que salga de este pueblo, y que, enlazando con ella, establezca comunicación directa con Alcázar. Sin embargo, los capitalistas regionales se muestran reacios («Noticias.—Mora de Toledo», [El Castellano, I, 26, 15-VII-1904](#), p. 3).

Pero no parece que esto arredre al concesionario, quien ya ha presentado al ministerio de Obras Públicas el proyecto de prolongación hasta Toledo, ciudad que, por lo que vemos, no ha hecho suya la propuesta:

El día 15 quedó presentado en el Ministerio de Obras Públicas por el concesionario de la mentada empresa, D. Cosme Sánchez del Álamo, el proyecto, ya terminado, de Prolongación de Mora a Toledo, pasando por Orgaz, Sonseca, Ajofrín y Burguillos, con objeto de que, previo al favorable informe del Gobernador de la provincia y Alcaldes de los pueblos comprendidos, se otorgue la concesión que solicita, para esta parte, al referido concesionario de la anterior.

Con esto vemos cada vez más próximo el día deseado de la realización del Ferrocarril Central de la Mancha, el cual no solo favorecerá ya a la provincia, sino a la misma capital, poniéndola en inmediata y directa comunicación con una de sus más importantes regiones.

Por otro lado, también Quintanar quiere llevar a cabo su proyectada línea. ¿Será posible que sola la capital permanezca inactiva en este general movimiento? Allá veremos, y pedimos a Dios que no sea así («Ferrocarril Central de la Mancha», [El Castellano, I, 27, 23-VII-1904](#), p. 1).



[El Castellano, I, 27, 23-VII-1904](#), p. 1 (fragmento)

En todo caso, el proyecto va hacia adelante, ampliación incluida, como lo muestra el minucioso informe del ingeniero jefe del Servicio Agronómico de la provincia, que copiamos, una vez más, de *El Castellano*:

Estudiada la amplia propuesta de ferrocarriles secundarios, que en distintas longitudes y direcciones, dentro de la provincia, redacta en oportuna Memoria la Jefatura de Obras públicas, como asimismo el croquis que a la misma se acompaña, el que suscribe, previo cálculo de la importancia de la riqueza agrícola de las comarcas o zonas que se proyectan cruzar con tan necesarias y útiles vías de comunicación, tiene el honor de informar, siguiendo el mismo orden expuesto por dicha Jefatura:

NÚMERO 1.—*Alcázar de San Juan a la estación de Bargas, por Madridejos, Consuegra y Toledo.*—Sobre la utilidad e importancia de esta vía férrea para la locomoción y transporte de mercancías, tenemos que agregar a lo consignado por Obras públicas, en su Memoria explicativa, que estando actualmente cruzada la provincia por cinco líneas férreas del ancho normal y corriente de las líneas generales del país, y por otra de vía estrecha, que la cruza en su parte Norte, en una longitud de 8 kilómetros, en término de Almorox, de la línea denominada de Madrid a Villa del Prado, está aún la Capital completamente aislada por estos medios rápidos de locomoción del tráfico natural y relaciones administrativas que debe sostener con los 205 pueblos que constituyen su provincia, a pesar de ser el centro principal de producción y consumo, y casi el geométrico de la misma.

Por esta sola consideración, entiende el que suscribe que la propuesta número 1 que se informa reportaría grandes y positivos beneficios, no tan solo a la capital, sino también a los 30 pueblos interesados que constituyen la zona beneficiada.

Esta zona, agrícolamente considerada, puede dividirse en dos, de producciones muy diferentes por lo distintas que son sus condiciones climatológicas y agrológicas: la denominada *Mancha*, rica en cereales y vinos como cultivos principales, y la zona central, algo más cálida, de terrenos de muy diversa fertilidad, en la que si bien dominan las anteriores producciones, tienen importancia justa y renombrada fama los aceites de Mora, Orgaz, Ajofrín y Nambroca, Burguillos, Cobisa, Layos y Argés, por ser tierras de procedencia granítica, en las que generalmente vegetan los olivos; estos caldos tienen una finura y transparencia que los hacen pasar los acaparadores como originarios de otras comarcas más renombradas.

Como producciones especiales de la zona de la Mancha, que tendrían fácil y rápida salida para el interior de la provincia, o para los mercados exteriores o de exportación de otras provincias, puede citarse el renombrado queso manchego, el azafrán y el anís entre las plantas industriales, y algunas raíces de gran estimación entre las forrajeras.

Los variados cultivos establecidos en la zona de riegos, enclavada principalmente en las vegas del Tajo, en los términos de la capital y Mocejón, como remolacha azucarera, patatas, pimientos, maíz, plantas forrajeras y otros frutos de verano que resisten con dificultad el almacenaje, podrían ser fácilmente exportadas a los centros más consumidores de la línea y a otros de los de empalme, pues se trata de enlazar con este ferrocarril dos líneas generales de importancia, la de Madrid a Alicante, etc., y la de Madrid a Cáceres y Portugal, cruzando también las de Madrid a Ciudad Real en Mascaraque, según el croquis, y en Toledo con el ramal de este punto a Castillejo y la directa a Madrid.



La riqueza agrícola de los treinta términos municipales que constituyen la zona afectada por esta línea, que no enumeramos por relacionarse en la Memoria explicativa de Obras públicas, es muy considerable y variada en producciones, por comprender terrenos de muy diversa fertilidad y condiciones geológicas.

La superficie total cultivada es próximamente de 179.800 hectáreas, ocupando los terrenos incultos una extensión aproximada de 58.880 hectáreas, constituidas por montes, dehesa de pasto, eriales y alamedas, que pueblan estas últimas los aluviones de los ríos y arroyos.

El cultivo dominante es el de cereales y semillas, que alcanza una superficie de más de 157.000 hectáreas; los olivares, 12.400 hectáreas; los viñedos, 9.000, calculándose para los restantes cultivos más de 1.300 hectáreas, incluyendo los de huerta, que tienen verdadera importancia en los términos de la Capital, Mocejón, Madridejos, Consuegra y Villamiel.

La ganadería, especialmente la lanar —por una condición natural de clima y por el escaso desarrollo y poca duración que tienen los pastos en esta zona, si se exceptúan los de las cuencas de los principales ríos que la cruzan, como el Tajo—, es la que tiene mayor riqueza e importancia, y sus productos, carne, leche y lanas de gran estimación por la fama de la raza manchega, como asimismo la importante industria rural de la fabricación de quesos, obtendrán mayor tráfico con el aumento de exportación a los puntos de consumo.

Los principales centros consumidores del interior serían en primer término la Capital, siguiendo después importantes poblaciones como Mora, Orgaz, Madridejos y Consuegra, y como esta línea enlazaría con las dos generales dichas, se adquirirían nuevos mercados y centros consumidores de importancia para el cambio de productos y exportación, tanto agrícolas como industriales, fabriles y manufactureras en las diversas manifestaciones de la humana actividad.

En cuanto a la población en la zona del trazado, ya informa la Jefatura de Obras públicas que correspondería a razón de 800 habitantes por kilómetro de vía proyectada, y haciendo análogo cálculo con la superficie total cultivada en la zona, resultaría por la misma unidad kilométrica 1.798 hectáreas.

El coste total de esta línea, a razón de 45.000 pesetas por kilómetro, que como primer avance de presupuesto ha calculado la Jefatura de Obras públicas, sería de pesetas 4.500.000 («Ferrocarriles Secundarios.—Informe del Ingeniero Jefe del Servicio Agronómico de la provincia, acerca de la propuesta de ferrocarriles secundarios, formulada por la Jefatura de Obras públicas con fecha 10 de Septiembre, en cumplimiento de la Real orden de 8 de Agosto de 1904», [El Castellano, I, 40, 22-X-1904](#), pp. 1-2).

Y continúa después con los informes sobre las líneas de Almorox a Talavera y de Puebla de Montalbán a Navahermosa, que no interesan a nuestro propósito. Hasta que dos meses más tarde, y ahora en el *Heraldo de Madrid*, hallamos detallado el amplio plan de ferrocarriles secundarios para la provincia toledana, con un total de nueve líneas propuestas por la Jefatura de Obras Públicas, de las que la de Mora ocupa el primer lugar:

1º. De Alcázar de San Juan, en la línea de Madrid a Alicante, hasta la estación de Bargas, en la línea de Madrid a Cáceres y Portugal, pasando por Madridejos, Consuegra, Mora y Toledo.

En su trazado podrían utilizarse, de una manera más o menos completa, las carreteras de Bonillo a Madridejos, cuyo estudio está hecho; la de Madridejos a Consuegra; la de Mora a Consuegra, en construcción; la de Toledo a Mora; la antigua de primer orden de Madrid a Toledo y la del ventorrillo de San Francisco a Valmojado hasta la estación de Bargas. La longitud dentro de la provincia es de unos 100 kilómetros, y el paso a la de Ciudad Real, de acuerdo ambas jefaturas, sería el mismo que sirve para la carretera del Bonillo a Madridejos.

La población, en la zona del trazado, es de 80.000 habitantes, y en ella se producen cereales, vinos, aceites, carbones, leñas, mármoles y abundante ganadería.

El coste de cada kilómetro se calcula en 45.000 pesetas, todo comprendido («Ferrocarriles Secundarios.—Toledo», [Heraldo de Madrid, XV, 5.141, 19-XII-1904, p. 6](#)).

Se añade a continuación que «el Ayuntamiento de Mora ofrece los terrenos» —se supone que para el tramo de vía que discurre por su término municipal— y se contrasta el anterior plan con el propuesto por la Diputación Provincial, que acoge solo cinco de las nueve líneas propuestas, y en lo que respecta a la de Mora, la enmienda de este modo: «De Mora a Bargas en lugar de la de Alcázar de San Juan a Bargas, suprimiendo, por lo tanto, en la propuesta en primer lugar por el jefe de Obras públicas la sección comprendida entre Alcázar y Mora» (*Ibid., id.*).

10

No obstante, el recorrido que prevalece es el que une Alcázar y Mora, como trae el *Madrid Científico* de marzo —creemos, porque no consta la fecha— de 1905, que escribe:

Ha sido aprobado el proyecto de ferrocarril de vía de un metro de ancho, presentado por D. Cosme Sánchez del Álamo, que partiendo de Alcázar de San Juan y tocando en las villas de Herencia, Villafranca de los Caballeros, Camuñas, Madridejos, Consuegra y Turleque, termina en la estación de Mora de Toledo («Información.—Ferrocarriles», [El Ingeniero. Suplemento al núm. 479 de Madrid Científico, XII, 1905, s.f., p. 22](#)).

Este mismo periódico precisa unas semanas después:

Al peticionario del ferrocarril de vía de un metro de ancho, de Alcázar de San Juan a Mora de Toledo, se ha remitido el pliego de condiciones particulares que ha de servir para regular la concesión para que en el plazo de dos meses manifieste su conformidad o haga las observaciones que estime pertinentes («Información.—Ferrocarriles», [El Ingeniero. Suplemento al núm. 484 de Madrid Científico, XII, 1905, s.f., p. 42](#)).

Entre uno y otro, leemos en mayo esta escueta gacetilla de *El Castellano*: «Sabemos positivamente que muy pronto empezarán los trabajos para la construcción del ferrocarril de Toledo a Mora» («Noticias.—Mora de Toledo», [El Castellano, II, 71, 25-V-1905, p. 3](#))

Pero ni uno ni otro se habían puesto verdaderamente en marcha ya entrado el año 1906. Es esta la razón por la que, de acuerdo con lo que estipulaba la ley de 31 de diciembre en su artículo 4º, una nueva ley venía a prorrogar la anterior. En estos términos:

DON ALFONSO XIII, por la gracia de Dios y la Constitución Rey de España:

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nós sancionado lo siguiente:

Artículo único. Se amplía en dos años el plazo que para el principio de las obras del ferrocarril de tracción de vapor, de vía estrecha, de servicio particular y uso público que, partiendo de Alcázar de San Juan y tocando las villas de Herencia, Villafranca, Camuñas, Madridejos, Consuegra y Turleque, y terminando en Mora de Toledo, establece el art. 4º de la ley especial de 31 de Diciembre de 1903, publicada en la GACETA de 1º de Enero siguiente.

Por tanto:

Mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a diez y seis de Marzo de mil novecientos seis.—YO EL REY.—El Ministro de Fomento, *Rafael Gasset* («Ministerio de Fomento.—Leyes», [Gaceta de Madrid, CCXLV, 76, 17-III-1906, p. 1.059](#)).<sup>3</sup>

El proyecto primero, sin embargo, parece ir quedando postergado en beneficio del recorrido largo, o ampliación, entre Alcázar y Bargas, como observamos en un par de informaciones del verano de 1907. Esto leemos en *Madrid Científico*:

Se está gestionando la concesión y construcción de un nuevo ferrocarril que se llamará Central de la Mancha, y que ha de facilitar extraordinariamente la comunicación entre importantes pueblos de las provincias de Ciudad Real y Toledo, y entre líneas como las de Madrid a Alicante y Sevilla, y las de Madrid a Ciudad Real y Badajoz, y Madrid, Cáceres y Portugal.

Arrancará el citado ferrocarril de Alcázar de San Juan, y pasando por Toledo, terminará en Bargas, donde se unirá a la línea del Tajo.

Tendrán estaciones los pueblos de Herencia, Villafranca de los Caballeros, Camuñas, Madridejos, Consuegra, Turleque, Mora, Orgaz, Sonseca, Ajofrín y Burguillos, yendo desde este último punto a Toledo, desde donde habrá que construir un puente sobre el Tajo para seguir hasta Bargas («Información.—Ferrocarriles», [El Ingeniero. Suplemento a Madrid Científico, XIV, 566, 3-VII-1907, p. 78](#)).

Y esto en *El Castellano*:

El concesionario del *Ferrocarril Central de la Mancha*, Sr. Sánchez del Álamo, estuvo en esta villa [Mora] hace pocos días tratando de ultimar con el Ayuntamiento y la corres-

---

<sup>3</sup> Se hace eco de esta ley [El Ingeniero. Suplemento a Madrid Científico, XIII, 517, 20-III-1906, p. 29](#) («Información.—Ferrocarriles»), y la reproduce [Gaceta de los Caminos de Hierro, LI, 2.600, 1-VII-1906, p. 301](#) («Documentos oficiales.—Ministerio de Fomento.—Leyes»).

pondiente Comisión gestora todo lo relativo a la expropiación de los terrenos que ha de ocupar la vía férrea.

Dijo dicho señor que el próximo mes de Septiembre comenzarían los trabajos, y que estos se inaugurarían en Consuegra, en donde parece que se van a establecer los talleres de la Compañía.

En Mora, como punto céntrico que es de toda la vía entre Alcázar de San Juan y Bargas, parece que se establecerá el depósito de carbones, el cocherón y la rotonda de máquinas («Noticias provinciales.—Mora», [El Castellano, IV, 187, 10-VIII-1907](#), p. 3).

—El concesionario del *Ferrocarril Central de la Mancha* Sr. Sánchez del Álamo, estuvo en esta villa hace pocos días tratando de ultimar con el Ayuntamiento y con la correspondiente Comisión gestora, todo lo relativo á la expropiación de los terrenos que ha de ocupar la vía férrea.

Dijo dicho señor que el próximo mes de Septiembre comenzarían los trabajos, y que éstos se inaugurarían en Consuegra, en donde parece que se van á establecer los talleres de la Compañía.

En Mora, como punto céntrico que es de toda la vía entre Alcázar de San Juan y Bargas, parece que se establecerá el depósito de carbones, el cocherón y la rotonda de máquinas.

[El Castellano, IV, 187, 10-VIII-1907](#), p. 3

Todavía da cuenta este mismo periódico, ya en octubre, de otra nueva visita a Mora de Sánchez del Álamo, fecha en que aún no han comenzado los trabajos:

12

El concesionario del Ferrocarril Central de la Mancha, D. Cosme Sánchez del Álamo, ha pasado unos días en esta villa ultimando lo relativo a la venta y cesión de los terrenos que han de ser ocupados por el futuro ferrocarril de Alcázar a Mora, Toledo y Bargas («Noticias provinciales.—Mora de Toledo», [El Castellano, IV, 197, 19-X-1907](#), p. 3)

No han comenzado los trabajos, decíamos, ni comenzarán. Dos años justos después de la anterior, una nueva ley establece otra prórroga de dos años de la línea Alcázar-Mora:

DON ALFONSO XIII, por la gracia de Dios y la Constitución Rey de España:

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nós sancionado lo siguiente:

Artículo único. Se amplía en dos años más el plazo que para el principio de las obras del ferrocarril de tracción de vapor de vía estrecha, de servicio particular y uso público que, partiendo de Alcázar de San Juan y tocando las villas de Herencia, Villafranca, Camuñas, Madridejos, Consuegra y Turleque, y terminando en Mora de Toledo, establece el art. 4º de la ley especial de 31 de Diciembre de 1903, publicada en la GACETA de 1º de Enero siguiente, y que fue objeto de ampliación de plazo para los mencionados efectos por la ley de 16 de Marzo de 1906.

Por tanto:

Mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a trece de Marzo de mil novecientos ocho.—YO EL REY.—El Ministro de Fomento, *Augusto González Besada* («Ministerio de Fomento.—Leyes», [Gaceta de Madrid, CCXLVII, 74, 14-III-1908, p. 1.081](#)).<sup>4</sup>



[Gaceta de Madrid, CCXLVII, 74, 14-III-1908, p. 1.081](#) (fragmento)

Dos semanas después, no obstante, se publicaba en la *Gaceta* la Ley de Ferrocarriles Secundarios, en la que no nos detendremos más que para indicar que en ella constaba como apéndice un amplio «Plan de Ferrocarriles Secundarios» donde figuraban las líneas de Toledo a Bargas, de 14 kilómetros de longitud; de Toledo a Mora, Consuegra y Madrideojos, de 62 kilómetros; y de Alcázar a Madrideojos, de 32 kilómetros ([Gaceta de Madrid, CCXLVII, 87, 27-III-1908, pp. 1.281-1.283](#)). Lo que equivale a decir que se trata de nuestro ferrocarril Alcázar-Mora y su prolongación hasta Toledo y Bargas.<sup>5</sup>

Así lo comentaba la revista *Los Transportes Férreos*:

El Banco Franco-Español, que ha reanudado sus informaciones periodísticas, anuncia en la última que tiene muy adelantado el estudio del asunto del ferrocarril Central de la Mancha, cual asunto se propone llevar a cabo en breve plazo, habiéndose verificado ya el replanteo y hecho las expropiaciones.

<sup>4</sup> Dan cuenta de la publicación de esta ley [Los Transportes Férreos, XXII, 943, 16-III-1908, pp. 5.635-5.636](#) («Asuntos varios.—Prórroga al ferrocarril de Alcázar a Mora»), [El Ingeniero. Suplemento a Madrid Científico, XV, 589, 1908, s.f., p. 188](#) («Información.—Ferrocarriles»), y tres informaciones de la *Gaceta de los Caminos de Hierro* («Ferrocarriles Españoles.—Prórroga», [LIII, 2.683, 24-III-1908, p. 142](#); «Documentos oficiales.—Ministerio de Fomento.—Leyes», [LIII, 2.687, 24-IV-1908, p. 194](#); y «Resumen de 1908», [LIV, 2.720, 1-I-1909, p. 2](#)).

