

III JORNADAS DE HISTORIA DE Daimiel



**III JORNADAS
DE HISTORIA
DE Daimiel**

EDITA	Ayuntamiento de Daimiel
COORDINACIÓN	Museo Comarcal de Daimiel
IMPRESIÓN	Gráficas Moreno

Fotografía de portada:
Vista interior de la Motilla del Azuer. Museo Comarcal de Daimiel.

I.S.B.N.: 978-84-936471-8-6
Depósito Legal: D.L. CR 475-2015

Reservados todos los derechos de esta edición.
Prohibida la reproducción total o parcial sin la debida autorización

© 2015 · Ayuntamiento de Daimiel
© de los textos: los autores
© de las fotografías: los autores

III JORNADAS DE HISTORIA DE Daimiel



MUSEO COMARCAL
DE DAIMIEL


daimiel
AYUNTAMIENTO

ÍNDICE

Presentación. Leopoldo Sierra Gallardo.....	9
Prólogo. Jesualdo Sánchez Bustos	11
La Motilla del Azuer: un yacimiento arqueológico de interés cultural en Daimiel (Ciudad Real)	15
Miguel Torres Mas.	
Notas sobre el poblamiento de época ibérica en Daimiel (Ciudad Real)	31
David Rodríguez González.	
La romanización a través de las necrópolis de incineración en el entorno de Daimiel. Contextos arqueológicos e inferencias culturales dentro del área manchega a partir de los toriles-casas altas (Villarrubia de los ojos), Laminium (Alhambra) y Cerro de las Cabezas (Valdepeñas)	45
Dionisio Urbina Martínez, Catalina Urquijo Álvarez de Toledo y Luis Benítez de Lugo Enrich.	
Los límites del territorio en el paisaje medieval: La articulación del poblamiento en torno a Daimiel	61
Pedro J. Ripoll Vivancos.	
La comunidad mudéjar de Daimiel: Algunas noticias	77
Clara Almagro Vidal.	
Villadiego estuvo en el Río Azuer: Estudio a través de las fuentes documentales	91
Ambrosio Miralles García-Moreno.	
Santa Teresa de Jesús, el Carmen Descalzo y Daimiel (ss. XVI-XXI). Una ofrenda filial	105
Daniel Carrillo de Albornoz Alonso.	
Notas sobre la venta del patrimonio de los moriscos expulsados de Daimiel y del Campo de Calatrava	119
Francisco J. Moreno Díaz del Campo.	
Procesos inquisitoriales contra naturales o vecinos de Daimiel en el siglo XVIII y principios del XIX	135
Juan Gregorio Álvarez Calderón.	
Inicio y desarrollo del ferrocarril en Daimiel (1860-1900)	151
Daniel Marín Arroyo.	
El derecho maestral de Daimiel. Las vicisitudes del Monte Ardales	167
Juan Vidal Gago.	

Daimiel y su archivo. Esbozo histórico local a partir de documentos del Archivo Municipal de Daimiel	183
Carlos Moya Córdoba y Rubén Rodríguez Galán.	
Daimiel en las Guerras Carlistas (1833-1875)	199
Carlos Fernández-Pacheco Sánchez Gil y Concepción Moya García.	
Daimiel durante la dictadura de Miguel Primo de Rivera (1923-1930)	215
Jesús Gutiérrez Torres.	
Intrahistoria del Aeródromo de Daimiel	231
Rafael García-Moreno Arroyo.	
Desafectos ante la justicia popular republicana	245
Iván Fernández-Bermejo Gómez.	
El proyecto de desecación de las Tablas de Daimiel de 1937 a través del registro sedimentario y de las fuentes historiográficas	259
Alberto Celis Pozuelo, Juan I. Santisteban Navarro, Rosa Mediavilla López, Silvino Castaño Castaño y Almudena de la Losa Román.	
Estudio situación del acuífero 23 en 60 años	275
Miguel Román Torres López-Lorenzo.	
Cuatro décadas dando vueltas por las Tablas de Daimiel y la Cuenca del Guadiana	293
José Ramón Aragón Cavaller.	
Arquitectura popular manchega excavada: el caso singular de las cuevas de quintería en el medio rural daimieleño	309
David Cejudo Loro.	
Arquitectura popular en el Parque Nacional de las Tablas de Daimiel. Factores explicativos, tipología y cartografía	325
Óscar Jerez García.	
Rasgos e influencias de la arquitectura modernista en Daimiel	343
Silvia García de la Camacha Martín-Pozuelo.	
La máscara guarrona de Daimiel	359
Jesús Sánchez-Mantero Gómez-Limón.	
La Diosa Romana, de nombre castizo en el jardín francés	375
Mariano José García-Consuegra García-Consuegra.	
Miguel Fisac y la arquitectura posconciliar	389
Ramón Vicente Díaz del Campo Martín Mantero.	

INICIO Y DESARROLLO DEL FERROCARRIL EN DAIMIEL (1860-1900)

Daniel Marín Arroyo

Resumen

La estación de Daimiel, enclavada en la línea que se dirigía desde Madrid hacia Badajoz, fue explotada por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante. Puesta en funcionamiento a partir de 1860, su historia es la de otras muchas de la provincia, es decir, una oportunidad magnífica para la localidad a la hora de crecer (pues por los caminos de hierro vinieron nuevas ideas y pensamientos y se exportaron los vinos y el aceite de Daimiel)... Pero también fue una magnífica oportunidad perdida a la hora de reconvertir la industria local, que se quedó anclada en la de transformación primaria (bodegas, molinos de harina y almazaras). El presente trabajo de investigación recoge distintos aspectos relacionados con la estación de Daimiel a lo largo de su explotación privada en el siglo XIX, ya que la enorme cantidad de información recogida a la hora de elaborarlo nos exige, en el corto plazo, ampliar esta "historia ferroviaria" en la extensión que se merece. Sean las presentes líneas, pues, un primer esbozo de la estación daimieleña, de ese pequeño rincón ferroviario de Ciudad Real que puso a la localidad en contacto con la modernidad del caballo de acero.

