

Crónica del ferrocarril en Tomelloso: Repitiendo la historia

Vicente Morales Becerra

Las primeras líneas de ferrocarril y Tomelloso

En 1852, cuando el ferrocarril estaba empezando a dar sus primeros pasos en España y la primera línea (Barcelona-Mataró) sólo llevaba cuatro años en funcionamiento, cuando el tren aún no había llegado a Alcázar de San Juan ni a Manzanares, pues aún se estaba comenzando a perfilar la red ferroviaria española, en ese año Tomelloso fue incluido en unos de los primeros trazados del ferrocarril en España.

La línea aprobada partía de Ciudad Real y tras pasar por Manzanares, Argamasilla de Alba y Tomelloso, llegaba hasta a Socuéllamos, donde enlazaba con otra línea que se estaba construyendo también por aquellas fechas, la que desde Madrid se dirigía a Alicante pasando por Alcázar de San Juan y Almansa. Con esta configuración Socuéllamos se convertía en un importante nudo ferroviario hacia el Levante, Extremadura y Andalucía fruto de su magnífica posición geográfica en el corredor entre esas zonas geográficas.

En 1853 se iniciaron los trabajos de la línea, en la que se trazó una enorme recta que partiendo desde Socuéllamos, y pasando por Tomelloso y Argamasilla de Alba sin desviarse un ápice en su rectitud, llegaba hasta Ventas de Herrera (junto a la actual prisión de Herrera de La Mancha). En Tomelloso, además, aunque no sabemos con certeza la fecha, se construye una estación de ferrocarril a la salida de la población, en los terrenos de la actual Cooperativa “Virgen de las Viñas”, a la que se llegaba por una calle que partía casi desde el centro del pueblo, la calle Hernán Cortés, más conocida por nuestros mayores como de **la Estación Vieja**.

Ese año de 1853, mientras que se realizan estas obras, tiene lugar la apertura del tramo ferroviario entre Aranjuez y Tembleque. Al año siguiente, el día 20 de junio de 1854, se inaugura el tramo Tembleque-Alcázar de San Juan, que se continuará hasta enlazar con Albacete el 18 de marzo de 1855. El ferrocarril marchaba a buen ritmo por La Mancha.

Desgraciadamente para Tomelloso 1855 será también el año de la promulgación de la **Ley General de Ferrocarriles del Gobierno del General Espartero**, ley que si bien ofrecía grandes garantías para las inversiones de capital extranjero y consagraba la vía de ancho ibérico y la red radial, también anulaba el contrato del ferrocarril de Socuéllamos a Ciudad Real tal y como estaba planteado, procediéndose al año siguiente a una nueva redacción del proyecto que consistía en situar en Alcázar de San Juan el punto de bifurcación del ferrocarril con la línea a Almansa, y no en Socuéllamos.

Esto suponía de hecho la supresión de las estaciones en los pueblos de Argamasilla y Tomelloso al discurrir el trazado hasta Manzanares con una orientación norte-sur, lejos de estos municipios. Las obras de la línea, por tanto, se paralizaron indefinidamente estando ya construida la vía y sólo a falta únicamente de hacer las alcantarillas y de sentarle los raíles.

De esta antigua obra podría parecer que ya no queda nada a día de hoy. La vieja estación se derribó, ya muy deteriorada, en los años 50 del siglo XX tras décadas de ser usada como lugar de asentamiento por familias de gitanos, o como lugar de juego por

los niños tomelloseros, y ya cada vez menos gente recuerda el nombre antiguo de la calle Hernán Cortés. No obstante, aunque sin saberlo por muchos de sus paisanos, de esa obra tenemos un imperecedero monumento recorrido innumerables veces por todos nosotros, y es que **sobre ese antiguo trazado ferroviario discurrirá muchos años más tarde la actual carretera que de Socuéllamos va a Tomelloso**, de éste a la curva de la carretera hacia Argamasilla, y de Argamasilla a la curva de Herrera, formando todos estos tramos parte de esa recta perfecta ferroviaria dejada de lado en 1855.