<sup>5</sup> Alude a la publicación de esta ley [El Ingeniero. Suplemento a Madrid Científico, XV, 590, 1908, s.f., p. 212](#).

Suponemos que no se refiere a otro ferrocarril que al de Mora (Toledo) a Alcázar de San Juan, para el que, por la ley de 13 del pasado Marzo, se amplió en dos años más el plazo para comenzar las obras. Aunque bastante anterior este proyecto de ferrocarril completo de Mora a Alcázar a la ley de los ferrocarriles secundarios, pues ya arranca de la ley de 31 de Diciembre de 1903, en el plan de aquélla figura en las dos secciones de Toledo a Mora, Consuegra y Madrideojos, con 62 kilóms., y de Alcázar a Madrideojos con 32, en total 94 kilóms. de Toledo a Alcázar.

Como es consiguiente que se aspirará a los beneficios de la ley de secundarios, por ferrocarril Central de la Mancha habremos de entender el resultante de Toledo a Madrideojos y de Madrideojos a Alcázar, en lugar del de Mora a Alcázar.

Por lo que se deduce de las insinuaciones del Banco Franco-Español, pronto aparecerá alguna emisión para la empresa de dicho ferrocarril, respecto del cual nos extraña que se diga que están hechos el replanteo y las *expropiaciones*, porque para esto último parece que debiera existir una entidad concesionaria en funciones, y de ello no tenemos la menor noticia.

Ya hace tiempo que de cuando en cuando circulan tales o cuales referencias con el Central de la Mancha relacionadas, las cuales hemos considerado siempre habladorías. No resulta más claro este asunto de lo poco que adelanta el Banco Franco-Español, y quedamos esperando ahora las acentuaciones respecto de este proyecto, que permitan deducir si está en camino de ser una realidad este nuevo ferrocarril, que podrá no ser una ruina, pero al que tampoco podemos concederle ninguna especial vitalidad atendida la potencia y las circunstancias de la región («Asuntos varios.—Ferrocarril Central de la Mancha», [Los Transportes Férreos, XXII, 949, 1-V-1908, pp. 5.682-5.683](#)).

Suponemos que no se refiere á otro ferrocarril que al de Mora (Toledo) á Alcázar de San Juan, para el que, por la ley de 13 del pasado Marzo, se amplió en dos años más el plazo para comenzar las obras. Aunque bastante anterior este proyecto de ferrocarril completo de Mora á Alcázar á la ley de los ferrocarriles secundarios, pues ya arranca de la ley de 31 de Diciembre de 1903, en el plan de aquélla figura en las dos secciones de Toledo á Mora, Consuegra y Madrideojos, con 62 kilóms., y de Alcázar á Madrideojos con 32, en total 94 kilóms. de Toledo á Alcázar.

Como es consiguiente que se aspirará á los beneficios de la ley de secundarios, por ferrocarril Central de la Mancha habremos de entender el resultante de Toledo á Madrideojos y de Madrideojos á Alcázar, en lugar del de Mora á Alcázar.

Por lo que se deduce de las insinuaciones del Banco Franco-Español pronto aparecerá alguna emisión para la empresa de dicho ferrocarril, respecto del cual nos extraña que se diga que están hechos el replanteo y las *expropiaciones*, porque para esto último parece que debiera existir una entidad concesionaria en funciones, y de ello no tenemos la menor noticia.

[Los Transportes Férreos, XXII, 949, 1-V-1908, pp. 5.682-5.683](#) (fragmento)

Las reservas de *Los Transportes Férreos* se revelan del todo justificadas, como vendría a probarlo el hecho de que no parece que el proyecto avance en los meses que siguen.

Es algo que viene a corroborar *Chafarote*, seudónimo del moracho don Juan Marín del Campo, quien firma este artículo, titulado «Proyecto importante para Toledo y su provincia»:

Importantísima es para los intereses de esta provincia la *Circular* que aparece en el *Boletín Oficial* del día 21, refrendada por el Sr. Delegado Regio D. Bonifacio del Avellanal.

Como en ella se da un mes de término para la presentación de los correspondientes arbitrios, proyectos, memorias, peticiones, etcétera, nos apresuramos a publicarla, y llamamos sobre ella la atención de todos cuantos se interesan por el bien de esta provincia. Especialmente nos dirigimos a todos los Ayuntamientos interesados, y más particularmente que a ninguno, al Ayuntamiento de Toledo.

La *Circular* dice así textualmente:

«CIRCULAR

»Publicado en el *Boletín Oficial*, núm. 16, correspondiente al día 19 de Enero, el Real decreto del Ministerio de Fomento sobre la gran urgencia de impulsar vigorosamente los medios naturales de la riqueza del país en cuanto concierne a toda obra pública, es deseo del Excmo. Sr. Ministro del ramo asociar todas las fuerzas vivas de la Nación a los fines a que tiende dicho Real decreto, para estudiar qué obras convendría ejecutar en esta región, compaginando las necesidades de los pueblos con los estudios que los Ingenieros realicen.

»A este propósito, y para que puedan cooperar prestando su concurso todos los pueblos de la provincia, *se abre una información por término de un mes*, a contar desde la publicación de esta circular, *para acoger cuantas ideas y proyectos partan de las localidades en aquellas obras más útiles y necesarias y de mayor resultado*.

»Los proyectos, escritos, etc., podrán dirigirse a la Secretaría de la Delegación Regia del Consejo provincial.

»Toledo, 20 de Enero de 1910.—El Delegado Regio, *Bonifacio del Avellanal*».

Hasta aquí la *Circular*.

Con motivo de ella excitamos el celo de los Ayuntamientos de *Camuñas, Madrideojos, Consuegra, Turleque, Mora, Orgaz, Sonseca, Ajofrín, TOLEDO y Bargas*, para que, *poniéndose todos ellos de acuerdo*, presenten al Sr. Delegado Regio de Toledo un escrito interesando del Gobierno la construcción de un ferrocarril secundario, que partiendo de Alcázar de San Juan, y pasando por Mora y Toledo, termine en Bargas.

La idea de este ferrocarril es debida a D. Cosme Sánchez del Álamo, pero dicho señor (a cuyo favor hay una concesión legal que no sabemos si ya habrá prescrito) no ha podido realizar, por falta de medios, aquella idea, que es indudablemente una de las más fecundas en beneficios para casi toda la provincia de Toledo.

En efecto, dicho ferrocarril u otro parecido traería las siguientes ventajas:

1ª. Uniría en Alcázar de San Juan a dos provincias muy ricas: Ciudad Real y Toledo.

2ª. Proveería de estación a dos pueblos *cabeza de partido*, que son Orgaz y Madrideojos, y que hoy carecen de estación.

3ª. Uniría entre sí a pueblos muy ricos y de mucha importancia en la provincia, como son Madrideojos, Consuegra, Sonseca, Ajofrín, Orgaz y Mora.

4ª. A todos esos pueblos, y a los demás de la línea, les pondría en relación *inmediata o directa* con la capital de la provincia, con lo cual ganarían mucho los pueblos y, sobre todo, la capital.

5ª. Dicha línea sería una de las más útiles, prácticas y estratégicas de España, ya que *combinaría con tres líneas generales*; combinaría, en efecto, en Alcázar con la línea general de Madrid a Valencia y de Madrid a Andalucía. Combinaría en Mora con la línea general de Madrid a Ciudad Real y Badajoz. Finalmente, enlazaría en *Bargas* con la línea de Cáceres y Portugal.

6ª. Tanto las mercancías como los viajeros que, desde Portugal, Extremadura, y desde la región de Talavera, Puente y Torrijos, tuvieran que encaminarse a la Mancha, Valencia, Alicante, Cataluña y viceversa ahorrarían muchos kilómetros, mucho tiempo y mucho *dinero*, transbordando en Bargas, Mora y Alcázar.

Si el espíritu mercantil y emprendedor de esta provincia de Toledo estuviese a la altura en que dicho espíritu se encuentra en Cataluña, Asturias, Navarra, Valencia y Bilbao, ya se habría organizado a estas horas algún *miting* de importancia (en Mora, por ejemplo, que es el punto central de dicha línea), con citación de Ayuntamientos, Senadores, Diputados, Cámaras Agrícolas y de Comercio, etc., para la construcción de este ferrocarril, que indudablemente es uno de los más estratégicos y útiles de España.

Veremos, pues (pero *esperamos sentados*), lo que hace Toledo, lo que hacen los demás pueblos de la línea en cuestión, y también lo que hace el Sr. Ministro.

Creemos honradamente que si se hace algo en pro de la construcción de esta línea férrea, que tantas ventajas puede reportar a nuestra provincia, debe contarse con don Cosme Sánchez del Álamo. Y debe contarse con dicho señor, no precipitadamente por respetar (como es debido) el derecho o los derechos que tenga como concesionario del llamado *Ferrocarril Central de la Mancha* (aunque esta concesión nada signifique en la práctica, ya que está visto que no puede realizarla el concesionario por falta de medios), sino por el profundo respeto que siempre merece a toda conciencia honrada y culta el autor de una idea o el inventor de un proyecto como este, que es indudablemente uno de los más útiles (si no es el más beneficioso) de todos cuantos se han ideado en pro de los intereses de Toledo y su provincia (*Chafarote*, «Proyecto importante para Toledo y su provincia», [El Castellano, VII, 315, 29-I-1910](#), p. 1).

**Proyecto importante  
para Toledo y su provincia.**

Importantisima es para los intereses de esta provincia la *Circular* que aparece en el *Boletín Oficial* del día 21, refrendada por el Sr. Delegado Regio D. Bonifacio del Avelanar.

Como en ella se dá un mes de término para la presentación de los correspondientes arbitrios, proyectos, memorias, peticiones, etcétera, nos apresuramos á publicarla, y llamamos sobre ella la atención de todos cuantos se interesan por el bien de esta provincia. Especialmente nos dirigimos á todos los Ayuntamientos interesados, y más particularmente que á ninguno, al Ayuntamiento de Toledo.

La *Circular* dice así textualmente:

•CIRCULAR

•Publicado en el *Boletín Oficial*, núm. 16, correspondiente al día 19 de Enero, el Real



A subrayar la falta de capacidad económica de Del Álamo, sobre la que el autor insiste, que tal vez sea una de las razones, si no la principal, de que hayan transcurrido en balde para el proyecto seis años y medio.<sup>6</sup>

Sea como quiera, con el mismo seudónimo y título, el propio Marín del Campo volvía a la carga una semana después, cuando escribía completando la información antes ofrecida:

En los últimos días del pasado mes de Enero se publicó en EL CASTELLANO una *Circular* del Sr. Delegado Regio de la provincia. En esa *Circular* (como recordarán nuestros lectores), se abría una *información por término de un mes* (a contar desde el 20 de Enero último) *para acoger cuantas ideas y proyectos partan de las localidades en aquellas obras más útiles, necesarias y de mayor resultado práctico* en esta provincia.

Con este motivo hizo un llamamiento EL CASTELLANO a los Ayuntamientos de Camuñas, Villafranca de los Caballeros, Madrideojos, Consuegra, Turleque, Mora, Orgaz, Sonseca, Ajofrín, Bargas y Toledo, para que poniéndose todos ellos de acuerdo (y en vista de la invitación hecha en la mentada *Circular*), presentasen al Sr. Delegado Regio de Toledo un escrito interesando del Gobierno la construcción de un ferrocarril secundario que, partiendo de Alcázar de San Juan y pasando por Mora y Toledo, terminase en el pueblo de Bargas.

Al hacer este llamamiento, ignorábamos que precisamente en aquellos mismos días se estaba tramitando ya lo que tanto deseábamos, es decir, el expediente prevenido en las vigentes disposiciones para la concesión y construcción de ese mismo ferrocarril.

Efectivamente: en el *Boletín oficial* del día 26 del pasado mes de Enero aparecía una comunicación dirigida a los Gobernadores de Toledo y Ciudad Real por el Sr. Director de Obras públicas, comunicación que, copiada literalmente, dice así:

«Vista la instancia elevada a este Centro por D. Salvador Serra y Lloret acompañando el proyecto de los ferrocarriles secundarios de Alcázar de San Juan a Madrideojos y de este punto a Toledo, y solicitando la tramitación correspondiente como ferrocarril secundario con garantía de interés y con sujeción a la Ley de 26 de Marzo de 1908 y Reglamento dictado para su ejecución:

»Vistos la Ley y Reglamento citados:

»Vistos el plan aprobado de ferrocarriles secundarios con garantía de interés en el que figuran los de que se trata.

»Esta Dirección general ha resuelto que se anuncie la petición en la *Gaceta de Madrid* y *Boletín oficial* de esta provincia concediendo un plazo improrrogable de sesenta días para la admisión de otros proyectos en competencia, según lo dispone el artículo 26 del citado reglamento, debiendo advertirse que los proyectos que se presenten en competencia han de abarcar las dos secciones mencionadas, de Alcázar de San Juan a Madrideojos y de este punto a Toledo, porque ambos han de ser objeto de una sola y única concesión, según está solicitado.

»Lo digo a V.S. para su conocimiento y a fin de que se sirva mandar insertar la presente orden en el *Boletín oficial* de esa provincia, dando cuenta a este Centro en su día de si se

---

<sup>6</sup> Agreguemos sobre el tan citado don Cosme Sánchez del Álamo que este moriría en Madrid en agosto de 1930 a los 84 años de edad, y que durante toda su vida fue un consecuente e «íntegro republicano», como trae *El Socialista* (XLV, 6.721, 23-VIII-1930, p. 4) en la breve nota necrológica que le dedica.

presentan o no nuevas peticiones. Dios guarde a V.S. muchos años. Madrid, 19 de Enero de 1910.—El Director general, P.O., José Llovera.—Señores Gobernadores civiles de las provincias de Ciudad Real y Toledo».

Grande fue nuestra sorpresa y mayor nuestra alegría al leer estas noticias oficiales.

Inmediatamente hemos comenzado a dar pasos para ponernos en relación con el concesionario D. Salvador Serra, cosa que afortunadamente hemos logrado.

Desde hoy, pues, nuestros lectores podrán estar al corriente de todo lo que se haga en pro de la construcción de ese ferrocarril, el cual, si se prolonga (y así es de esperar) a Bargas, será, como apuntábamos en el artículo anterior, EL ÚNICO FERROCARRIL ESPAÑOL QUE CORTE TRES LÍNEAS GENERALES *en el relativamente breve espacio de unos ciento cincuenta kilómetros*.

Será, por tanto, dicho ferrocarril, EL MÁS CENTRAL DE TODA ESPAÑA; porque hallándose en el centro de la nación, cortará tres de las cinco grandes vías férreas más centrales de España, conviene a saber: la de Madrid a Valencia, Alicante y Andalucía en ALCÁZAR; la de Madrid a Ciudad Real y Badajoz en MORA, y la de Madrid a Cáceres y Portugal en BARGAS.

Nosotros proponemos, pues, que ese ferrocarril (que *ójala fuese de vía ancha*) se llame el FERROCARRIL CENTRAL DE ESPAÑA. Es el nombre que le cuadra mejor que ningún otro.

—Pero a estas horas (preguntará por ventura algún lector curioso), ¿se ha hecho ya algo en pro de este ferrocarril por los pueblos interesados en su construcción?

—Sí, señor (le contestaremos); se ha hecho... el silencio alrededor de ese magnífico proyecto, de esa idea que es (no nos cansaremos de repetirlo) la más fecunda de los beneficios materiales para la mayor parte de los partidos judiciales de nuestra provincia. Y quiera Dios que no se haga también la oposición (amén del silencio y del vacío), como se ha intentado ya hacerla por una empresa de muchas campanillas.

—Pero a todo esto (seguirá preguntando el lector curioso), ¿qué hace TOLEDO (la capital), que es a quien más que a nadie interesa la construcción de ese ferrocarril?

—ZORRILLA (el gran poeta nacional) contestó hace ya muchos años a esta pregunta cuando dijo:

Negra, ruinosa, sola y olvidada,  
Hundidos ya los pies entre la arena,  
Así yace TOLEDO abandonada,  
Azotada del viento y del turbión.

Mal envuelta en el manto de sus reyes,  
Aún asoma su frente carcomida;  
Y esclava *sin alientos* y sin leyes,  
DUERME INDOLENTE al pie de su blasón.

(*Chafarote*, «Proyecto importante para Toledo y su provincia», [El Castellano, VII, 318, 6-II-1910](#), p. 2).

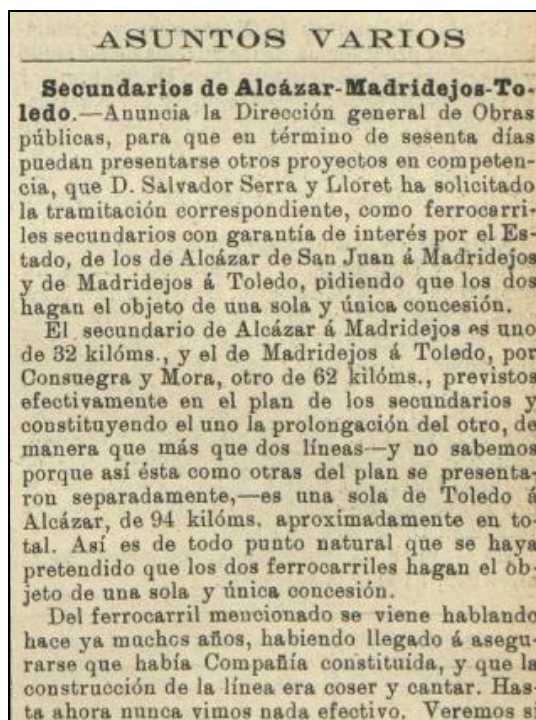
Casi coincidente en el tiempo y en el contenido es la información y comentario que trae entonces *Los Transportes Férreos*:

Anuncia la Dirección general de Obras públicas, para que en término de sesenta días puedan presentarse otros proyectos en competencia, que D. Salvador Serra y Lloret ha solicitado la tramitación correspondiente, como ferrocarriles secundarios con garantía

de interés por el Estado, de los de Alcázar de San Juan a Madridejos y de Madridejos a Toledo, pidiendo que los dos hagan el objeto de una sola y única concesión.

El secundario de Alcázar a Madridejos es uno de 32 kilóms., y el de Madridejos a Toledo, por Consuegra y Mora, otro de 62 kilóms., previstos efectivamente en el plan de los secundarios y constituyendo el uno la prolongación del otro, de manera que más que dos líneas —y no sabemos por qué así esta como otras del plan se presentaron separadamente— es una sola de Toledo a Alcázar, de 94 kilóms. aproximadamente en total. Así es de todo punto natural que se haya pretendido que los dos ferrocarriles hagan el objeto de una sola y única concesión.