Las estaciones de Alcázar de San Juan y Manzanares

Siguiendo con el esquema prefijado por la Ley General de Ferrocarriles, en 1858 la reina Isabel II inaugura la línea Madrid-Alicante, pasando el tren por la estación de Alcázar de San Juan. Al año siguiente, en 1859, subastado el primer tramo del llamado Ferrocarril de Portugal entre Alcázar de San Juan y Ciudad Real, el Ayuntamiento de Tomelloso junto a un buen número de vecinos ofrece a la empresa constructora 1.500 jornales y 1.000 obradas al objeto de que se rectifique el trazado de Alcázar de San Juan a Ventas de Herrera, para que cruce por Tomelloso y Argamasilla de Alba. **Las gestiones para hacer este desvío, muy similar al que se pretende conseguir hoy en día, lamentablemente no resultaron exitosas.**

De esta forma, en 1860 se inaugura el tramo Alcázar-Manzanares por el trazado previsto, cuya prolongación alcanzará Ciudad Real en 1861 y poco después Badajoz. También en 1861 tiene lugar la concesión del tramo Manzanares-Córdoba, cuya primera etapa hasta Santa Cruz de Mudela es inaugurada en 1862, y que en 1866, al concluirse las obras del tramo Venta de Cárdenas-Vilches, conectará la meseta con Andalucía a través del paso de Despeñaperros. El trazado ferroviario de nuestra comarca se completaba en su disposición actual dejando a Tomelloso de lado.

Con esta disposición ferroviaria los competidores en la producción vinícola lograban una clara ventaja sobre Tomelloso al tener acceso a mejores medios de transporte para sus productos. Así, Valdepeñas se encontraba directamente conectada por ferrocarril con Madrid y Andalucía, con una estación propia que no le obligaba a trasladar su producción vínica por mal acondicionados caminos de tierra hasta alcanzar, bastantes kilómetros después, un muelle ferroviario donde embarcar su producción. Por otra parte, Alcázar de San Juan se convertía en un importante nudo de comunicaciones que, al poco tiempo, atraería a un buen número de servicios e infraestructuras a esa antigua villa, siendo sin lugar a dudas éste el gran revitalizante que la acabaría convirtiendo en cabecera de comarca y que le daría un notable empuje económico durante más de un siglo y medio.

Intentos para la conexión ferroviaria de Tomelloso

Perdidas las posibilidades de 1852 y 1859, numerosas opciones fueron propuestas por Tomelloso para conseguir que el ferrocarril llegase a esta localidad durante lo que quedaba del siglo XIX. Así, en 1873 surge un proyecto, que no prosperaría, para unir Tomelloso con Ventas de Herrera mediante un ferrocarril de vía estrecha. En 1880 el Ayuntamiento de Tomelloso propone la unión ferroviaria de la localidad con la estación de Argamasilla (actual Cinco Casas) subvencionando de sus propios erarios el proyecto con 178.125 pesetas pagaderas en diez plazos. En 1886 se plantea otro proyecto para que la línea entre Manzanares y Requena, finalmente no realizada, pasara por Tomelloso y Argamasilla de Alba. Lo mismo encontramos en 1889, donde el

consistorio tomellosero llegó a pagar los estudios para hacer una nueva línea que uniera Argamasilla de Alba con Socuéllamos, estudios que en 1891 aún no habían sido recibidos.

En 1898 el Ayuntamiento de Tomelloso recibe una solicitud para poner en marcha un ferrocarril eléctrico, con vía de un metro, que uniría Tomelloso con Argamasilla de Alba, proyecto igualmente fracasado. Nuevamente, en 1904, una **Comisión Pro-Ferrocarril** va a proponer unir Argamasilla con Socuéllamos pasando por Tomelloso, y en septiembre de ese año se llegó a acordar que Tomelloso aportara 500.000 pesetas en 10 años para costear un tramo de ferrocarril entre Tomelloso y Alcázar de San Juan, pasando por Alameda de Cervera, en la vía que uniría Alcázar de San Juan con Infantes, que finalmente no se realizaría.