Del ferrocarril mencionado se viene hablando hace ya muchos años, habiendo llegado a asegurarse que había Compañía constituida, y que la construcción de la línea era coser y cantar. Hasta ahora nunca vimos nada efectivo. Veremos si de aquí en adelante, y otorgada que sea la concesión, contándose entonces con la garantía del Estado hasta el punto de que esta pueda concurrir si tenemos en cuenta que por delante de estos secundarios hay solicitados treinta y tantos otros, entra en efectiva viabilidad el ferrocarril de Toledo a Alcázar, cuyo objetivo, pasando de la línea directa de Madrid a Ciudad Real para afluir en Alcázar a las líneas de Andalucía y Alicante, no es otro que el de servir y comunicar una parte de la zona que queda encerrada entre dichas líneas de Ciudad Real y Alicante. Para pasar hoy de Toledo a Alcázar, hay que seguir por Algodor-Castillejo, y la distancia es de 110 kilóms. Por los nuevos secundarios serían 94 aproximadamente. La diferencia de recorrido no es apreciable para los transportes que salgan del orden local, y ningún otro carácter puede reconocerse a las nuevas líneas, dado su trazado, su longitud, su vía de un metro, que impondrá el transbordo en los puntos de contacto con la red general, o sea en Toledo, en Mora y en Alcázar («Asuntos varios.—Secundarios de Alcázar-Madrid-Toledo», [Los Transportes Férreos, XXIV, 1.034, 8-II-1910, pp. 6.361-6.362](#)).



Pero no parece, tampoco ahora, que el citado Sr. Serra y Lloret dispusiese de financiación y acometiese las obras, pues dos años después *Madrid Científico* se limitaba a enumerar una vez más las líneas de ferrocarriles secundarios, entre las que aparecían las de Toledo a Bargas, Toledo a Mora y Alcázar a Madridejos («De pluma ajena.— Ferrocarriles de vía normal, secundarios y estratégicos», [Madrid Científico, XIX, 734, 1912, s.f., p. 166](#)). Eso sí, *El Castellano* no arrojaba la toalla y anunciaba la subasta de la línea para septiembre de 1913:

Para el día 26 del próximo Septiembre está señalada la subasta del ferrocarril secundario de Alcázar de San Juan a Toledo.

Los que conocen el trazado, los que saben la rica región que ha de atravesar, los que están enterados del gran número de pueblos importantes que ha de recorrer, entre los que se cuentan Madridejos, Consuegra, Mora, Orgaz, Sonseca y Ajofrín, comprenderán la importancia que para la provincia tiene la construcción de esta línea.

Y sí, como es de suponer, esa línea se prolonga hasta unir a la de Cáceres-Portugal, sube de punto la importancia, pues es sabido que la mayor parte de las mercancías que se dirigen a esa vasta región no darían la vuelta por Madrid ni por Mérida y harían el recorrido por la nueva línea, que acorta gran número de kilómetros.

Se ha formado un Consejo de Administración, cuyo presidente es el Excmo. Sr. D. Emilio Ortuño, Ingeniero Jefe de Caminos; el Excmo. Sr. D. Gumersindo Díaz Cordovés, Vocal, y Gerente D. Carlos de Orduña y Zarauz, y gestionan reunir un capital de 550.000 pesetas para constituir la fianza exigida por el Estado para tomar parte en la subasta.

Al Gerente de la Sociedad, calle de Monteleón, núm. 23, principal, Madrid, pueden pedirse circulares o detalles.

Mucho celebraremos se lleve a efecto esta mejora tan importante para la provincia («De interés para la provincia», [El Castellano, X, 684, 16-VIII-1913](#), p. 2).

La iniciativa no surtió efecto, y tres años después estamos donde estábamos: «Los senadores y diputados de la provincia han ofrecido al comisario regio de Fomento su más decidido apoyo para conseguir del señor Gasset la inmediata construcción de dos ferrocarriles en la provincia: el de Toledo a Navahermosa y el central de la Mancha, de Alcázar a Bargas, por Madridejos, Consuegra, Mora y Toledo» («Noticias.—Nuevos ferrocarriles en la provincia», [El Castellano, XIII, 2.186, 21-IX-1916](#), p. 3).

Continúan pasando los años, y a la altura de 1920 se sigue reivindicando el ferrocarril, ahora sobre todo desde Consuegra, donde se celebra una reunión cuyo objetivo parece vitalizar el proyecto:

La asamblea convocada en Consuegra para gestionar la construcción del proyectado ferrocarril de Alcázar de San Juan a Toledo promete constituir un acto importante por el número y la calidad de las representaciones que allí han de reunirse.

Asistirán a la asamblea los diputados de la región, una Comisión del Municipio toledano y delegados de los pueblos a los cuales afecta la línea en proyecto.

De Alcázar concurrirán el teniente de alcalde Sr. Manzanares, el impresor D. Antonio Castellanos y representantes de los casinos *La Unión*, *Principal* y *Mercantil*.

Las conclusiones del acto serán luego entregadas al Gobierno por una Comisión.

Solo faltará, después de la asamblea, que los políticos influyentes de la provincia apoyen cerca del Gobierno, con obstinada insistencia, los acuerdos de los pueblos toledanos («El ferrocarril Alcázar-Toledo.—La asamblea de Consuegra», [El Castellano, XVI, 3.314, 19-VII-1920](#), p. 1).

De esta asamblea, o quizá de otra algo posterior también celebrada en Consuegra en agosto de ese año, contamos con una información de *El Castellano* que remite textualmente al periódico moracho *La Opinión*, razón de más para transcribir aquí el texto, cuando no ha llegado hasta nosotros ningún número de este periódico de Mora:

De *La Opinión*, de Mora, tomamos la siguiente información de la importante asamblea celebrada en aquel pueblo [Consuegra] para tratar del asunto referente al proyectado ferrocarril de Alcázar a Toledo:

*A las diez estaba anunciada la Asamblea. Minutos antes nos presentamos en el Ayuntamiento. Nuestra primera impresión fue algo pesimista. Apenas reinaba expectación. Mientras llegaban las Comisiones de algunos pueblos, descansamos en el salón de sesiones.*

*Sobre la triste añoranza de tan amargas escenas discurríamos cuando nos anunciaron que la Asamblea iba a dar principio. Un público inmenso llenaba la amplia sala. En el ánimo de todos se adivinaba la ansiedad por conocer las conclusiones. Se reflejaba en el semblante de todos que estaban dispuestos a los mayores y más incalculables sacrificios para conseguir la realización del anhelado ferrocarril Alcázar-Toledo.*

*Han concurrido al acto representaciones de Alcázar de San Juan, Herencia, Camuñas, Madridejos, Villafranca de los Caballeros, Mora y el Ayuntamiento de Consuegra en pleno.*

*La presidencia estaba formada por el digno alcalde D. Dionisio Moraleda. A su izquierda D. Juan Criado [alcalde de Mora] y a su derecha D. Manuel Eymar. En los bancos rojos los concejales de aquel municipio y el alma de esta iniciativa, Sr. Merino.*

El acto

*A las once, el alcalde declara abierta la Asamblea. Saluda cordialmente a cuantos hay congregados y en frases sinceras les da la bienvenida. Se leen, después, los telegramas cursados por Orgaz, Sonseca, Ajofrín y Toledo, lamentando no poder asistir por impedirlo fuerza mayor; pero adhiriéndose, desde luego, a cuantos acuerdos se tomen. También se da lectura a una hermosa carta de los señores Díaz Cordovés en la que expresan, tiernamente, su vivo entusiasmo para que sea un hecho el objeto de esta reunión. Posteriormente hace uso de la palabra el Sr. Merino, quien habla de las ventajas que reportaría este ferrocarril, principalmente a los labradores de aquella región. La oración es premiada con calurosos aplausos.*

*El Sr. Núñez, de Madridejos, señala que antes que otra cosa hay que atenerse primero a la forma en que ha de hacer la propaganda.*

*A continuación D. Juan Criado, nuestro activo e inteligente alcalde, saluda a todos en nombre del pueblo y del Casino de Mora. Se condele —con mucha razón— de que a estas fechas no tengamos nada resuelto. Yo suponía —dijo— que al asistir a esta Asam-*

blea disponíamos de algunos preliminares que nos guiasen por camino seguro, saber con qué capitales contamos; algo, en fin, definitivo para cuando vayamos a nuestros pueblos no presentarnos de brazos cruzados. Opino que ahora mismo han de emitirse juicios, y si preciso fuere, convocar a otra reunión. Debemos, por tanto, puntualizar. No traemos, yo al menos, atribuciones de los pueblos para poder ofrecer. Después de un lapso de tiempo, quince o veinte días por ejemplo, entonces en concreto ya podemos responder. Además advierto que el sentir de Mora, de un modo general, es que el futuro ferrocarril sea de vía ancha.

El alcalde de Herencia se muestra partidario de las manifestaciones vertidas por el señor Criado.

El Sr. Prieto, individuo de la comisión organizadora, añade que hay un proyecto aprobado, pero que será necesario reformarle porque él también aboga por la vía ancha, con el fin de que los productos no mueran en la misma provincia, sino que se extiendan por todo el mundo.

D. Leopoldo Almeida, también de Herencia, dice muy gráficamente que tenemos que ir derechos al bulto, averiguar lo que exportan e importan los pueblos, y una vez visto esto, formar juicio exacto de lo que pueden dar.

El representante de Camuñas hace patente el verdadero entusiasmo que existe en aquel vecindario hacia este asunto, estando dispuesto a contribuir gustosamente con arreglo a sus necesidades.

Quien ostenta la representación de Villafranca se declara en un todo conforme con lo expuesto por el anterior. ¿Por subasta? —prosigue—. Muy bien. ¿Pero quién responde aquí de ese dinero? Lo mejor es recurrir a una Compañía, porque si lo dejamos a expensas del Gobierno, no se hará nunca. Insiste el Sr. Sahagún en nombrar una comisión por pueblos, compuesta por elementos del Ayuntamiento y también ajenos a él.

El Sr. García Puch empieza disculpándose de no ser orador. Aplauda el proceder de Camuñas y finaliza advirtiéndole que debemos huir del expediente, porque sería en ese caso una obra interminable.

El doctor Checa, de Alcázar de San Juan, abunda igualmente por que sea verdaderamente positivo. Me expreso en estos términos —dice— porque soy enemigo acérrimo de comedias y de charlatanería de plazuela. Pulsemos la opinión de nuestros conciudadanos y entonces celebrar en los diversos pueblos actos públicos. ¿Que acuden a nuestro llamamiento? Perfectamente. ¿Que se niegan? Pues entonces, amigos míos, no volver a acordarse de tal ferrocarril.

Por boca de los Sres. Núñez y Serrano, de Madridejos, venimos en conocimiento de que dicho pueblo cede a esta empresa gratuitamente los terrenos, y además pone en iguales condiciones 500 obreros trabajando de término a término, con la particularidad de que el obrero que en el trayecto disfrute alguna propiedad se abstenga de emplear sus fuerzas para las obras del ferrocarril, por estimar que el regalar su parcela supone ya bastante.

El alcalde resume, en total, que se verifique una Asamblea en los pueblos. Enviar a Consuegra las conclusiones que sirvan de base para la próxima reunión, que tendrá lugar en Toledo.

Y con esto se da por terminado el acto.

El banquete

En el Colegio de niñas se celebró un suculento banquete. En las pizarras de dicho centro de enseñanza se leía: «Consuegra saluda a las Comisiones», «Viva el ferrocarril», «¡Man-

chegos: *Unamos nuestras fuerzas!*» («Asamblea en Consuegra.—El ferrocarril Alcázar-Toledo», [El Castellano, XVI, 3.341, 19-VIII-1920](#), p. 3).

*Asamblea en Consuegra.*  
**El ferrocarril  
Alcázar-Toledo.**

De «La Opinión», de Mora, tomamos la siguiente información de la importante asamblea celebrada en aquel pueblo para tratar del asunto referente al proyectado ferrocarril de Alcázar á Toledo:

«A las diez estaba anunciada la Asamblea. Minutos antes nos presentamos en el Ayuntamiento. Nuestra primera impresión fué algo pesimista. Apenas reinaba expectación. Mientras llegaban las Comisiones de algunos pueblos descansamos en el salón de sesiones.

Sobre la triste añoranza de tan amargas escenas discurríamos cuando nos anunciaron que la Asamblea iba á dar principio. Un público inmenso llenaba la amplia sala. En el ánimo de todos se adivinaba la ansiedad por conocer las conclusiones. Se reflejaba en el semblante de todos que estaban dispuestos á los mayores y más incalculables sacrificios para conseguir la realización del anhelado ferrocarril Alcázar-Toledo.

[El Castellano, XVI, 3.341, 19-VIII-1920](#), p. 3 (fragmento)

Una vez más, y van unas cuantas, el proceso quedará detenido, pues nada encontramos sobre él en los meses y años inmediatos. Habremos de esperar hasta finales de 1924, ya en la época del Directorio de Primo de Rivera, para que *El Castellano* vuelva a reivindicar el viejo proyecto:

Muchas veces hemos luchado desde estas columnas por la pronta realización del ramal ferroviario Toledo-Bargas, que, si es verdad que produciría a Toledo, en su vida interior, copiosos beneficios, convirtiéndose en forzoso punto de ruta del turismo internacional, no lo es menos que resolvería para España un gran problema estratégico y mercantil; ya que enlazaría las líneas del Oeste y Noroeste con el Norte, Este y Sur, y en todo caso, aun interrumpida una comunicación en Madrid, fuera fácil el enlace por cualquiera otra línea del gran polígono ferroviario.

La Fábrica Nacional de Armas de Toledo, abastecedora de parques y de Ejércitos, necesita con toda urgencia una comunicación fácil y pronta con todos los sectores del país.

La construcción de este ferrocarril es saludable medida de conveniencia nacional.

Pero no debe quedar aquí. Toledo-Bargas es la primera de las secciones en que por disposición del Ministerio de Fomento se subdividió para ser construido por subasta el gran ferrocarril central de la Mancha, que tantos y tan grandes beneficios reportaría a toda la región manchega, y tan enorme importancia económica y tan gran valor estratégico tiene para el país entero. La Mancha es de las regiones más ricamente productoras de toda España, y es también la más pobre de medios de comunicación.

Tres fueron aquellas secciones: Bargas-Toledo, Toledo-Mora y Mora-Alcázar, que el 26 de Septiembre de 1913 fueron adjudicadas en subasta a don Salvador Serro y Llovet [sic].

Todos los pueblos interesados en la construcción; pueblos tan importantes como Bargas, Toledo, Ajofrín, Sonseca, Orgaz, Mora, Consuegra, Madridejos, Camuñas, Villafranca, Herencia y Alcázar —siguiendo el orden de su situación geográfica— acogieron la concesión con fervoroso entusiasmo, y en Consuegra y otros puntos se celebró el fausto acontecimiento con banquetes oficiales y regocijo.

Pero han pasado los años, y el altamente beneficioso ferrocarril de la Mancha dormita todavía entre los legajos empolvados de los proyectos utópicos.

Es preciso hacerle revivir; aunemos las energías de todos, los entusiasmos de todos, para que pronto sea un hecho.

El gobernador civil, en Madridejos, habló muy acertadamente de su conveniencia, de su necesidad. Otras personalidades que le acompañaban ensalzaron igualmente el beneficio nacional del ferrocarril manchego. Todos prometieron su apoyo, su cooperación decidida.

El Directorio sustenta, como principio fundamental de gobierno, la reconstitución patria. No habría de obstaculizar; antes al contrario, facilitaría nuestras aspiraciones.

Únanse todas las fuerzas vivas de Toledo y de los pueblos afectados por el ferrocarril y laboren con fe hasta que se realice.

Nada hay que se oponga a ello. Capitales tiene de sobra la región manchega. Garantías bien cumplidas ofrece el Estado asegurando el cinco por ciento. ¿Qué falta?

Que todas las voluntades se fundan en ese mismo deseo, y el deseo será realidad.

Insistiremos sobre esto un día y otro hasta lograr poner en movimiento, si no el ferrocarril ansiado, a lo menos el entusiasmo y el interés de todos («El ferrocarril central de la Mancha y el ramal Toledo-Bargas», [El Castellano, XX, 5.294, 8-XI-1924](#), p. 1).

A reivindicar el viejo proyecto, decíamos, con calor, pues no pasan más de tres días cuando el periódico vuelve a la carga:

De todos es conocida como *tierra de pan* esta sufrida región de la Mancha toledana, fecunda llanura en que sobre el cañamazo de las tierras de labrantío ponen su verde brillante, verde de seda, los alegres viñedos, y los olivares su severo verdor, suave como el terciopelo.

Pero nosotros, que por imperativo de nuestros deberes periodísticos con tanta frecuencia atravesamos su llanura, remontamos sus puertos siguiendo las distintas rectas de sus carreteras, sabemos cuánta es la laboriosidad de sus hijos, qué enorme caudal de energías posee y qué considerables riquezas en cereales, en vinos y en aceite encierran



sus pueblos, aun los más insignificantes, y hemos visto también las largas caravanas de galeras, repletas de granos, de harinas o de caldos, que lentamente recorren las distancias enormes, muchas veces, que separan los pueblos de las más próximas estaciones de ferrocarril.

¿Ha pensado alguien los beneficios inmensos que, no ya a la Mancha, sino al país entero, produciría un ferrocarril que económica y rápidamente transportara estos productos a los mercados generales?

¿Lo han pensado los pueblos mismos de la Mancha central?

Personalidades aisladas, de grandes prestigios y valía, se han ocupado del problema siempre que fue oportuno; su voz, en cambio, no tuvo el eco debido en los pueblos; su actividad, su entusiasmo, no fueron secundados con la actividad y el entusiasmo de todos.

El ferrocarril central de la Mancha es una necesidad nacional, es un beneficio nacional. Es preciso llevar este convencimiento a la conciencia de todos.

Y siendo de necesidad, siendo beneficioso para el país entero, el Directorio, que se ha impuesto como programa único la reconstitución patria, el acrecentamiento de sus valores, no ha de obstaculizar, sino, antes al contrario, facilitar la rápida ejecución del proyecto.

Para ello, es indispensable hacer llegar a los poderes la existencia del problema.

Es preciso que los pueblos afectados por el ferrocarril: Bargas, Toledo, Ajofrín, Sonseca, Orgaz, Mora, Consuegra, Madridejos, Camuñas, Villafranca, Herencia y Alcázar, reúnan en comité sus fuerzas vivas, y poniéndose en mutua relación, celebren en un punto determinado, que bien pudiera ser la capital, una asamblea magna, en la seguridad, casi absoluta, de que el éxito coronará la empresa («De interés para todos.—El ferrocarril central de la Mancha», [El Castellano, XX, 5.296, 11-XI-1924](#), p. 1)

<p><b>De interés para todos</b></p> <p><b>El ferrocarril central de la Mancha</b></p> <p>De todos es conocida como «tierra de pan» esta sufrida región de la Mancha toledana, fecunda llanura en que sobre el cañamazo de las tierras de labrantío ponen su verde brillante, verde de seda, los alegres viñedos, y los olivares su severo verdor, suave como el terciopelo.</p> <p>Pero nosotros, que por imperativo de nuestros deberes periodísticos, con tanta frecuencia atravesamos su llanura, remontamos sus puertos, siguiendo las distintas rectas de sus carreteras, sabemos cuánta es la laboriosidad de sus hijos, qué enor-</p>	<p>¿Lo han pensado los pueblos mismos de la Mancha central?</p> <p>Personalidades aisladas, de grandes prestigios y valía, se han ocupado del problema siempre que fué oportuno; su voz, en cambio, no tuvo el eco debido en los pueblos; su actividad, su entusiasmo no fueron secundados con la actividad y el entusiasmo de todos.</p> <p>El ferrocarril central de la Mancha es una necesidad nacional, es un beneficio nacional. Es preciso llevar este convencimiento a la conciencia de todos.</p> <p>Y siendo de necesidad, siendo beneficioso para el país entero, el Directorio que se ha impuesto como programa único la reconstitución patria, el acrecentamiento de sus valores, no ha de obstaculizar, sino, antes al contrario, facilitar la rápida ejecución del proyecto.</p> <p>Para ello, es indispensable hacer llegar a los poderes la existencia del problema.</p>
--	--

A la semana siguiente parece que la campaña ha comenzado a mover sensibilidades en todos los pueblos implicados:

Como era de esperar, la idea del ferrocarril manchego ha sido acogida con general entusiasmo.

En todos los pueblos directamente afectados, desde Bargas a Alcázar, pasando por Toledo, y aun en otros muchos y capitales que obtendrían positivos beneficios inmediatos, se agitan ya las fuerzas vivas, bien dispuestas a un sólido aunamiento de energías y disponibilidades.

Decíamos en uno de nuestros anteriores artículos que el ferrocarril central de la Mancha sería, tanto como a la región manchega, altamente beneficioso para la economía nacional, porque facilitaría el acceso al mercado a estos pueblos tan laboriosos, tan productores, tan prósperos.

A nuestra redacción llegan cartas desde distintos puntos de España aplaudiendo nuestra campaña con tan cariñosas frases, que su aplauso fuera acicate de nuestra voluntad si nuestra voluntad lo necesitara cuando del bien de la región se trata.

Entre ellas, una, en la que don Francisco Rivas Moreno, ex presidente de la Diputación provincial de Ciudad Real, nos habla de un antiguo proyecto, que él con don Joaquín Angoloti, senador y ex secretario de Hacienda, y don Antonio Luceño, coronel de Ingenieros —ambos fallecidos—, habían presentado al Parlamento y obtenido su concesión a nombre del señor Angoloti. Este ferrocarril, empezando en Alcázar de San Juan, terminaba en Talavera de la Reina.

Aquel proyecto, por la inesperada muerte de los señores Luceño y Angoloti, no prosperó. Pero habían logrado que todos los pueblos interesados ofrecieran terrenos y recursos metálicos, y su apoyo absoluto las Diputaciones de ambas provincias.

El señor Rivas Moreno, al leer nuestros artículos sobre el ferrocarril central de la Mancha, siente renacer sus antiguos fervores y nos brinda sus estudios y trazados, asegurando que la idea «será una venturosa realidad si los pueblos del trazado se dan cuenta de los grandes beneficios que les reportaría la construcción del ferrocarril».

Por fortuna, la condición se cumple. Los pueblos todos del trazado acogen con amor la iniciativa de este proyecto, como con amor acogieron la de ese otro que no llegó a prosperar; porque, como entonces, aun más que entonces, por ser más exuberante, más fecunda su actividad, sienten la necesidad imperativa de una comunicación fácil y rápida.

Importa ahora solamente que estos entusiasmos tan intensamente sentidos, tan unánimemente exteriorizados, no mueran por la fuerza de sus propios fervores; que esta vehemencia en acoger las buenas causas parece, a las veces, característica de nuestro temperamento; sino que persistan firmes y constantes, seguros del triunfo, que la justicia sigue a la razón si el que pleitea sabe pedir y sabe esperar («De interés general.—El Ferrocarril Central de la Mancha», [El Castellano, XX, 5.304, 19-XI-1924](#), p. 1).

Una semana después, se diría que la campaña va dando algún fruto, como se recoge en el texto que sigue:

Ayer, invitados por atento besalamano del alcalde, acudimos a su despacho oficial para estampar nuestra firma y nuestro sello junto a los sellos y las firmas de las demás entidades de la capital en un documento dirigido al Directorio interesando la construcción del ferrocarril Toledo-Bargas, que tantos beneficios reportaría a Toledo, meta deseada

del turismo interior y del internacional, y tan importantes problemas comerciales y estratégicos resolvería en el país.

Bien comienza su actuación el nuevo alcalde. La decisión y el entusiasmo con que acomete esta empresa nos obliga a concebir los más felices augurios de su gestión en la Alcaldía.

Y ese mismo entusiasmo, depurado y tonificado por el tiempo, es el del concejal don Florentino Serrano; entusiasmo tan franco y tan optimista, que enardecería los de todos los toledanos, si algún toledano hubiera que fuera capaz de dedicar sus energías y sus fervores a la construcción del ferrocarril.

Esto observamos ayer. Cada uno de los delegados de las entidades firmantes aportaba la seguridad de su cooperación decidida, entusiasta.

Pero reconozcamos que esto no hace sino aumentar el cálculo de probabilidades; probabilidades que aún distan mucho de sumar una seguridad. Hay razones quizá, de orden económico, productoras del espejismo.

El ferrocarril central de la Mancha alcanza en su proyecto un recorrido que partiendo de Bargas y pasando por Toledo, termina en Alcázar de San Juan. Esta sección Bargas-Toledo es la primera de las tres que abarca el proyecto.

Cuanto se diga del interés con que no solamente los pueblos a quienes directamente afecta el ferrocarril, sino toda la Mancha y aun las provincias indirectamente beneficiadas laboran por la pronta solución de este problema, no reflejaría ni con mucho la realidad. Como tampoco las facilidades que capitalistas y propietarios de terrenos están dispuestos a conceder para que la construcción sea un hecho lo más pronto posible.

Si este nuestro entusiasmo le sumamos al de esos pueblos y armonizamos con sus gestiones nuestras gestiones, el triunfo será indudable para todos.

Insistimos en lo que ya tantas veces hemos propuesto en artículos anteriores. Organícese rápidamente una asamblea magna de fuerzas vivas de todos los pueblos manchegos, invitando a Ciudad Real y Albacete, en Toledo, y cuando se haya dado en las alturas del Poder la impresión enérgica del deseo unánime, de la necesidad urgente, de la general conveniencia y de las facilidades económicas que están prontas a prestarse, una Comisión compuesta por los gobernadores civiles y representantes de los principales pueblos y entidades, se trasladaría a Madrid para proseguir directamente las gestiones.

En Ciudad Real la idea del ferrocarril central de la Mancha ha sido acogida con verdadero cariño. *El Pueblo Manchego*, nuestro querido colega, recoge los ecos de nuestra campaña y los refuerza con todo interés.

Aprovechemos estas fuerzas, estos valores, y vayamos de una vez a la solución plena del problema de Toledo, de la región, de la vida económica nacional («El ferrocarril Toledo-Bargas y el Central de la Mancha», [El Castellano, XX, 5.311, 27-XI-1924](#), p. 4).

Pero da la impresión de que la repercusión de la campaña fue limitada, al menos en el orden práctico, pues unos meses después apenas nada ha cambiado, y el periódico torna a la brega con este artículo de don Francisco Rivas Moreno —quien ya nos es conocido como presidente de la Diputación de Ciudad Real—, en el que volvemos a hallar mucho de lo ya leído en textos anteriores, pero también algo nuevo en parte, y es que viene a defender como Ferrocarril Central de la Mancha una línea que iría de Alcázar a Talavera:

Las grandes líneas férreas del Norte y Mediodía no pudieron trazarse de suerte que quedaran atendidas para los servicios del tráfico todas las actividades de las comarcas que atraviesan, pues este era el cometido de los ferrocarriles secundarios.

Estos deben construirse teniendo en cuenta la riqueza de las comarcas y la economía en los recorridos actuales, y a este respecto deben buscarse los empalmes con las principales arterias del tráfico en los puntos donde las mercancías hacen gastos de arrastre, que pueden suprimirse. Es una de las fórmulas para abaratar el coste de la vía.

No hay en toda la red de ferrocarriles secundarios trazado que mejor responda a las finalidades de estas empresas que el central de la Mancha.

A la estación de Alcázar de San Juan llegan las mercancías procedentes de los puertos de Andalucía, Cataluña, Valencia y Alicante, y las que han de distribuirse en parte de Castilla y Extremadura tienen que hacer el recorrido a Madrid para bajar a otras líneas a los puntos de destino.

El ángulo recto que forma ese recorrido, y que representa un gasto de importancia, quedará suprimido el día en que se haga la línea de Alcázar de San Juan a Talavera de la Reina.

A estas ventajas de importancia tan notoria hay que sumar el hecho de que la nueva línea cruzaría una de las más ricas comarcas agrícolas de la Península.

Los cereales, el vino, el aceite y otros productos se cosechan en gran cantidad en todos los pueblos que comprende el trazado, y la importación es siempre proporcionada a la riqueza de las comarcas.

El coronel de Ingenieros don Antonio Luceño, que había hecho un estudio muy detenido de la región manchega, trazó el ferrocarril de Alcázar de San Juan a Talavera con tales aciertos, que no hubo en el Parlamento, cuando se pidió la ley, ni el más pequeño reparo para su aprobación.

Un financiero de tanta autoridad como don Joaquín Angoloti sancionó los estudios de don Antonio Luceño formando con él sociedad, en la que yo ingresé porque la empresa ofrecía un éxito seguro.

Era Angoloti amigo íntimo de Comillas, Girona y otros capitalistas de los que en aquella sazón decidían con su concurso el buen resultado de los negocios industriales, y todos miraron con marcada simpatía el ferrocarril central de la Mancha.

La muerte arrebató a Luceño y Angoloti cuando el Parlamento había convertido en ley el proyecto, y se tenía la certeza de dar cima a la empresa con rapidez y acierto.

Estas desgracias me dejaron aislado para realizar iniciativas que requerían la competencia técnica del inolvidable Luceño y los prestigios financieros del nunca bastante sentido Angoloti.

A estos tristes motivos se debe que hasta ahora, que con feliz acuerdo el Directorio ha decidido formar la red completa de ferrocarriles, no haya hecho ninguna gestión para convertir en realidad los hermosos ideales de Luceño.

Los pueblos no deben desaprovechar ocasión tan propicia para afianzar la construcción de una línea que tanto fomentaría su riqueza.

El plazo concedido para llevar a los Gobiernos civiles las solicitudes y proyectos referentes a nuevas líneas férreas es corto, y por esto urge reunirse y tomar acuerdos.

Están interesados en el ferrocarril central de la Mancha Alcázar de San Juan, Herencia, Camuñas, Madrudejos, Consuegra, Manzaneque, Mora, Orgaz, Mazarambroz, Sonseca, Ajofrín, Pulgar, Los Navalmorales, Ventas con Peña Aguilera, Malpica, Menasalbas, Las Herencias, Navahermosa, San Martín de Pusa, Pueblanueva y Talavera de la Reina.

La lista de los pueblos que comprende la nueva línea férrea basta para formar idea de su gran importancia.

Los pueblos cuentan hoy con facilidades de tanto aprecio como la de estar hechos los estudios del ferrocarril, y la de ofrecerlos los propietarios a cambio de las acciones que se convengan, pero sin pedir en metálico una sola peseta.

EL CASTELLANO, que tanto interés y buenos deseos pone siempre en cuanto es de notoria conveniencia para la región manchega, viene desde hace tiempo abogando a favor del ferrocarril central, y a sus excitaciones se debe que este asunto se estime hoy por todos como de capital interés.

Espero que sus laudables esfuerzos tendrán el éxito satisfactorio que la buena causa que defiende merece (Rivas Moreno, «Problemas regionales.—El ferrocarril central de la Mancha», *El Castellano*, XXI, 5.428, 18-IV-1925, p. 1).

<p style="text-align: center;"><b>Problemas regionales</b> <b>El ferrocarril central de la Mancha</b></p> <p>Los grandes líneas férreas del Norte y Mediodía, no pudieron trazarse de suerte que quedaran atendidas para los servicios del tráfico, todas las actividades de las comarcas que atraviesan, pues este era el cometido de los ferrocarriles secundarios.</p> <p>Estos deben construirse teniendo en cuenta la riqueza de las comarcas y la economía en los recorridos actuales, y a este respecto deben buscarse los empalmes con las principales arterias del tráfico en los puntos donde las mercancías hacen gastos de arrastre, que pueden suprimirse. Es una de las fórmulas para abaratar el coste de la vida.</p> <p>No hay en toda la red de ferrocarriles secundarios, trazado que mejor responda a las finalidades de estas empresas que el central de la Mancha.</p> <p>A la estación de Alcázar de San Juan, llegan las mercancías procedentes de los puertos de Andalucía, Cataluña, Valencia y Alicante, y las que han de distribuirse en parte de Castilla y Extremadura, tienen que hacer el recorrido a Madrid para bajar a otras líneas a los puntos de destino.</p> <p>El ángulo recto que forma ese recorrido y que representa un gasto de importancia, quedará suprimido el día que se haga la línea de Alcázar de San Juan a Talavera de la Reina.</p> <p>A estas ventajas de importan-</p>	<p>cia tan notoria, hay que sumar el hecho de que la nueva línea cruzaría una de las más ricas comarcas agrícolas de la Península.</p> <p>Los cereales, el vino, el aceite y otros productos, se cosechan en gran cantidad en todos los pueblos que comprende el trazado, y la importación es siempre proporcionada a la riqueza de las comarcas.</p> <p>El coronel de Ingenieros, don Antonio Luceño, que había hecho un estudio muy detenido de la región manchega, trazó el ferrocarril de Alcázar de San Juan a Talavera, con tales aciertos, que no hubo en el Parlamento, cuando se pidió la ley, ni el más pequeño reparo para su aprobación.</p> <p>Un financiero de tanta autoidad como don Joaquín Angoloti, sancionó los estudios de don Antonio Luceño, formando con él sociedad, en la que yo ingresé, porque la empresa ofrecía un éxito seguro.</p> <p>Era Angoloti amigo íntimo de Comillas, Girona y otros capitalistas de los que en aquella sazón decidían con su concurso el buen resultado de los negocios industriales, y todos miraron con marcada simpatía el ferrocarril central de la Mancha.</p> <p>La muerte arrebató a Luceño y Angoloti cuando el Parlamento había convertido en ley el proyecto, y se tenía la certeza de dar cima a la empresa con rapidez y acierto.</p>	<p>Estas desgracias me dejaron aislado para realizar iniciativas que requerían la competencia técnica del inolvidable Luceño y los prestigios financieros del nunca bastante sentido Angoloti. A estos tristes motivos se debe que hasta ahora, que con feliz acuerdo el Directorio ha decidido formar la red completa de ferrocarriles, no haya hecho ninguna gestión para convertir en realidad los hermosos ideales de Luceño.</p> <p>Los pueblos no deben desaprovechar ocasión tan propicia para afianzar la construcción de una línea que tanto fomentaría su riqueza.</p> <p>El plazo concedido para llevar a los Gobiernos civiles las solicitudes y proyectos referentes a nuevas líneas férreas, es corto, y por esto urge reunirse y tomar acuerdos.</p> <p>Están interesados en el ferrocarril central de la Mancha, Alcázar de San Juan, Herencia, Camuñas, Madridejos, Consuegra, Manzaneque, Mora, Orgaz, Mazarambroz, Sonseca, Ajofrín, Pulgar, Los Navalalmorales, Ventas con Peña Aguilera, Malpica, Menasalbas, Las Herencias, Navahermosa, San Martín de Pusa, Pueblanueva y Talavera de la Reina.</p> <p>La lista de los pueblos que comprende la nueva línea férrea, basta para formar idea de su gran importancia.</p> <p>Los pueblos cuentan hoy con facilidades de tanto aprecio, como la de estar hechos los estudios del ferrocarril, y la de ofrecerlos los propietarios a cambio de las acciones que se convengan, pero sin pedir en metálico una sola peseta.</p> <p>EL CASTELLANO, que tan-</p>	<p>tu interés y buenos deseos pone siempre en cuanto es de notoria conveniencia para la región manchega, viene desde hace tiempo abogando en favor del ferrocarril central, y a sus excitaciones se debe que este asunto se estime hoy por todos como de capital interés.</p> <p>Espero que sus laudables esfuerzos tendrán el éxito satisfactorio que la buena causa que defiende merece.</p> <p style="text-align: right;">RIVAS MORENO</p>
		<p style="text-align: center;"><b>HOTEL NACIONAL</b> Madrid</p> <p>300 habitaciones todo confort desde 7,50 pesetas</p> <p>Pensión completa desde 20 pesetas</p> <p>BAR - CAFÉ BRASSERIE PASTELERÍA PANADERÍA</p> <p style="text-align: center;">Propiedad del <b>HOTEL</b></p>	
		<p style="text-align: center;"><b>Fuego a bordo</b> <b>Arde un barco carbonero totalmente</b> <b>También se incendia la cubierta del «Alvaro de Bazán»</b></p> <p>GIJÓN, 17 (9 noche).—Cerca de la playa de San Ciprián de Burela, se produjo un fuego en el vapor «Minerva», que había salido con rumbo a Marín y Vigo con cargamento de carbón.</p> <p>La tripulación se salvó y el buque ardió totalmente.</p>	

*El Castellano*, XXI, 5.428, 18-IV-1925, p. 1

Da la impresión de que no existe propiamente una confluencia de ideas o de planes, pues la asamblea celebrada tres semanas después parece abrir un nuevo proyecto, o uno viejo rehecho que vuelve a partir de cero en la práctica. Véase si no:

Ayer se reunieron en la Diputación provincial los representantes de los 22 pueblos a que afecta el ferrocarril central de la Mancha.

La reunión fue convocada precipitadamente. Ni hubo tiempo para enterar a muchos de los invitados del objeto de la Asamblea, ni tampoco, por lo visto, para dar cuenta a la Prensa de lo que se ideaba.

Según rumores, después de vivas discusiones se acordó designar una ponencia que estudie el asunto y acuda antes del día 20 al Consejo Ferroviario a presentar el proyecto que más acertado se considere.

Como es asunto que interesa grandemente a la capital y a muchos de sus más importantes pueblos, nos ocuparemos de él oportunamente («Una asamblea.—El ferrocarril manchego», [El Castellano, XXI, 5.445, 8-V-1925](#), p. 4).

Bien poca cosa, en definitiva. Asistimos, no hay duda, a un replanteamiento del problema, y el horizonte no resulta nada halagüeño:

La contestación a la pregunta que encabeza este editorial [«¿Qué hay del Ferrocarril Central Manchego?»] es conocida de nosotros y de nuestros lectores. Del ferrocarril central manchego no hay nada ni lo habrá; lo que es más desconsolador. De las varias fórmulas que en este periódico, en *El Sol* y en la Asamblea de la Diputación se propusieron, tratando de armonizar con ellas los intereses de los pueblos de esta región, ninguna, que sepamos, ha sido aceptada, porque todas estaban fuera de los proyectos del consejo superior ferroviario. No habrá, pues, ferrocarril central manchego, y en la ruta que este habría de recorrer quedan abandonados innumerables pueblos de los más ricos de la provincia y de la de Ciudad Real, de noble aboengo, de fecundísimo suelo, que, a pesar de su aislamiento, se muestran hoy con una pujanza agrícola e industrial envidiable, y que, de favorecer su comunicación, se convertirían en una de las fuentes principales de prosperidad nacional.

Nosotros hemos oído exclamaciones de asombro de gentes extrañas que han visitado esta región y que no se explican ni cómo el Estado deja en tal olvido a pueblos de la importancia y vida de Urda, Consuegra, Madrideojos, etc., ni cómo estos mismos, con la superabundancia de medios que la naturaleza les ha concedido, y de rendimientos que su esfuerzo obtiene, no han buscado ya una solución que supla el defecto de la iniciativa oficial y que ensanche más aún sus términos y multiplique su producción.