En 1908 el Ministerio de Fomento aprueba el **Plan de Ferrocarriles Secundarios con Garantía de Interés**, en el que figuraba un ferrocarril de Alcázar a Tomelloso para el que, en 1910, Rafael Malate realiza petición acompañada de proyecto, de la que se publica anuncio en la Gaceta de Madrid de 5 de diciembre de 1910 por el que se concedía un plazo de 60 días para la admisión de otros proyectos en competencia. De esta iniciativa nada más se supo.

El Ferrocarril de Cinco Casas a Tomelloso

Pese a todos estos proyectos fracasados, el denodado esfuerzo del tomellosero **Francisco Martínez Ramírez “El Obrero”** conseguiría que esta antigua aspiración de Tomelloso se comience a materializar en 1907, al autorizar el Gobierno la concesión de un ferrocarril de ancho normal que partiendo de la estación de Argamasilla de Alba (en la línea de Alcázar de San Juan a Ciudad Real), y pasando por el pueblo del mismo nombre, llegase a Tomelloso, con una longitud total de 19,250 km.

Las obras fueron realizadas en los seis años siguientes por la Compañía MZA utilizando materiales y elementos de vía de la Compañía ya usados. Finalmente, el 20 de julio de 1913, en plan de pruebas y entre gran expectación del pueblo, llega a Tomelloso la primera locomotora. Al año siguiente, el día 15 de febrero, se inaugura el primer tramo Cinco Casas-Argamasilla de Alba, y el 10 de septiembre de 1914, tras más de 60 años de espera y luchas, el ferrocarril llegaba a Tomelloso, pese a lo cual y por diferencias entre las partes implicadas no hubo ningún tipo de inauguración oficial.

Con objeto de aumentar su rentabilidad, en 1913, durante las obras de ejecución, se estudió la **prolongación del tendido hasta el Río Záncara**, en la línea de Almansa. Sin embargo, la construcción de una estación de clasificación en Alcázar de San Juan, y no en Cinco Casas como inicialmente estaba previsto, y la falta de dinero, abortó la prolongación, de la que se llegó a realizar alguna obra y de la que puede observarse en la actualidad algún resto aislado. Así, se llegó a construir un ramal que desde la Estación Vieja iba en paralelo a la carretera de Pedro Muñoz, a unos 70 metros de distancia a la izquierda de esta, y que se quedó con las traviesas a falta de asentarlas para la colocación en los raíles y con su casilla del guardagujas frente a la Carrasca “La Sandalia”.

La explotación inicial de la línea Cinco Casas-Tomelloso corrió a cargo de la Compañía MZA hasta que, en 1920, los negativos balances económicos la hicieron abandonar, quedando la explotación en manos de la **Compañía Cinco Casas-Tomelloso**. No obstante esta mala situación económica, en 1921 la línea vio la entrada en servicio de los primeros tractores de gasolina en vía ancha, y en 1925 puso en

servicio el primer automotor térmico, conocido como “La Barbería”, que funcionaba con gasógeno y del que se construiría uno para la propia Compañía en 1937.

Pese a todo, la explotación de la línea por parte de la Compañía Cinco Casas-Tomelloso no mejoró los resultados económicos, hasta que finalmente quedó integrada en RENFE en el año 1941 con el resto de ferrocarriles de ancho ibérico. Con esta integración sí que se vivieron momento de esplendor tanto en lo referido al transporte de mercancías (vinos y alcoholes), como de viajeros al no existir medios de transporte alternativos en la localidad, y eso a pesar de que se empleaban 40 minutos para recorrer los 19 kilómetros que separan Tomelloso de Cinco Casas, incluidas las dos paradas en los apeaderos de Las Moyas y Argamasilla.

Su mayor incremento de tráfico lo experimentó en la década de los años 60, en que la implantación de un servicio Omnibus Tipo 70 redujo el tiempo de viaje a 30 minutos. Pese a todo, la competencia de la carretera se hizo patente, evidenciando el desfase de la línea en la que no se había efectuado mejora alguna durante décadas. Esta situación condujo a que por carta de la Dirección General fechada el día 5 de junio de 1970 se ordenase el cierre al servicio de viajeros, cuya supresión se haría efectiva el 21 de noviembre de ese año, si bien el transporte de mercancías continuaría hasta finales de los años 80. La circulación del **tren especial “Manantial del Vino”** el 5 de abril de 1987 fue una de las últimas circulaciones que registró esa línea.