Parecidas reflexiones pueden escribirse respecto de otros ferrocarriles de nuestra comarca que ya estaban como aceptados. Esta ventaja llevan sobre el que da lugar a este comentario, pero nos tememos que unos y otros corran la misma suerte, y que desgraciadamente ninguno se llevará a cabo.

Pero estas otras comarcas, o por tener otros servicios de comunicación o por su mayor proximidad con la capital, no están sujetas a tantos daños y pérdidas como la región central de la Mancha, y por eso es preciso que tal falta se subsane de alguna manera.

¿Cómo? Nuestro corresponsal de Urda nos envía hoy la siguiente información, que seguidamente publicamos y en la que se da cuenta de un acto que, secundado debidamente, pudiera resolver, en su aspecto más sustancial, un problema que no solo afecta a tan rica región, sino que interesa a la provincia toda.

Extiéndase a todos los pueblos esa propaganda; convenzáseles de que son ellos mismos los que han de procurarse los medios, puesto que los tienen, de satisfacer su propia necesidad y de esperar así, con menos perjuicios, tiempos mejores para la Hacienda pública, y más serenos y desemrollados para la política directiva del país («Problemas regionales.—¿Qué hay del ferrocarril Central Manchego?—Si no puede construirse, fa-

«...cíltese la comunicación de aquellos pueblos con ferrocarriles económicos», [El Castellano, XXI, 5.514, 1-VIII-1925](#), p. 1).

## ¿Qué hay del ferrocarril Central Manchego?

**Si no puede construirse, facilítesse la comunicación de aquellos pueblos con ferrocarriles económicos**

<p>La contestación a la pregunta que encabeza este editorial es conocida de nosotros y de nuestros lectores. Del ferrocarril central manchego no hay nada ni lo habrá; lo que es más desconsolador. De las varias fórmulas que en este periódico, en «El Sol» y en la Asamblea de la Diputación se propusieron, tratando de armonizar con ellas los intereses de los pueblos de esa región, ninguna, que sepamos, ha sido aceptada, porque todas estaban fuera de los proyectos del consejo superior ferroviario. No habrá, pues, ferrocarril central manchego, y en la ruta que éste habría de recorrer quedan abandonados innumerables pueblos de los más ricos de la provincia y de la de Ciudad Real, de nobilísimo y de fecundísimo suelo, que, a pesar de su aislamiento, se muestran hoy con una pujanza agrícola e industrial envidiable, y que, de favorecer su comunicación, se con-</p>	<p>ferrocarriles de nuestra comarca, que ya estaban como aceptados. Esta ventaja llevan sobre el que da lugar a este comentario, pero nosotros tememos que unos y otros corran la misma suerte, y que desgraciadamente ninguno se llevará a cabo.</p> <p>Pero estas otras comarcas, o por tener otros servicios de comunicación o por su mayor proximidad con la capital, no están sujetas a tantos daños y pérdidas como la región central de la Mancha, y por eso es preciso que tal falta se subsane de alguna manera.</p> <p>¿Cómo? Nuestro corresponsal de Urda nos envía hoy la siguiente información, que seguidamente publicamos y en la que se da cuenta de un acto, que, secundado debidamente, pudiera resolver, en su aspecto más sustancial, un problema que no sólo afecta a tan rica región, sino que interesa a la provincia toda.</p>
--	--

[El Castellano, XXI, 5.514, 1-VIII-1925](#), p. 1 (fragmento)

Continúa el texto informando acerca del proyecto surgido en Urda, que detalla, y que parte de la idea del ingeniero que lo plantea de «la imposibilidad de que la región central de la Mancha tenga una línea férrea por su gran costo y la lucha con intereses creados de las grandes compañías».

Otros, no obstante, se resistían a abandonar, como lo prueba esta visita a Alfonso XIII de varias altas autoridades toledanas para defender el ya viejo proyecto que sumaba los tres trayectos sucesivos: Alcázar-Mora, Mora-Toledo y Toledo-Bargas:

*Madrid, 17 (5 tarde).*—Entre las audiencias recibidas por el rey esta mañana figura una Comisión de Toledo formada por el gobernador civil, alcalde, presidente de la Diputación y dos concejales.

Los toledanos hablaron con don Alfonso del proyecto de ferrocarril Alcázar-Toledo-Bargas, cuyas líneas generales le expusieron, pidiendo el apoyo del monarca.

Asimismo hablaron con el rey del proyecto de nuevo puente de Alcántara sobre el río Tajo y de todos los asuntos de interés que afectan a Toledo.

Don Alfonso se mostró dispuesto a favorecer a la ciudad por la que siente especial predilección.

Los comisionados toledanos salieron de Palacio muy complacidos de la acogida que les dispensó el monarca («El Rey recibe a las autoridades toledanas.—Tratando del ferrocarril Alcázar-Toledo-Bargas y Puente de Alcántara», [El Castellano, XXI, 5.630, 17-XII-1925](#), p. 4).

Poco éxito debió de tener la gestión, pues no encontramos ninguna repercusión de ella en los meses siguientes. Es más, habrán de pasar casi dos años para que se reanude la petición, a través ahora del ministro de la Gobernación, general Martínez Anido, en una visita de este a Consuegra de la que informa ampliamente *El Castellano* y de la que recogemos el apartado «El ministro recibe a una comisión de alcaldes», en el que leemos:

Terminada la recepción, el general Martínez Anido reunió en su despacho a todas las autoridades, alcaldes y comisiones que habían acudido a cumplimentarle. A más de los de Consuegra y Mora, a los de Herencia, Villafranca de los Caballeros, Camuñas, Madridejos, Turleque, Orgaz, Sonseca, Ajofrín y Burguillos, entre otros.

Solicitaron que el ministro apoye y se interese por la inmediata construcción del ferrocarril Alcázar-Toledo.

El general encargó al gobernador que se pusiera al habla con los pueblos interesados y que se formara un anteproyecto, del que una comisión, presidida por el señor Mora Arenas, había de hacer entrega al señor ministro de Fomento, con quien previamente conferenciaría el vicepresidente del Consejo.

La impresión no pudo ser más optimista, toda vez que además de ser un ferrocarril en extremo beneficioso, está ya considerado como estratégico por el Congreso y el Senado, y para su construcción se disponen los pueblos interesados a facilitar cuanto se les exija, llegando incluso a la prestación personal.

De otras cuestiones y asuntos hablaron los reunidos, tomando preferente nota el general Martínez Anido («La ciudad de Consuegra dispensó ayer al ministro de la Gobernación gratísima jornada.—Una comisión de alcaldes interesó al general Martínez Anido en la construcción del ferrocarril Alcázar-Toledo», [El Castellano, XXIII, 5.811, 22-IX-1927](#), p. 1).

Continúa la crónica reseñando la comida que se celebró, en la que no nos detendremos. Sí resaltaremos el hecho de que el del ferrocarril es el principal asunto tratado, como se desprende de lo aquí escrito y de la presencia de los alcaldes citados, que son prácticamente los del recorrido de la línea propuesta.

Pero por entonces, y también desde Consuegra, se produce un cambio importante, como es el de pretender sustituir el trazado Alcázar-Mora por otro cercano pero diferente, Cinco Casas-Mora. Digamos que Cinco Casas era el nombre que en 1914 había



tomado la estación antes llamada de Argamasilla de Alba y situada a 14 kilómetros de este lugar, en la línea de Andalucía. Precisamente cuando en 1914 se abrió el trayecto entre ambos puntos —el pueblo de Argamasilla y la estación entonces llamada de Argamasilla— se hizo necesario modificar el nombre al segundo, que pasó a llamarse Cinco Casas (véase [Madrid Científico, XXI, 801, 1914, s.f., p. 88](#), y [XXI, 803, 1914, s.f., pp. 89-90](#)).

Pues bien, no muchos días después de la reunión con el ministro Martínez Anido, el alcalde de Consuegra, don José García Puch, encabezaba el nuevo proyecto Cinco Casas-Toledo, como observamos en la información que de la reunión trae *El Castellano* del 14 de octubre:

*Consuegra, 14.*—Convocados por el alcalde de Consuegra se han reunido en su despacho del Ayuntamiento los alcaldes de los pueblos comprendidos entre Cinco Casas y Mora, para tratar de llevar adelante el proyectado ferrocarril Cinco Casas-Toledo.

Invitado por el mismo señor alcalde, concurrió al acto don Francisco Martínez Ramírez, director del ferrocarril de Tomelloso. Una vez reunidos, el alcalde expuso de manera convincente la necesidad e indiscutible utilidad que la proyectada línea de ferrocarril proporcionaría a toda la comarca, y que para mayor autoridad y convicción había citado al señor Martínez Ramírez, para que con su competencia informara sobre el asunto, terminando haciendo una apremiante llamada a los intereses e invocando para ello poderosas razones.

El señor director del ferrocarril del Tomelloso, con su reconocida competencia técnica, ilustró a los concurrentes y explicó una fórmula contenida en una disposición oficial, de carácter general, que muy en breve publicará el Gobierno, mediante la cual los interesados tendrán que hacer muy poco o acaso ningún sacrificio. Trató después del proyecto; pero hizo hasta que se ultime y disponga [*sic*]; pero que repetía que mediante la mencionada fórmula los pueblos no tendrían que hacer sacrificio, y terminó pidiendo que resuelvan el problema los pueblos interesados, y todos cuantos intervengan en esta importantísima cuestión lo hagan inspirándose siempre en el interés y en el bienestar públicos.

Intervinieron después algunos de los señores presentes para hacer aclaraciones y se procedió luego a levantar un acta, por la cual los reunidos y sus representantes se comprometen a solicitar del gobierno la tarifa cooperativa, pero que el señor Martínez Ramírez realice este proyecto y que este señor acepte el encargo de formalizar las soluciones técnicas posibles, a fin de escoger la que se considere más conveniente.

El alcalde terminó dando las gracias a los concurrentes, a los que obsequió con espléndido *lunch*, quedando además de ser intermediario entre el director y los interesados, animados unos y otros de los mejores deseos («De Consuegra.—El ferrocarril Cinco Casas-Toledo (por teléfono)», [El Castellano, XXIII, 5.830, 14-X-1927](#), p. 1).

La respuesta no se hizo esperar. Unos días después toma la pluma el párroco de Cañuñas, en la seguridad de que su pueblo queda apartado del nuevo trayecto propuesto, para defender con calor el trazado desde Alcázar:

*Portavoz este periódico, por honor suyo, de los intereses de toda la provincia, ha de recoger forzosamente los ecos y reflejar los anhelos de toda ella, siquiera entre sí puedan ser unos y otros circunstancialmente opuestos.*

*Tal vez, al manifestarse estas diversas tendencias se conozcan mejor las necesidades y exigencias particulares de cada región o de cada pueblo, y gobernantes o encargados de tramitar algún proyecto encuentren el modo de extender sus beneficios a cuantos por él se consideran afectados, y de conciliar así las legítimas aspiraciones de todos.*

*Por eso ahora, como hicimos en casos anteriores análogos, como haremos siempre, Dios mediante, por que tal sea la norma del periódico, acogemos en este artículo las aspiraciones de dos pueblos importantes de la región manchega para que puedan contrastarse con las ya expuestas días atrás, y las que sobre el mismo asunto puedan todavía exponerse.*

Hoy tomo la pluma malhumorado.

Quando el tan ansiado *Ferrocarril Central de la Mancha* está muy próximo a ser una realidad, máxime desde que el mismo rey, Dios le guarde, se interesa por él, leí con sentimiento desagrado [sic] la invitación del culto y laborioso alcalde de la ciudad de Consuegra, señor García Puch, a varios otros alcaldes para tomar acuerdos sobre la construcción de un ferrocarril que, partiendo de Cinco Casas, línea Madrid-Sevilla, o sea, la segunda estación después de Alcázar de San Juan, y pasando por otros pueblos y por Consuegra, terminara en Mora.

La reunión se celebró, resaltando que, según tal proyecto, Villafranca de los Caballeros y Camuñas quedan a bastante distancia de tal línea.

Villafranca de los Caballeros y Camuñas, que se han dado cuenta de tal desviación, siendo así que con el *Ferrocarril Central de la Mancha* tienen señaladas las estaciones a la puerta de la calle, protestan unánimemente de tan descabellado proyecto.

¿Cur tam varie? ¿Por qué esa variación? ¿A qué y para qué viene el hablar de otra línea habiendo ya una próxima a ejecutarse cual es la de *Ferrocarril Central de la Mancha*, que, como todos sabemos, tiene las máximas simpatías, incluso el apoyo regio?

¿A qué y por qué dejar ambos pueblos, que siempre han estado unidos a los demás cuando del *Ferrocarril Central de la Mancha* se ha hablado?

¿Es portarse bien con ellos? No; en manera alguna.

Hizo, pues, muy bien el señor Yébenes, culto secretario del Ayuntamiento de Villafranca de los Caballeros, en unión del representante de Camuñas, en protestar con toda energía y calor, y a ellos con todo el pueblo de Camuñas me uno.

¿Hay alguien que trata de favorecer a un pueblo bastante más pequeño que Camuñas, con grave detrimento del importante pueblo de Villafranca de los Caballeros y de Camuñas, no tan pequeño que se aproxima a los 3.000 habitantes, con una gran tendencia a un gran desarrollo, como lo indica lo mucho que desde hace pocos años se viene edificando y cuyas catalogadas minas (aparte de sus productos muy variados) están esperando un ferrocarril para su explotación, y que no tardando envasará 200.000 arrobas de vino, porque el escarmiento de este año ha sido terrible y de él brotarán nuevas bodegas?

El *Ferrocarril central de la Mancha* Toledo-Alcázar es por el que largo tiempo ha se viene laborando; es el que está próximo a realizarse, y es con el que debe continuarse hasta que sea un hecho.

Unir. No dividir. *Non multa; sed multum.*

En su consecuencia, paréceme sería conveniente que ambos pueblos nombraran comisiones compuestas del presidente de cada entidad con sus autoridades a la cabeza, incluso los señores párrocos, que asistieran a una nueva conferencia que se pediría en Madridejos (parece que estas conferencias debieran celebrarse en Madridejos, como cabeza del partido judicial, o ir donde fuere necesario).

Todo menos estarse quietos.

El *Ferrocarril central de la Mancha* Toledo-Alcázar es el que debe construirse con el trazado que tiene, y todos contentos.

El proyecto del señor García Puch, si ha de estorbar la realización del *Ferrocarril central de la Mancha*, no le juzgamos oportuno, y por consiguiente tampoco, a nuestra opinión, debe concederse el apoyo que para él se pide.

El anhelo de la Mancha es ponerse en contacto con su metrópolis Toledo y con Alcázar de San Juan, para poder gozar de toda clase de combinaciones, tanto para los viajes personales cuanto para sus mercancías.

Ambas cosas las da resueltas el *Ferrocarril central de la Mancha* y no el *Ferrocarril Cinco Casas-Mora*, que ni siquiera toca Alcázar.

No se debe, pues, ni hablar ni apoyar ningún otro proyecto que estorbe el primero, más conveniente, sino, por el contrario, aunar todos los esfuerzos para conseguir la realización pronta del *Ferrocarril central de la Mancha* Toledo-Alcázar, por el que tanto tiempo se viene suspirando.

Y conste que no es mi ánimo herir susceptibilidades de nadie. Únicamente estas líneas están inspiradas en el ardoroso deseo de evitar todo lo que pudiese dificultar y retardar el repetido *Ferrocarril central de la Mancha*, tan ansiado por toda la fértil región, que ha de atravesar uniendo las líneas Madrid-Cáceres-Portugal por Toledo-Bargas con la de Alicante y demás bifurcaciones en Alcázar de San Juan, por lo que termino rogando a la Junta encargada de activar tan hermoso y útil proyecto intensifique cuanto pueda su beneficiosa labor, segura de que tiene el unánime aplauso de toda la dicha región central manchega, para que, a la mayor brevedad posible, sea un hecho lo que en algún tiempo consideraban como un imposible (F. Javier Moreno, «Intereses provinciales.—El ferrocarril central de la Mancha y el de Cinco-Casas a Mora», [El Castellano, XXIII, 5.840, 26-X-1927](#), p. 1).

A este escrito responderá inmediatamente el propio alcalde de Consuegra en los siguientes términos:

He leído con detenimiento el artículo que el señor Moreno publica en EL CASTELLANO de ayer sin malhumorarme; solo pensando en el interés público, que es al que hay que atender y servir; y basándome en hechos reales, no en hipótesis, apreciaciones y conveniencias más o menos atendibles, procuraré dar a conocer mi modestísima y honrada actuación en los trabajos realizados hasta ahora sobre este ferrocarril que, una vez construido, ha de ser la vida y prosperidad de esta hermosa y rica región de la Mancha.

No busco establecer polémicas con nadie, y mucho menos con el culto y laborioso párroco de Camuñas, porque reconozco que no poseo su dialéctica y hábito de escritor; pero llama poderosamente mi atención, y de ello me felicito, que dicho señor afirme en su artículo, de manera que no deja lugar a duda, que el ansiado ferrocarril central de la Mancha está muy próximo a ser una realidad, y ante esta afirmación tan concreta me rindo, no sin hacer constar que no participo de su optimismo, puesto que yo, que me

precio de estar bien documentado, afirmo rotundamente, aunque ello sea una inmodestia, que el mentado ferrocarril central de la Mancha *de vía estrecha* duerme el sueño de los justos en espera de una entidad poderosa que tome a su cargo la construcción, y que ante este hecho probado, desde hace varios meses y sin dar conocimiento a nadie, empecé a gestionar en bien de esta comarca, y como es lógico, en bien de los intereses de Villafranca de los Caballeros y Camuñas, que son los únicos defendidos por el señor Moreno, la forma real de dar vida a un ferrocarril que atravesará estos pueblos, y al efecto, el pasado mes de Septiembre se reunieron en esta ciudad los alcaldes de los pueblos interesados en el ferrocarril Alcázar-Toledo, siendo recibidos en audiencia por el excelentísimo señor ministro de la Gobernación, el que nos ofreció su valiosa ayuda.

Días después, y como consecuencia de las gestiones que venía realizando, me entrevisté con don Francisco Martínez Ramírez, director del ferrocarril Argamasilla-Tomelloso, y dicho señor se ofreció a construir por su cuenta, sin auxilio metálico alguno y por el sistema cooperativo,<sup>7</sup> un ferrocarril *de vía ancha* que, partiendo de Alcázar de San Juan o de Cinco Casas (a él le da igual, puesto que no va a explotarlo), recorra los pueblos comprendidos hasta Toledo, incluso los de Villafranca de los Caballeros y Camuñas.

El señor Martínez Ramírez, que, como queda dicho, se ofrece a realizar por su cuenta todos los trabajos, incluso el proyecto, hizo dos indicaciones, sin que por ninguna de ellas hiciera cuestión de gabinete a pesar de ser el único que hasta el día se haya ofrecido a construir el ferrocarril. Estas dos indicaciones fueron:

Primera.—Que debiera estudiarse la conveniencia de que el ferrocarril partiera de Cinco Casas en vez de Alcázar, en atención a su posición geográfica y facilidades para el servicio de viajeros y mercancías, toda vez que en dicha estación tienen parada todos los trenes.

Segunda.—Que para hacer más factible y rápida la construcción del citado ferrocarril debiera dividirse en dos secciones: de Alcázar o Cinco Casas a Mora y desde esta población a Toledo, alegando para ello razones a mi juicio atendibles y que no son del caso exponer ahora.

Por ello convoqué a una nueva reunión a los representantes de los pueblos interesados, contando entre ellos a los de Cinco Casas, Villarta y el Puerto,<sup>8</sup> y a cuya reunión asistió también el señor Martínez Ramírez, que expuso a los reunidos y con más detalles lo que dejo indicado.

Cierto que el digno secretario de Villafranca de los Caballeros expresó su protesta, que hizo también suya el representante de Camuñas, pero de ello no es oportuno hablar ahora, pues *peor es menearlo*, como dice nuestro refrán, y solo consignaré que al final de la reunión se levantó un acta que firmaron, sin protesta alguna, el alcalde de Villafranca y el representante de Camuñas.

Es importantísimo hacer constar que en dicha reunión no podía hablarse del sitio en que cada estación tenía que estar enclavada, por la poderosa razón de que no había proyecto alguno sobre la mesa, y lo prueba que uno de los acuerdos adoptados y que figura en el acta a que aludo, que repito fue firmada por los representantes de Camuñas y Villafranca, fue que el señor Martínez Ramírez ofrecía a los reunidos hacer el proyecto

---

<sup>7</sup> Una explicación de este *sistema* o principio *cooperativo*, asunto que sería largo para tratado aquí, puede verse en la «Exposición» y el posterior real decreto-ley que trae la [Gaceta de Madrid, CCLXVIII, 54, 23-II-1929, pp. 1.434-1.437](#).

<sup>8</sup> Se trata de Puerto Lápice o Puerto Lápiche, siguiendo la denominación antigua que veremos aquí mismo en algún texto posterior.

del ferrocarril que nos ocupa aportando varias soluciones, las que en una nueva reunión se estudiarían para elegir entre todas la que se estimara más conveniente y de interés general, y tan es así que ayer recibí carta de dicho señor, fechada en Madrid, de la que entresaco este párrafo:

«Estamos ya ocupados en el estudio del anteproyecto para este ferrocarril, y supongo que dentro de un par de meses podrán verlo ustedes con todas las soluciones que se nos ocurran».

Y pregunto yo al párroco de Camuñas: Si no se presentó plano alguno, ¿de dónde saca que los pueblos de Camuñas y Villafranca han de quedar a bastante distancia de la línea, y que con esa desviación se porta uno mal con dichas poblaciones? No debe olvidar dicho señor lo que deja expreso al comienzo de estos renglones, que para dar cima a esta gran obra de cultura y engrandecimiento de los pueblos, hay que fijar el pensamiento solo y exclusivamente en el interés colectivo, no en las ideas o conveniencias de un pueblo determinado, por muy importante que este sea; y, finalmente, afirmo de una manera categórica que nadie pensó, ni aun por su mente cruzó la idea atrevida, que en su artículo señala el señor Moreno, de favorecer a un pueblo más pequeño que Camuñas con detrimento de otros más importantes.

Vertiendo especies de esta clase y tratando su autor de posponer unos pueblos a otros es como se divide a los mismos, y tanto el señor Moreno por el puesto que ocupa como un servidor [ilegible] y atentos solo al engrandecimiento de nuestra patria chica, debemos inspirarnos en el bien general.

De otros extremos de su artículo hago caso omiso por no hacer interminable esta réplica; la opinión nos juzgará, y ahora pedir a Dios que sea pronto un hecho el ferrocarril tan anhelado (José García Puch, «Intereses provinciales.—El ferrocarril central de la Mancha y el de Cinco-Casas a Mora.—Una réplica», [El Castellano, XXIII, 5.844, 31-X-1927](#), p. 1).

<b>INTERESES PROVINCIALES</b>	
<b>El ferrocarril central de la Mancha y el de Cinco-Casas a Mora</b>	
<p><b>Una réplica</b></p> <p>He leído con detenimiento el artículo que el señor Moreno publica en EL CASTELLANO de ayer, sin malhumorarme; sólo pensando en el interés público, que es al que hay que atender y servir, y basándome en hechos reales, no en hipótesis, apreciaciones o conveniencias, más o menos atendibles, procuraré dar a conocer mi modestísima y honrada actuación en los trabajos realizados hasta ahora sobre este ferrocarril que, una vez construido, ha de ser la vida y prosperidad de esta hermosa y rica región de la Mancha.</p> <p>No busco entablar polémicas con nadie, y mucho menos con el culto y laborioso párroco de Camuñas, porque reconozco que no poseo un dialéctica y hábito</p>	<p>sin hacer constar que no pertiempo de su optimismo, puesto que yo, que me precío de estar bien documentado, afirmo rotundamente, aunque ello sea una inmodestia, que el mentado ferrocarril central de la Mancha «de vía estrecha», duerme el sueño de los justos en espera de una entidad poderosa que tome a su cargo la construcción; y que ante este hecho probado, desde hace varios meses, y sin dar conocimiento a nadie, empecé a gestionar en bien de esta comarca, y como es lógico, en bien de los intereses de Villafranca de los Caballeros y Camuñas, que son los únicos defendidos por el señor Moreno, la forma de dar vida real a un ferrocarril que atravesará estos pueblos, y al efecto, el pasado mes de Sep-</p>

No transcurrirían muchos días sin que replicase a la réplica el párroco de Camuñas, quien esto publica en el número del 11 de noviembre:

Con la mirada puesta en el Crucifijo, tomo la pluma.

Siento no haberlo podido hacer antes. La demora ha obedecido a mi deseo de proceder sobre firme. Hoy ya puedo, y allá voy.

Queda ante todo apagado el cascabeleo que usted arma con el sonajero de los socorridos pasos del bien público, bien general... porque en el presente caso cae por su base; porque aparte de que el laborar por el bien público lo mismo me compete a mí que a usted, claro está que el bien público es mucho mayor pasando el Ferrocarril Central de la Mancha por Camuñas, Villafranca y Herencia a Alcázar, que pasando por Puerto, Villarta a Cinco Casas. Negarlo sería cerrar los ojos a la evidencia.

2º. Asimismo debe quedar bien sentado no ser yo el que divido. Mis palabras claramente constan en mi anterior artículo: *Unir; no dividir*.

Está claro. Todos los pueblos por que ha de atravesar el *Auténtico Central de la Mancha* unidos estaban y unidos están. ¿De dónde el disgusto si no al verse Camuñas, Villafranca y Herencia molestados por la disposición del trazado a Cinco Casas?

3º. Yo sí creo en el feliz éxito-realización del Ferrocarril Central de la Mancha a Alcázar de San Juan *si no se le deja dormir el sueño de los justos*, si se trabaja activamente con comisiones, etc., sobre todo desde que nos consta del apoyo regio.

Al llegar aquí, debo advertir que a mi juicio bastaba tener noticia de tan altísimo apoyo, pero no salir con el desnervado de otro plan de ferrocarril, a no ser que inmensas fueran sus ventajas. Ventajas que por ningún lado aparecen partiendo de Cinco Casas, por el temor a que noticioso el augusto monarca (Dios le guarde) y molesto retirara su apoyo.

Dice usted que solo defiendo a Villafranca y Camuñas. Ya verían ustedes y lectores mi *Post scriptum* en EL CASTELLANO, 29 Octubre.

Añade usted con aire de triunfo: «Y pregunto yo al párroco de Camuñas: Si no se presentó plano alguno, ¿de dónde se saca que los pueblos de Camuñas, Villafranca (y Herencia, añadido yo) han de quedar a bastante distancia de la línea?».

¿Pues de dónde, replico yo, brotaron las respuestas sino porque le hubo?

Llámele usted proyecto, llámele esquema, bosquejo, proyecto o estudio provisional, llámele usted como quiera, pero que lo hubo es indiscutible. Así lo afirman las personas asistentes, pudiendo cada una de ellas con toda exactitud decir: [...] Yo lo he visto con estos mis propios ojos.

Hubiéralo usted acusado y me habría parecido bien; negarlo...

¿De dónde, si no, las protestas, sino porque vieron en él lo distanciados que quedaban los pueblos consabidos? Ahora bien, todos los pueblos del trazado del auténtico y primero *Ferrocarril Central de la Mancha* Toledo-Alcázar estamos disconformes; mi discrepancia alguna [*sic*] con que el ferrocarril parte de Cinco Casas; pero, ¡*Eureka!*, como al señor director-constructor *le da igual partir de Alcázar que de Cinco Casas*, según usted mismo dice, cuando añade:

«...Me entrevisté con don Francisco Martínez Ramírez, director del *Ferrocarril Argamasilla-Tomelloso*, y dicho señor se ofreció a construir por su cuenta, sin auxilio metálico alguno, un ferrocarril *de vía ancha* que, partiendo de Alcázar de San Juan o de Cinco Casas —a él le da igual, puesto que no va a explotarlo—, recorra los pueblos comprendidos

hasta Toledo, incluso los de (Herencia, añado yo) Villafranca de los Caballeros y Camuñas».

Venga, venga ese ferrocarril *Alcázar-Toledo*, y todos estaremos contentísimos y nos romperemos las manos aplaudiendo a usted y al señor constructor.

¡No vendrá, no vendrá!; mas si viniere, ¡ya verás, ya verás, cuánto la Mancha te quiere!  
¡Ojalá aplaudir pueda; pues para mí el mayor placer es poder complacer!

Termino haciendo esta advertencia en firme:

Considero bastante esclarecido este asunto en la actualidad, y como jamás me guía la obstinación, sino el *amicus Plato sed magis amicus veritas*; es decir, el vivo deseo de que la verdad resplandezca en mayor servicio de Dios y de mi Patria, afirmo no volverme a ocupar de este asunto más, aun cuando a este artículo se me contestare.

Pidamos todos a Dios que el ferrocarril ansiado sea un hecho, pero *a Dios rogando y con el mazo dando*, porque el adagio dice: *Ayúdate y te ayudaré* (F. Javier Moreno, «El Ferrocarril Central de la Mancha y el Cinco Casas a Mora.—Contestación a “Una réplica” firmada por José García Puch», [El Castellano, XXXIII, 5.853, 11-XI-1927](#), p. 2).

## El ferrocarril central de la Mancha y el Cinco Casas a Mora

### Contestación a "Una réplica" firmada por José García Puch

<p>Con la mirada puesta en el Crucifijo, tomo la pluma. Siento no haberlo pedido hábilmente. La <i>de Mora</i> ha obedecido a mi deseo de proceder sobre, firme. Hay, ya puedo, y así voy.</p> <p>Queda ante todo apagado el calabreleo que usted arma con el consejo de los ancorridos pasos del bien público, bien general... porque en el presente caso, que por su base; porque aparte de que el laborar por el bien público... lo mismo me compete a mí que a usted, claro está que el bien público es mucho mayor pasando el Ferrocarril Central de la Mancha por Camuñas, Villafranca y Herencia a Alcázar, que pasando por Puerto, Villarta a Cinco Casas. Negarlo, sería cerrar los ojos a la evidencia.</p> <p>2.º Asimismo debe quedar bien sentado, no ser yo el que divido. Mis palabras, claramente constan en mi anterior artículo: «Usted: no dividir».</p>	<p>Añade usted con aire de triunfo.</p> <p>Y pregunto yo al párroco de Camuñas: ¿Si no se presentó plano alguno, de dónde se saca que los pueblos de Camuñas, Villafranca y (Herencia añado yo) han de quedar a bastante distancia de la línea?</p> <p>¿Pues de dónde replico, yo, brotaron las protestas sino porque le habo?</p> <p>Llámele usted proyecto, llámeme esquema, bosquejo, proyecto o estudio provisional; llámeme usted como quiera, pero que lo habo, es indiscutible. Así lo afirman las personas asistentes, pudiendo cada una de ellas con toda exactitud decir: «Hicce occubi egmetvidi». Yo lo he visto con estos mis propios ojos.</p> <p>Hubiéralo usted acusado y me habría parecido bien, negarlo...</p> <p>¿De dónde, si no las protestas, sino porque víctores en él lo distánciados que quedaban los</p>
---	--

[El Castellano, XXXIII, 5.853, 11-XI-1927](#), p. 2 (fragmento)

No habrá respuesta al escrito del párroco de Camuñas, pero sí se asientan dos novedades en todo este proceso: Consuegra se convierte en eje del mismo, y se impone el trazado Cinco Casas-Mora en lugar de Alcázar-Mora. Así lo observamos en un artículo fechado el 16 de febrero de 1928, en el que entre otras cosas se subraya el progreso

de la ciudad, señalando la exigencia de facilitar sus comunicaciones haciendo transitar por ella el ferrocarril: «El Central de la Mancha hubiera sido el ideal; pero esto no ha de realizarse, desgraciadamente. Lo factible ahora era lo del Cinco Casas a Mora. Y se hará también en breve. Y la vida intensa de sus campos y de sus industrias se despararramará por toda la Nación» (*Un Consabureense*, «Período evolutivo de Consuegra.—El Ferrocarril Cinco Casas-Mora será pronto un hecho», [El Castellano, XXIV, 5.933, 18-II-1928](#), p. 2). Se alaba, en este aspecto, «la gestión particularísima en pro del ferrocarril Cinco Casas-Mora» del alcalde, señor García Puch, lo que se reafirma en esta nota de marzo de ese mismo año 28:

Hablamos ayer tarde con el señor alcalde de Consuegra,, que en unión de otras personas de aquel pueblo, vino para realizar diversos asuntos, y con satisfacción nos enteró de estar terminado el proyecto del ferrocarril de Cinco Casas a Mora, y de que salía inmediatamente para Madrid para conocerlo y ultimar otros detalles sobre lo mismo («Sobre el ferrocarril de Cinco Casas a Mora», [El Castellano, XXIV, 5.957, 21-III-1928](#), p. 1).

**Sobre el ferrocarril de Cinco Casas a Mora**

Hablamos ayer tarde con el señor alcalde de Consuegra, que en unión de otras personas de aquel pueblo, vino para realizar diversos asuntos, y con satisfacción nos enteró de estar terminado el proyecto del ferrocarril de Cinco Casas a Mora, y de que salía inmediatamente para Madrid para conocerlo y ultimar otros detalles sobre lo mismo.

[El Castellano, XXIV, 5.957, 21-III-1928](#), p. 1

Mes y medio después, y centrado nuevamente en Consuegra, encontramos un eco más de este ferrocarril, que efectivamente parece progresar en su realización:

No es esta la primera vez que tratamos este importante asunto, que representa para la ciudad de Consuegra la defensa de uno de sus más vitales intereses. La importancia de su industria, la prosperidad de su comercio y el aumento de su riqueza agrícola dependen en gran parte del asunto que ocupa estas líneas.

Merece, por tanto, especial mención cuanto con tal asunto se relaciona, y hemos de hacer constar su estado y las esperanzas que nos animan para confiar en su pronta realización.

El señor García Puch, alcalde del Ayuntamiento consabureense, estuvo en Madrid durante la última pasada semana resolviendo varios asuntos relacionados con la vida de la



ciudad de Consuegra, y entre ellos, como era natural, trató del ferrocarril Cinco Casas-Mora como una de las más urgentes e interesantes. El proyecto técnico y la fórmula económica están totalmente terminados y han sido detenidamente vistos y examinados por el señor García Puch.

En vista del estado satisfactorio de tal documentación, acordó, en unión del señor Martínez Ramírez, autor de la fórmula económica, convocar en Consuegra a una reunión de los pueblos interesados, para que el señor Martínez Ramírez les diera a conocer el proyecto; y en esta reunión, por medio del aparato de proyecciones, se darían vistas del trazado, a fin de que todos, aun los menos dispuestos, puedan persuadirse de su posible realización e importancia.

No está aún acordada la fecha, pero es posible y casi seguro que sea el día 20. Ya se ha consultado a los alcaldes de los mencionados pueblos interesados, y el de la ciudad de Consuegra está recibiendo entusiastas adhesiones de todos.

Este acto, que ha de ser una especie de asamblea, será importantísimo, porque se pretende, con gran ahínco y decisión, que los trabajos comiencen en este mismo año. Es laudable la actitud del señor Puch, que, como iniciador del plan, no descansó un momento para llevarlo a satisfactoria realización, y ahora se multiplica para atender a todos y conseguir que la conferencia sea tal y tan decisiva que de ella salga por completo decidido el éxito de la obra.

Para ello ha dirigido a los alcaldes la vibrante circular que reproducimos y que es de creer sea correspondida por todos.

Dice así:

«Señor alcalde presidente del Ayuntamiento de...

»Mi querido amigo y compañero: Supongo que tendrá usted noticias de los trabajos que vengo realizando a favor del interés público, y singularmente en el de esta comarca, para construir un ferrocarril de vía ancha por el procedimiento cooperativo que el Gobierno ha recomendado públicamente.

Desde un principio me puse al habla con el señor director del ferrocarril de Argamasilla-Tomelloso, autor de esa fórmula económica y de los proyectos que muy en breve han de tener realización por ese mismo procedimiento. Dicho señor ofreció su apoyo del modo más generoso, y aceptando sus ofrecimientos se ha hecho el proyecto del ferrocarril.

Ha llegado el momento de conocer al detalle no solamente el proyecto técnico, sino la fórmula de realización, y como aunque no se pide a los pueblos ninguna clase de sacrificios ni en dinero ni en cosa que lo valga, parece sin embargo obligado a dar cuenta públicamente de los planes para la realización de una obra que tanto interesa al bien público, hemos resultado convocar una reunión de representantes municipales y de organismos económicos de todas las poblaciones a que directa o indirectamente afecte este proyecto, a cuya reunión tenemos el honor de invitar a usted para que a su vez lo haga a sus compañeros de Concejo y a cuantas personalidades juzgue conveniente.

Repito que no se trata de contraer compromiso de ninguna clase, sino de escuchar la explicación del proyecto formado, la de la fórmula económica con que se puede hallar la realización y del procedimiento práctico que ha de seguirse para todo ello.

Esperando tener el honor de recibir a usted en la fecha del mes de Mayo que ya le comunicaré por telégrafo, y contando con que vendrá usted en compañía de una representación numerosa y distinguida, se repite de usted s.s. y compañero.—José García

Puch.—Consuegra 27-4-928» («De Consuegra.—El ferrocarril Cinco Casas-Mora», [El Castellano](#), XXIV, 5.998, 8-V-1928, p. 1).

**De Consuegra**  
**El ferrocarril Cinco Casas-Mora**

No es esta la primera vez que tratamos este importante asunto, que representa para la ciudad de Consuegra la defensa de uno de sus más vitales intereses. La importancia de su industria, la prosperidad de su comercio y el aumento de su riqueza agrícola, dependen en gran parte, del asunto que ocupa estas líneas.

Merece, por tanto, especial mención cuanto con tal asunto se relaciona, y hemos de hacer constar su estado y las esperanzas que nos animan para confiar en su pronta realización.

El señor García Puch, alcalde del Ayuntamiento consabrense, estuvo en Madrid durante la última pasada semana, resolviendo varios asuntos relacionados con la vida de la ciudad de Consuegra, y entre ellos, como era natural, trató del ferrocarril Cinco Casas-Mora como uno de los más urgentes e interesantes. El proyecto técnico y la fórmula económica están totalmente terminados y han sido detenidamente vistos y examinados por el señor García Puch.

ro que sea el día 20. Ya se ha consultado a los alcaldes de los mencionados pueblos interesados, y el de la ciudad de Consuegra está recibiendo entusiastas adhesiones de todos.