Ya sin transporte de viajeros ni de mercancías, con la estación y su muelle abandonados, se procedió a su desmantelado durante los años 90: sus vías se levantaron, la antigua estación y muelle fueron rehabilitados por el Ayuntamiento de Tomelloso como centros municipales, mientras que sus antiguos terrenos comenzaron a ser urbanizados. También, en 1998 los Ayuntamiento de Alcázar de San Juan, Argamasilla de Alba y Tomelloso subscribieron con RENFE un Convenio para la creación de una “Vía Verde” aprovechando la totalidad de la traza de la línea, compromiso que a día de la fecha lamentablemente aún no ha sido llevado a efecto.

Repitiendo la historia

El viejo ramal Tomelloso-Cinco Casas, con su automotor y sus incómodos vagones de viajeros, con una velocidad lentísima, donde los viajeros, además, tenían que hacer intercambio en Cinco Casas para poder seguir camino bien hacia Andalucía, bien hacia Madrid o Levante, ese viejo ramal fue no obstante un empujón enorme para Tomelloso desde el final de la Guerra Civil hasta que la mejora de las carreteras lo dejaron obsoleto. Fueron más de siete décadas de servicio, con 30 años de intenso uso, en que Tomelloso creyó superar los seculares problemas de olvido de esta comarca por parte de los poderes públicos.

En cualquier caso, ahora, pasado el tiempo y lejos de minimizar el enorme esfuerzo realizado para poder conseguir ese pequeño ramal, es obvio que si Tomelloso hubiera entrado en 1855 en el trazado de las grandes líneas nacionales que en esos años se estaba dibujando, la ciudad que hoy en día conocemos, que pese a su aislamiento durante décadas y la falta de servicios públicos ha logrado convertirse en la octava de Castilla-La Mancha con sus más de 35.000 habitantes, y contar con un movimiento empresarial muy notable dentro de la Región, esta ciudad sería muy distinta a conforme hoy es, no resultando muy descabellado pensar que si hubiera contado con tren desde hace 150 años, habría igualado en tamaño a otras grandes poblaciones de Castilla-La Mancha, como Puertollano o Talavera de la Reina.

Si no hubiéramos estado en desventaja con respecto a Valdepeñas en cuanto al comercio del vino, si no se hubiera tenido que derivar casi toda la producción hacia la obtención de alcohol vínico, con el consiguiente estancamiento de la calidad de nuestros caldos, nuestra imagen frente a los vinos de Valdepeñas no sería la que hoy día es. Y lo mismo para la implantación de servicios estatales en la localidad, normalmente concedidos a Alcázar de San Juan como especie de “capital de La Mancha” no oficial, pero sí oficiosa, pues el privilegiado emplazamiento de Tomelloso en el corredor Andalucía-Levante, en una ruta excelente para multiplicar enormemente la comercialización de sus productos, no hubiera hecho esperar demasiado tiempo la inversión foránea así como la implantación de servicios públicos de todo tipo.

Es obvio, pues, que **Tomelloso debe luchar porque no se repita la historia**, por conseguir lo que en 1852 y 1859 no se consiguió, que los nuevos trazados del ferrocarril del siglo XXI no lo dejen de lado o lo intenten contentar con un ramal, mientras que otras localidades, sin apenas esfuerzo, sin manifestaciones masivas ni lucha de años, sin la pujanza de esta población, ven como la “suerte” les sonrío una y otra vez sin tener que superar “enormes dificultades” que parece ser rodean a Tomelloso. Dificultades que no son técnicas ni geográficas, sino a mi entender miedos de otras poblaciones a perder la hegemonía ferroviaria, y de servicios, que han mantenido durante un siglo y medio, miedo a que Tomelloso se pueda convertir en ese nudo privilegiado del nuevo ferrocarril del siglo XXI que les pueda restar riqueza y peso específico. Un peso específico y político con el que hoy en día, que parecen tenerlo, están tratando de atenuar a Tomelloso.