Este acto, que ha de ser una especie de asamblea, será importantísimo, porque se pretende, con gran ahínco y decisión, que los trabajos comiencen en este mismo año. Es laudable la actitud del señor Puch, que, como iniciador del plan, no desistió un momento para llevarlo a satisfactoria realización, y ahora se multiplica para atender a todos y conseguir que la conferencia sea tal y tan decisiva que de ella salga por completo decidido el éxito de la obra.

Para ello ha dirigido a los alcaldes la vibrante circular que reproducimos y que es de creer sea correspondida por todos.

Dice así:  
«Señor alcalde presidente del Ayuntamiento de...  
Mi querido amigo y compañero: espiego que tendrá usted noticias de los trabajos que vengo realizando en favor del

[El Castellano](#), XXIV, 5.998, 8-V-1928, p. 1

42

Parece que la reunión acabó celebrándose no en mayo, sino en junio, el día 10, como anuncia *El Castellano* en su número del día anterior:

*Consuegra, 9 (12 mañana).*—Mañana, a las once, tiene lugar en esta ciudad la reunión de los Ayuntamientos y elementos interesados para la construcción del ferrocarril Cinco Casas-Mora.

La impresión general es satisfactoria.

Tal vez sea presidida la reunión por el señor delegado gubernativo («Reunión en Consuegra.—Sobre el ferrocarril Cinco Casas-Mora», [El Castellano](#), XXIV, 6.024, 9-VI-1928, p. 4).

Así fue, y de ella contamos con esta detallada crónica del día siguiente:

Bajo la presidencia del alcalde de Consuegra, señor García Puch, y con asistencia de comisiones numerosas de los pueblos de Mora, Turleque, Madridejos, Camuñas, Puerto de San Juan,<sup>9</sup> Villarta, Herencia y Las Labores, ha dado una conferencia en el gran local de las escuelas públicas el director del ferrocarril de Tomelloso, señor Martínez.

<sup>9</sup> Puerto de San Juan corresponde a Puerto Lápice o Puerto Lápiche, y recibió oficialmente este nombre en los años de la Dictadura de Primo de Rivera. Volverá a aparecer más adelante.

Presentó al conferenciante el alcalde, señor García Puch, quien con vibrantes y sentidas frases hizo constar las excelencias del ferrocarril y lo que este supone para la olvidada región de la Mancha Alta. Manifestó que el señor gobernador de la provincia y el delegado gubernativo del distrito no podían asistir al acto por impedírsele las fiestas de Toledo.

Fue muy aplaudido.

A continuación hizo uso de la palabra el señor Martínez.

Expone brillantemente la forma cooperativa de realizar el ferrocarril, la cual ha sido estudiada y recomendada por el ministro de Fomento.

Cita varias soluciones del ferrocarril, entre ellas, Mora-Cinco Casas, 81 kilómetros; Mora-Alcázar de San Juan, 77 kilómetros; Cinco Casas-Urda, 76 kilómetros; Urda-Alcázar, 69 kilómetros.

Pero hace constar que la empresa a quien él representa únicamente admite y se compromete a realizar el primero, o sea, el de Mora-Cinco Casas, por estimarlo el más conveniente, ya que el enlace con otro punto que no fuera Mora retrasaría notablemente la comunicación con Madrid y el Norte de España, puntos a donde esta comarca exporta con más intensidad sus productos, y por otra parte que enlace en Cinco Casas con la línea de Andalucía es fácil, cosa que no ocurriría al hacerlo en Alcázar de San Juan, por el gran nudo ferroviario y porque las expropiaciones junto a la estación serían costosísimas, sin contar muchas más dificultades.

En cuanto al enlace con la línea de Levante, manifiesta se realizará casi simultáneamente, por construcción del ferrocarril Tomelloso-Villarrobledo.

Quedando de esta forma aseguradas las rápidas comunicaciones con todos los puntos de España. Grandes aplausos.

Y, finalmente, solicita de todos el apoyo y confianza que merece una obra tan altamente beneficiosa para la región y para el engrandecimiento de la Patria.

El orador fue aplaudido por la inmensa muchedumbre que llenaba el salón, siendo felicitado por las distintas comisiones, entre las que reinaba el mayor entusiasmo.

Terminado el acto, los asistentes se trasladaron al Ayuntamiento, donde las comisiones fueron obsequiadas con un *lunch*.

Después se celebró un banquete en honor del ingeniero conferenciante señor Martínez, al que asistieron gran número de comensales (Rivero, «De interés regional.—El ferrocarril Cinco Casas-Mora.—En la ciudad de Consuegra se celebra una conferencia con asistencia de comisiones de los pueblos interesados en el proyecto», [El Castellano, XXIV, 6.025, 11-VI-1928](#), p. 1).

Pero las cosas continúan despacio. Tres meses más tarde, no han ido más allá de la consiguiente petición al ministro dentro del plan de ferrocarriles cooperativos impulsado por el Directorio:

*Madrid, 6 (5 tarde).*—Esta mañana estuvo en el Ministerio de Fomento conferenciando con el conde de Guadalhorce una nutridísima comisión de los pueblos interesados en la construcción de los ferrocarriles cooperativos de los siguientes ramales:

Villarrobledo a San Clemente.

Ferrocarril de la Mancha, desde Cinco Casas a Mora.

Bético Central, desde Priego a La Roda.

Vilches a Nava de San Juan y continuación por la provincia de Jaén, y de Segovia a Cantalejo.

Los comisionados entregaron al ministro un extenso resumen de las aspiraciones que tienen acerca de estas importantes vías de comunicación.

El conde de Guadalhorce prometió estudiar con cariño estas aspiraciones («En Fomento.—Los ferrocarriles cooperativos.—Peticiones al ministro», [El Castellano, XXIV, 6.095, 6-IX-1928](#), p. 4).

De esta reunión tenemos más detalles en el periódico del día siguiente:

Una numerosa Comisión integrada por representantes de Consuegra, Turleque, Mora, Puerto de San Juan, Madridejos, Villarta, Las Labores, Herencia y Camuñas, acompañados del excelentísimo señor gobernador de la provincia, y a la que estaban unidas entidades interesadas en la construcción de los ferrocarriles de La Roda a Priego, Villarrobledo a San Clemente, Segovia a Cantalejo y Vilches a Navas de San Juan, ha sido presentada al excelentísimo señor ministro de Fomento por el director del ferrocarril de Argamasilla a Tomelloso y a la vez director de los Ferrocarriles Cooperativos, don Francisco Martínez Ramírez, para entregarle una Exposición en la que se solicitan las expresadas líneas sin auxilio alguno del Estado y sin esfuerzo económico para los Municipios al amparo de una fórmula de cooperación que fue justamente aplaudida por el Gobierno.

El ministro ha patentizado su ferviente deseo de hacer cuanto le sea posible para que estas construcciones tengan una realidad inmediata, felicitando al señor Martínez por sus loables y bien meditados esfuerzos, que han de sacar de su aislamiento a numerosas comarcas que poseyendo muy apreciables riquezas se han visto hasta hoy incomunicadas con las grandes arterias de ferrovías españolas.

Hacemos fervientes votos para que los pueblos referidos vean cruzar por sus predios dentro de breves meses al monstruo de hierro que los incorpore a la vida nacional (A.M., «El Ferrocarril de la Mancha», [El Castellano, XXIV, 6.096, 7-IX-1928](#), p. 1).

De la importancia de la noticia vendría a dar fe el hecho de que salta a la prensa especializada madrileña, en este caso a la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, que trae:

El ministro de Fomento ha recibido una Comisión de representantes de más de 120 pueblos interesados en la construcción de ferrocarriles cooperativos, que le fue presentada por el director de la Empresa de los Ferrocarriles Cooperativos de España, el cual entregó al ministro una exposición de la fórmula económica de construcción, explotación y pago de estos ferrocarriles, que en muy corto plazo, por el sistema expuesto, pasan a ser propiedad de los usuarios sin tener por su parte que realizar esfuerzo económico alguno.

Las líneas objeto de estos proyectos son las de Villarrobledo a San Clemente, en las provincias de Cuenca y Albacete; el ferrocarril de la Mancha de Mora a Cinco Casas, en las de Toledo y Ciudad Real; el ferrocarril Bético Central, de Priego a La Roda, en las de Córdoba, Málaga y Sevilla; el de Vilches a Navas de San Juan y continuación, en la de Jaén, y el de Segovia a Cantalejo, de la provincia de Segovia («Ferrocarriles Españoles.—El ferrocarril cooperativo», [Gaceta de los Caminos de Hierro, LXXIII, 3.560, 10-IX-1928, p. 303](#)).

**El ferrocarril cooperativo.**

El ministro de Fomento ha recibido una Comisión de representantes de más de 120 pueblos interesados en la construcción de ferrocarriles cooperativos, que le fué presentada por el director de la Empresa de los Ferrocarriles Cooperativos de España, el cual entregó al ministro una exposición de la fórmula económica de construcción, explotación y pago de estos ferrocarriles, que en muy corto plazo, por el sistema expuesto, pasan a ser de propiedad de los usuarios sin tener por su parte que realizar esfuerzo económico alguno.

Las líneas objeto de estos proyectos son las de Villarrobledo a San Clemente, en las provincias de Cuenca y Albacete; el ferrocarril de la Mancha de Mora a Cinco Casas, en las de Toledo y Ciudad Real; el ferrocarril Bético Central, de Priego a la Roda, en las de Córdoba, Málaga y Sevilla; el de Vilches a Navas de San Juan y continuación, en la de Jaén, y el de Segovia a Cantalejo, de la provincia de Segovia.

[Gaceta de los Caminos de Hierro, LXXIII, 3.560, 10-IX-1928, p. 303](#)

Será ya entrado 1929 cuando se publique el real decreto correspondiente, del que una vez más se hace eco *El Castellano*:

*Consuegra, 23 (1 tarde).*—Como ya anticipó EL CASTELLANO en su conferencia de ayer, ha sido firmado por su majestad el rey el real decreto por el que se autoriza la construcción y explotación de líneas de ferrocarril de interés local, por orden de principio cooperativo, sin subvención ni auxilio del Estado, y declarándolas de interés público.

Entre estos ferrocarriles se encuentra el de Cinco Casas-Mora.

La noticia se supo aquí por un telegrama que el autor del proyecto, señor Martínez, dirigió al señor alcalde.

Este, inmediatamente, comunicó la noticia a los alcaldes interesados, los que telegrafiaron participando su contento y felicitación.

En Consuegra el júbilo experimentado es extraordinario, pues el ferrocarril aprobado supone una mejora de incalculable importancia («El ferrocarril Cinco Casas-Mora.—En Consuegra se recibe la noticia con gran júbilo», [El Castellano, XXV, 6.226, 23-II-1929](#), p. 1).

En efecto, el decreto había sido publicado en la *Gaceta* de ese mismo día 23 ([Gaceta de Madrid, CCLXVIII, 54, 23-II-1929, pp. 1.434-1.437](#)). Pero no constaban en aquel las líneas concretas, con lo que quedaban abiertas diversas posibilidades. Tan es así, que Alcázar de San Juan volvía a reivindicar el protagonismo que había perdido:

El alcalde de Alcázar de San Juan, con una Comisión de fuerzas vivas de aquella población, ha interesado del ministro de Fomento la resolución del expediente relacionado con el establecimiento de una estación clasificadora, y también que las líneas de los ferrocarriles de Mora a Cinco Casas y de La Roda a Calatayud terminen en Alcázar en lugar

de hacerlo en Cinco Casas y La Roda, respectivamente («La situación política.—Visitas al ministro de Fomento», [La Libertad, XI, 2.797, 7-III-1929, p. 4](#)).

**Visitas al ministro de Fomento**  
El alcalde de Alcázar de San Juan, con una Comisión de fuerzas vivas de aquella población, ha interesado del ministro de Fomento la resolución del expediente relacionado con el establecimiento de una estación clasificadora, y también que las líneas de los ferrocarriles de Mora a Cinco Casas y de La Roda a Calatayud terminen en Alcázar en lugar de hacerlo en Cinco Casas y La Roda, respectivamente.  
El ministro del Uruguay, señor Fernández Medina, conferenció con el ministro para manifestarle el deseo de aquel Gobierno de que vayan al Uruguay técnicos españoles para realizar algunos proyectos relacionados con las obras hidráulicas.

[La Libertad, XI, 2.797, 7-III-1929, p. 4](#)

Por su parte, y en una entrevista del verano de ese año, García Puch anuncia que las obras del ferrocarril Cinco Casas-Mora comenzarán en otoño, y hace un recorrido por las vicisitudes de la obra:

—¿Es ya un hecho que empezarán las obras del tan cacareado ferrocarril en el próximo otoño?

—Sí, señor. Y a propósito de esto le referiré, sin omitir detalle, cuanto ha ocurrido respecto al particular. Desde hace años viénesse hablando en Consuegra de la imperiosa necesidad de un ferrocarril que diese gigantesco impulso a las industrias manchegas y fácil salida para la exportación de los trigos y sus harinas, tan importantes en esta comarca, como otros varios frutos que se recolectan en la región, y que hoy se hallan menos que paralizados por falta de transportes.

Estas conversaciones también fueron suscitadas varias veces en los pasillos del Congreso y el Senado, por haberse presentado en ambas Cámaras unas comisiones, integradas por elementos de gran valía, representando, como es consiguiente, en demanda de que los Gobiernos del antiguo régimen prestasen el apoyo necesario a lo que en justicia se pretendía conseguir, por redundar en beneficio de toda esta comarca.

Por uno de aquellos Gobiernos fue aprobado un proyecto de ferrocarril secundario; pero como no daban el dinero que se necesitaba para su construcción no pudo llevarse a efecto, a pesar de los años transcurridos.

Desaparecida por completo la vieja política, tuve la feliz idea de practicar personalmente eficaces y activas gestiones acerca de significadas personalidades del Directorio, hasta que al fin pude conseguir fuese un hecho lo que antes parecía ser ya un imposible realizar, por carecer en absoluto del capital necesario.

El ferrocarril será de vía ancha y de los del sistema cooperativo, cuya rápida construcción, que estará terminada antes del plazo de los años estipulados, correrá a cargo de la Compañía de los Ferrocarriles Cooperativos, y su extensión es de 81 kilómetros, partiendo de la línea de Andalucía, en la estación de Cinco Casas, y pasando por Villarta de San

Juan, Puerto de San Juan, Camuñas, Madrideojos, Consuegra, Turleque, y terminando en Mora de Toledo, para enlazar con la línea de Extremadura.

Los Ayuntamientos interesados en la construcción del precitado ferrocarril han visto con satisfacción la labor personal mía, y no han tenido por menos que hacer constar en acta su reconocimiento (R.C., «Una excursión por la Mancha.—Unos días en Consuegra», [La Esfera, XVI, 809, 6-VII-1929, p. 40](#)).

—¿Es ya un hecho que empezarán las obras del tan cacareado ferrocarril en el próximo otoño?

—Sí, señor. Y á propósito de esto le referiré, sin omitir detalle, cuanto ha ocurrido respecto al particular. Desde hace años viénesse hablando en Consuegra de la imperiosa necesidad de construir un ferrocarril que diese gigantesco impulso á las industrias manchegas y fácil salida para la exportación de los trigos y sus harinas, tan importantes en esta comarca, como otros varios frutos que se recolectan en la región, y que hoy se hallan poco menos que paralizados por la falta de transportes.

Estas conversaciones también fueron suscitadas varias veces en los pasillos del Congreso y el Senado, por haberse presentado en ambas Cámaras unas comisiones, integradas por elementos de gran valía, representando, como es consi-

[La Esfera, XVI, 809, 6-VII-1929, p. 40](#) (fragmento)

Parece por fin que todo rueda: unos días después, *El Castellano* anunciará para septiembre el comienzo de las obras:

Ayer, durante la celebración del homenaje al comandante Vinader, el alcalde de Consuegra, don José García Puch, nos mostró un cablegrama recibido de Nueva York en el que comunican que ha sido firmado en aquella ciudad el contrato de construcción del ferrocarril manchego Cinco Casas-Mora.

La Compañía Concesionaria de Ferrocarriles Cooperativos ha contratado la construcción de este con una compañía de técnicos americanos.

Celebramos la fausta nueva y felicitamos a los pueblos interesados, que tan copiosos beneficios encontrarán en el futuro ferrocarril, propulsor de su riqueza y de su prosperidad («El ferrocarril Cinco Casas-Mora.—Comenzará a construirse en el próximo septiembre», [El Castellano, XXV, 6.342, 15-VII-1929, p. 1](#)).

Pero ni en septiembre ni en octubre han comenzado las obras. Se dice ahora que el replanteo se iniciará dentro de ese mismo año. Menos es nada:

Los ingenieros del Estado y los de la Compañía ferroviaria llegaron ayer a Consuegra para efectuar la confrontación del proyecto de ferrocarril Cinco Casas-Mora.

Entre ellos figuraba un hermano del ministro de Fomento, conde de Guadalhorce.

Los ingenieros, a quienes saludaron las autoridades locales y otras distinguidas personas, fueron atendidísimos en dicha ciudad y obsequiados delicadamente.

Mostrábanse muy satisfechos, y anunciaron que los trabajos de replanteo del indicado ferrocarril comenzarán en este mismo año («El ferrocarril Cinco Casas-Mora.—En este mismo año empezará el replanteo», [El Castellano, XXV, 6.404, 9-X-1929, p. 1](#)).

Pasan, no obstante, los meses, y un año después, en octubre de 1930, aún se está tratando sobre la futura construcción de la línea:

El día 25 del actual, bajo la presidencia del señor alcalde [de Madridejos] don Emilio Infante, se reunieron para tratar puntos esenciales a la construcción del ferrocarril manchego las autoridades y fuerzas vivas de los pueblos de Mora, Turleque, Consuegra, Madridejos, Camuñas y El Puerto, interesados en el trazado, con el director de la Compañía de Ferrocarriles Cooperativos, don Francisco Martínez, que llegó acompañado de su hijo, el ingeniero del mismo nombre.

Asistieron, además de los señores alcaldes y secretarios de dichos pueblos, los señores Mora, Martínez del Campo, Núñez, Martínez, Castro, Cobo, Rodríguez, Suárez, Delgado, Moreno, Layos, Nieto, Cirujano, Contreras, Calcerrada, Villaseñor, Fernández, Conde, Zamora y otros.

Comienza el señor director lamentando la actitud incomprensible de Villarta, al no asistir a esta reunión que considera decisiva para el porvenir de los pueblos. Hace ver cómo las leyes económicas rigen hoy a la sociedad y la importancia que tiene el factor comunicaciones en la vida económica de una región, para concluir que de esta Asamblea depende la prosperidad, o la ruina, de lo contrario, de la región manchega.

Presenta el ejemplo de Argamasilla y Tomelloso, que, dice, ha redimido. Por ellos debió pasar la línea de Andalucía, y se varió el trazado por culpa de Argamasilla mismo, habiendo tenido que sufrir el retraso de cincuenta años hasta que les hizo el ramal que hoy tienen y que desde la guerra hasta hoy ha hecho crecer a Tomelloso 15.000 habitantes. De ahí que las personas llamadas a intervenir en estos momentos tengan una grave responsabilidad moral.

Del aspecto ético del problema pasa a tratar su aspecto práctico: de la formación de una Mancomunidad de Ayuntamientos interesados para encargarse del ferrocarril una vez puesto en explotación.

Dice que si la vida financiera no hubiese cambiado de dos años a esta parte, no hubiera necesidad de recurrir a la formación de esta mancomunidad, aunque no es difícil que el Estado obligue a mancomunarse a todos los Ayuntamientos que pretendan obras de esta naturaleza, como ya pensó hacer Guadalhorce, que a él mismo le encargó que redactase un reglamento. Pero las Bolsas todas van sufriendo convulsiones y necesitan asegurarse contra el torbellino financiero.

El procedimiento es: que sin exponer los Ayuntamientos nada, un Banco preste a la Mancomunidad la cantidad necesaria para encargarse del ferrocarril construido y en explotación, solo con la garantía del mismo ferrocarril, cuyo rendimiento ha de ser mayor que los intereses que exija el capital.

El secretario de Turleque: ¿Y si no produce bastante?, pregunta.

Es duda fundada. La primera interesada en tenerla sería la Empresa.

¿Y si no se halla Banco?, pregunta el médico del Puerto.

La Empresa seguiría explotando el ferrocarril. Pero conocemos la riqueza de los pueblos y las estadísticas de los demás ferrocarriles cortos, y podemos a priori estar seguros del éxito del rendimiento superior a los intereses, y en estas condiciones cualquier Banco está dispuesto a facilitar un capital, porque en eso precisamente está su negocio: en prestar a quien puede responder por lo menos al interés anual.

En lo único que podemos equivocarnos será en el plazo de amortización; pero bien puede suceder que si previsoriamente pensamos amortizarlo en 50 años, considerando



la riqueza que hoy puede traficar, podemos hacerlo en 30, porque además de que hay mucha riqueza que no advertimos, hay otra que se suscita con la existencia misma de la facilidad de transportes. En el central Bético Roda-Rute, contratado para la construcción como el señor Clemente Villarrobledo con la *Pearson Ingeniers New York*, hemos visto que había más riqueza que la contada por los primeros datos, y en el de Tomelloso tampoco nos hemos equivocado, pues el tráfico se ha duplicado en los tres años últimos.

A petición del señor alcalde de Mora, el señor Abellán, secretario de Consuegra, lee un avance de bases para la formación de la Mancomunidad. El señor director interrumpe para hacer notar cómo conviene que sea breve el plazo de municipalización del ferrocarril para evitar que existan acciones repartidas, y por si el rendimiento fuese grande y conviniese reducir el plazo de amortización y rebajar las tarifas, cosa más fácil municipalizado que en poder de la empresa.

El señor alcalde de Mora pregunta qué sucedería si un Ayuntamiento no quisiera mancomunarse, y se le responde que se varía el trazado.

Después de vacilar interpretando la actitud del señor alcalde de Villarta, se conviene en que se desvíe el trazado a Herencia, pueblo más importante, como nota el señor Martín del Campo, con lo cual se acorta además el camino.

Se habla de dirigirlo al nudo ferroviario de Alcázar, pero se opone el médico del Puerto, explicando la conveniencia de que vaya a Cinco Casas, acercándose a Herencia. El señor Figueroa dice que conviene esperar a mancomunarse hasta que se haya invitado a este pueblo, y se acuerda que el Ayuntamiento de Madridejos quede constituido en cabeza de la Mancomunidad, desde donde se mande certificación del acuerdo de mancomunarse a los demás.

Se acordó también que los secretarios vengan a Madridejos para trazar el proyecto de Reglamento de la Mancomunidad, y al final se obsequió espléndidamente a la Asamblea con pastas, dulces y licores, en medio del mayor entusiasmo (R. Olalla, «De nuestros pueblos.—Información regional.—El ferrocarril Mora-Cinco Casas.—Importante asamblea en Madridejos», *El Castellano*, XXVI, 6.721, 29-X-1930, p. 3).

<b>Información regional</b>	
<p><b>El ferrocarril Mora-Cinco Casas</b></p> <p><b>Importante Asamblea en Madridejos</b></p> <p>El día 25 del actual, bajo la presidencia del señor alcalde don Emilio Infante, se reunieron para tratar puntos esenciales a la construcción del ferrocarril manchego las autoridades y fuerzas vivas de los pueblos de Mora, Turleque, Consuegra, Madridejos, Camuñas y El Puerto, interesados en el trazado, con el señor director de la Compañía de Ferrocarriles Cooperativos, don Francisco Martínez, que llegó acompañado de su hijo el ingeniero ingeniero del mismo nombre.</p>	<p>poner los Ayuntamientos nada, un Banco preste a la Mancomunidad la cantidad necesaria para encargarse del ferrocarril construído y en explotación, sólo con la garantía del mismo ferrocarril cuyo rendimiento ha de ser mayor que los intereses que exija el capital.</p> <p>El secretario de Turleque: ¿Y si no produce bastante?, pregunta.</p> <p>¿Es duda fundada? La primer interesada en tenerla sería la Empresa.</p> <p>¿Y si no se halla Banco?, pregunta el médico del Puerto.</p> <p>La Empresa seguiría explotando el ferrocarril. Pero conocemos la riqueza de los pueblos y las estadísticas de los demás ferrocarriles cortos y podemos a priori estar seguros del éxito del rendimiento superior a los in-</p>

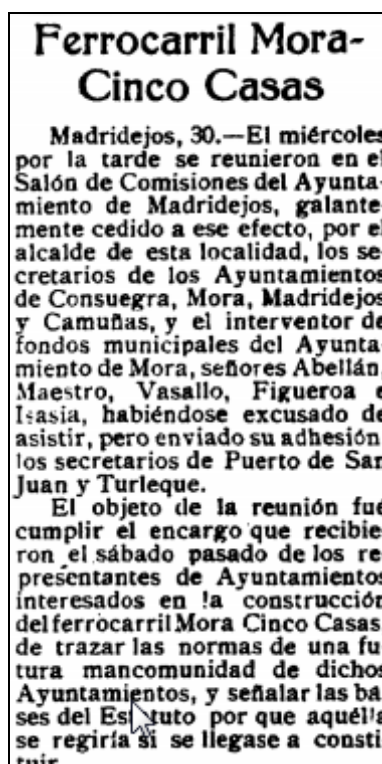
No solo eso, sino que, como vemos, no está decidido del todo el trazado, y el proyecto parece depender de la constitución de una mancomunidad de municipios que se halla lejos de estar formada, aunque se dan pasos inmediatos para ello:

*Madridejos, 30.*—El miércoles por la tarde se reunieron en el Salón de Comisiones del Ayuntamiento de Madridejos, galantemente cedido a ese efecto por el alcalde de la localidad, los secretarios de los Ayuntamientos de Consuegra, Mora, Madridejos y Camuñas, y el interventor de fondos municipales del Ayuntamiento de Mora, señores Abellán, Maestro, Vasallo, Figueroa e Isasia, habiéndose excusado de asistir, pero enviado su adhesión, los secretarios de Puerto de San Juan y Turleque.

El objeto de la reunión fue cumplir el encargo que recibieron el sábado pasado de los representantes de Ayuntamientos interesados en la construcción del ferrocarril Mora-Cinco Casas, de trazar las normas de una futura mancomunidad de dichos Ayuntamientos, y señalar las bases del Estatuto por que aquella se regiría si se llegase a constituir.

Por aclamación se aceptaron las bases que ya traía formuladas el señor Abellán, para en su día, y si lo estiman oportuno, sirvan de pauta a los representantes que los Ayuntamientos designen para constituir la mancomunidad.

Es de esperar que dicha mancomunidad llegue a constituirse y sea un hecho en poco tiempo el ferrocarril Mora-Cinco Casas, que tantos beneficios ha de reportar a la región manchega («Ferrocarril Mora-Cinco Casas», [El Castellano, XXVI, 6.722, 30-X-1930](#), p. 4).



[El Castellano, XXVI, 6.722, 30-X-1930](#), p. 4 (fragmento)

Dos meses después todo invita a la esperanza, pues ya están redactados los estatutos de la mancomunidad constituida por los pueblos afectados, como informa el correspondiente de *El Castellano*:

Con verdadero entusiasmo se celebró ayer la reunión de representantes de los Ayuntamientos interesados en la construcción del ferrocarril de Mora a Cinco Casas en el Salón de Comisiones del Ayuntamiento de Madridejos, que, por acuerdo de todos ellos, quedó constituido en cabeza de la Mancomunidad. Acudieron los representantes de todos los Ayuntamientos interesados, que son los de Mora, Turleque, Consuegra, Madridejos, Camuñas, Puerto Lápiche y Villarta de San Juan, y casi todos los secretarios de los mismos. Estuvo presente también don Francisco Martínez, director de la Compañía de ferrocarriles cooperativos de España.

Los representantes presentes redactaron los Estatutos de la Mancomunidad, que nos consta han sido ya remitidos a los respectivos Ayuntamientos interesados para que sus plenos los sancionen.

Esperamos que los Ayuntamientos no demorarán asunto de tanta transcendencia, que lleva aparejada la salida de los productos de la región a que afecta el ferrocarril que se proyecta, y entrada de un río de riqueza en los pueblos interesados («De interés para la provincia.—El ferrocarril Mora-Cinco Casas.—Importante reunión en el Ayuntamiento de Madridejos», [El Castellano, 6.766, 23-XII-1930](#), p. 1).

**De interés para la provincia**

## **El ferrocarril Mora-Cinco Casas**

**Importante reunión en el Ayuntamiento de Madridejos**

Con verdadero entusiasmo se celebró ayer la reunión de representantes de los Ayuntamientos interesados en la construcción del ferrocarril de Mora a Cinco Casas en el Salón de Comisiones del Ayuntamiento de Madridejos que, por acuerdo de todos ellos, quedó constituido en cabeza de la Mancomunidad. Acudieron los representantes de todos los Ayuntamientos interesados, que son: los de Mora, Turleque, Consuegra, Madridejos, Camuñas, Puerto Lápiche y Villarta de San Juan, y casi todos los secretarios de los mismos. Estuvo presente también don Francisco Martínez, director de la Compañía de ferrocarriles cooperativos de España.

Los representantes presentes redactaron los Estatutos de la Mancomunidad, que nos consta han sido ya remitidos a los respectivos Ayuntamientos interesados para que sus plenos los sancionen.

Esperamos que los Ayuntamientos no demorarán asunto de tanta transcendencia, que lleva aparejada la salida de los productos de la región a que afecta el ferrocarril que se proyecta, y entrada de un río de riqueza en los pueblos interesados.

**CORRESPONSAL**

[El Castellano, 6.766, 23-XII-1930](#), p. 1

Lejos de hacerse realidad el deseo del periodista, cuatro años y medio más tarde, ya en mayo de 1935, durante la República, las cosas no han avanzado un ápice, como se desprende de esta entrevista con el Sr. Martínez Ramírez:

La presencia en Toledo del concesionario del ferrocarril de Mora a Cinco Casas, acompañado del diputado señor Madariaga, nos sugirió la iniciativa de esta información. Hemos seguido desde los primeros momentos el desarrollo de este interesante proble-

ma, de gran interés para las provincias de Toledo y Ciudad Real, y cada día consideramos más necesario llamar hacia él la atención pública.

Don Francisco Martínez Ramírez, concesionario de dicho ferrocarril, construyó también el de Tomelloso; es autor de varios libros sobre cuestiones económicas y monetarias, y ha sido gobernador civil de la República.

—¿En qué estado se halla este problema? —le interrogamos.

Esperando que las Diputaciones de Toledo y Ciudad Real contesten a la propuesta que yo he formulado. Si la aceptan, las obras podrían comenzar en un plazo breve; si piden modificación de algunos de sus elementos, yo no perderé ni una sola hora en contestar resolviendo la duda o dando la solución de la dificultad, y si se rechaza sin escucharme —lo cual no es creíble—, el proyecto quedaría en espera de otros tiempos y otras personas, porque esa línea será un hecho, más o menos remoto, pero cierto.

—¿En qué funda usted esa afirmación tan rotunda?

—En que esa línea será cada día más útil al interés nacional. Note usted que este ferrocarril no es sino un tramo de la línea transversal entre Extremadura y Valencia. El ferrocarril de Tomelloso fue el primer paso, y tan pronto como se halle ultimada la línea directa de Madrid-Valencia, entrará esta otra en período de inmediata realización, uniendo Mora con Motilla del Palancar.

—¿Qué dificultad impide la ejecución de estas obras?

—No es que exista impedimento alguno, es que la situación de hace seis años era favorable a la realización de estos ferrocarriles cooperativos por el régimen de confianza y de crédito que presidía la vida financiera; pero aquella situación se ha transformado en temor y recelo dentro del capital, y como este es el alma de las obras, o hay que anular de algún modo tal estado de ánimo o hay que renunciar a las obras, por grande que sea su necesidad pública. Estos ferrocarriles no pueden ser construidos si no es por cooperación; pero quien ha de adelantar el dinero necesario no puede tirarlo a voleo. Los capitalistas son hombres como todos, que estiman su dinero y que obran cuerdamente no entregándolo de mala manera.

—¿Por dónde puede venir aquí el peligro contra el capital?

—Por donde no debiera existir. Por parte del Estado. Yo he visto a un ministro de Fomento dirigir la amenaza de que si estos ferrocarriles se construyeran irían al Estado, sin que las empresas constructoras fueran indemnizadas. Entonces adquirí yo la responsabilidad total de esa monstruosidad, si por mi intervención fueran construidas estas obras sin las debidas seguridades. No lo haré nunca, aunque tuviera el capital cubierto cien veces. Aquel ministro me hizo un gran favor, aunque se proponía todo lo contrario, porque me puso en guardia contra sus propósitos.

—¿Pero es que usted supone que este Gobierno puede inspirar tales temores?

—De ninguna manera; pero este Gobierno habrá de vivir mucho menos que el plazo en que la Empresa constructora pueda cobrar el importe total de las obras. En ese largo período pueden ocurrir muchas cosas, que no son de desear y que no debemos dar lugar a que sean posibles; pero yo no puedo faltar a mis deberes en la defensa del capital confiado a mi gestión, y, por otra parte, ese género de seguridades antes constituye un honor para el que ha de otorgarlas que una necesidad para el que ha de recibirlas. Al buen pagador no duele la prenda.

—¿En qué consiste la fórmula de usted a las diputaciones?

—No es fórmula susceptible de ser explicada en unas cuantas palabras, que por insuficientes pueden dar lugar a errores de interpretación que deben evitarse; pero bastará

decir a usted que la Empresa desea únicamente seguridades a favor del respeto a su capital. Cualquier fórmula que de algún modo eficaz resuelva esa incógnita será aceptada por mí: la que yo he propuesto u otra que las Diputaciones consideren mejor.

—¿Qué representa esta obra en las necesidades del paro obrero?

—La solución completa por tres años, al menos. Esta obra lleva un gasto de ocho a diez millones de pesetas en jornales para el movimiento de tierras y obras de fábrica, lo cual supone el empleo de dos mil obreros durante tres años. Es decir, el equilibrio social y económico de ambas provincias por todo ese período de tiempo.

—¿Encuentra usted la noble ayuda que se hallan obligadas a prestar las personas que representan el interés público de esta provincia?

—Sí, señor, el diputado señor Madariaga hace ya tiempo que, sin conocerme personalmente ni establecer la menor relación conmigo, viene facilitando mi labor. Es muy reciente la presentación que nos hizo el diputado señor Morayta, y con este motivo, las gestiones del señor Madariaga, juntamente con las de su compañero de Ciudad Real, son más activas y eficaces. Por otra parte, el gobernador de Toledo, señor Morlesín, que es, por cierto, la persona que con mayor rapidez y fidelidad ha comprendido este problema, me viene prestando el concurso que puede, como el gobernador de Ciudad Real, señor Pérez Moya. De nadie tengo queja; pero alguien puede quejarse de todos, porque no hay justificación para la conducta de brazos cruzados ante el espectáculo de estos pueblos, llenos de gente entristecida, mísera, enferma de hambre, cuando esta situación es remediable sin dinero, con solo un día de trabajo mental y un ligero concepto del deber en una docena de personas.

—Estas últimas palabras tienen demasiada importancia para un periodista que conoce sus deberes. ¿Sería usted tan amable que las explicara con toda extensión en EL CASTELLANO?

—Con mucho gusto, pero a condición de que luego de mis artículos, EL CASTELLANO diga su opinión, absolutamente imparcial y exclusivamente inspirada en el interés de los hombres que padecen hambre, en un silencio que no se sabe si es producido por el idiotismo de la miseria física o por el frío inicial de las grandes y a veces terribles relaciones humanas.

—Conforme, señor Martínez Ramírez (X.X., «De interés provincial.—El ferrocarril Mora-Cinco Casas.—Una entrevista con el concesionario», [El Castellano, XXXI, 8.103, 28-V-1935](#), p. 1).

De interés provincial

## El ferrocarril Mora-Cinco Casas

Una entrevista con el concesionario

<p>La presencia en Toledo del concesionario del ferrocarril de Mora a Cinco Casas, acompañado del diputado señor Madariaga, nos sugirió la iniciativa de esta información. Hemos seguido desde los primeros momentos el desarrollo de este interesante problema, de gran interés para las provincias de Toledo y Ciudad Real, y cada día consideramos más necesario llamar hacia él la atención pública.</p> <p>Don Francisco Martínez Ramírez, concesionario de dicho ferrocarril;</p>	<p>pero yo no puedo faltar a mis deberes en la defensa del capital confiado a mi gestión, y, por otra parte, ese género de seguridades antes constituye un honor para el que ha de otorgarlas, que una necesidad para el que ha de recibirlos. Al buen pagador no duele la prenda.</p> <p>—¿En qué consiste la fórmula de usted a las Diputaciones?</p> <p>—No es fórmula susceptible de ser explicada en unas cuantas palabras, que por insuficientes puedan dar lugar a errores de interpretación.</p>
---	--

[El Castellano, XXXI, 8.103, 28-V-1935](#), p. 1 (fragmento)

Unos días después, *El Castellano* aclaraba un extremo de la entrevista anterior. Escribía entonces:

En relación con el proyecto del ferrocarril Mora-Cinco Casas, nos manifestó el señor Martínez Espada —después de recordar la gestión del señor Jiménez Coronado sobre que se subvencionara con 216.000 pesetas la construcción de un grupo escolar para Puebla de Montalbán— que no hay expediente en la Diputación, sino que la memoria del concesionario, conforme al compromiso, se pasó a informe del señor interventor a los efectos de conocer si puede dar su aval la Diputación, resolución que estudiará la Comisión gestora en una reunión próxima.

Esto fue lo que se convino en la reunión celebrada en Madridejos —no en Madrid— con la representación de Ciudad Real, conjuntamente con el apoyo moral, que desde luego se mantiene («De la Diputación.—Aclarando una noticia», [\*El Castellano\*, XXXI, 8.107, 3-VI-1935](#), p. 4).

Hasta aquí alcanza lo que hemos podido recoger sobre el Ferrocarril Central de la Mancha Alcázar-Mora, o Alcázar-Toledo, o Alcázar-Bargas, o Cinco Casas-Mora. Que iba a ser primero de vía estrecha, luego de vía ancha, y que iba a obrar maravillas en la economía de la región. Pero, tras treinta años largos de planes y proyectos más o menos definidos, terminó sus días arrumbado en un cajón. El cuento de nunca acabar acabó convertido en un cuento chino.