Palabras clave

Daimiel, Estación, MZA, Ferrocarril, Tren.

1. Estado de la cuestión

El 3 de junio de 1855 el gobierno liberal de Espartero ponía en marcha la primera ley ferroviaria de nuestro país. Se iniciaba así la normalización legislativa que permitiría el clavado de distintos caminos de hierro por la geografía nacional, animados por la pacificación de la situación interna y por la afluencia de capitales extranjeros, sobre todo franceses. Anteriormente se habían ensayado distintas hipótesis de ferrocarriles en la nación, pero salvo los construidos en Cuba, el Barcelona-Mataró y el polémico de Madrid a Aranjuez, poco

se había avanzado. De ahí que la ley, a pesar de sus defectos por todos conocidos (como un ancho de vía distinto al europeo o la exención del arancel para los productos ferroviarios extranjeros, entre otras muchas cuestiones) fuese necesaria en una nación que pretendía asomarse a la modernidad.

El caso de la provincia de Ciudad Real fue enormemente paradigmático, pues su situación al sur de Madrid la convertían en zona de paso de distintos proyectos ferroviarios que buscaban conectar la capital con los puertos y con la frontera portuguesa. No es de extrañar, por tanto, que por las resacas y pardas llanuras manchegas se fueran clavando con prontitud las vías férreas. No debemos entender, sin embargo, que tal hecho fuera a presuponer el despegue de la industria ferroviaria en Ciudad Real. Si las compañías se animaban a ello era más bien por obligación, por necesidad, que por una intención de surtir a la población de estaciones de ferrocarril. Salvo la capital, el nudo de Alcázar, el de Manzanares, la reserva de Santa Cruz de Mudela y el trasiego de mercancías en Puertollano y Valdepeñas, el resto de estaciones tuvieron un papel secundario para la política de MZA. Aun las anteriormente citadas tuvieron que batirse el cobre para hacer entender a la compañía que era necesaria una política de reparaciones realista y conveniente, puesto que el abandono que sufrían estas instalaciones, en ocasiones, llegó a ser sangrante. La zona de Ciudad Real adolecía siempre de estaciones con pocas vías, de escasos muelles cerrados y cubiertos, de muelles descubiertos sin adoquinar y en pésimo estado, de edificios de viajeros pequeños, insalubres e incómodos, de caminos de acceso embarrados y poco prácticos, de distancias demenciales entre las localidades y el edificio de viajeros, de expediciones en pequeña velocidad que a veces resultaban casi una aventura en sí mismas, etc. Es cierto que MZA tomó cartas en el asunto e intervino en sus estaciones con más o menos acierto, pero las peticiones locales, encabezadas siempre por la alcaldía constitucional (a veces reforzadas con el apoyo directo de los diputados a Cortes, siempre ávidos de apoyo popular) cayeron muchas veces en saco roto.

Afortunadamente el tren en Ciudad Real está siendo revisado con intensidad por distintos investigadores¹, que están poniendo en solfa aquellas cuestiones más interesantes de un medio de transporte que pudo haber cambiado la fisonomía ciudadrealeña (de hecho la modificó en muchos sitios), pero que actuó como agente discriminador en multitud de ocasiones. Las zonas que disfrutaron de ferrocarril, entre otras Daimiel, tuvieron un medio práctico para comerciar con los productos agrícolas y para estar en contacto con el mundo, saliendo del aislamiento propio de las zonas rurales. Pero junto a esta situación quedaban en la provincia, en su zona suroriental y en la noroccidental, enormes vacíos de caminos de hierro que impidieron la completa vertebración del espacio

¹ SÁNCHEZ SÁNCHEZ, Isidro (Coord.), *Castilla-La Mancha contemporánea (1800-1975)*, Madrid, Biblioteca Añil, 1998; GALLEGOS PALOMARES, José Ángel, *Los ferrocarriles en Castilla-La Mancha, 1850-1936. Una red al servicio del capital extranjero*, Ciudad Real, Almud, 2014; MALDONADO, Miguel Antonio, *El ferrocarril en La Mancha*, Ciudad Real, BAM, 2012; MARÍN ARROYO, Daniel, *El ferrocarril en Santa Cruz de Mudela: motor de desarrollo poblacional*, Valdepeñas, UNED, 2007.

provincial y el despegue económico de otras zonas de gran potencial agrario.

En cualquier caso no deberíamos sobredimensionar la incidencia de los caminos de hierro en nuestra provincia. Hicieron mucho por la economía, cierto, pero son varios los autores que afirman que no pasaron de promesa eterna. La construcción deficitaria, los mercados poco o nada activos, los problemas políticos y de orden público, la construcción radial de las líneas, todo ello influyó en la confección de unas compañías ferroviarias que tuvieron siempre enormes problemas económicos para subsistir. Tan sólo algunos momentos puntuales, como la crisis filoxérica de Francia o la I Guerra Mundial, convirtieron a los caminos de hierro en rentables. Daimiel, con su pequeña estación enclavada en la línea de Alcázar a Ciudad Real, sería testigo principal de aquellos momentos. Esta es la crónica de su viaje en el siglo XIX.

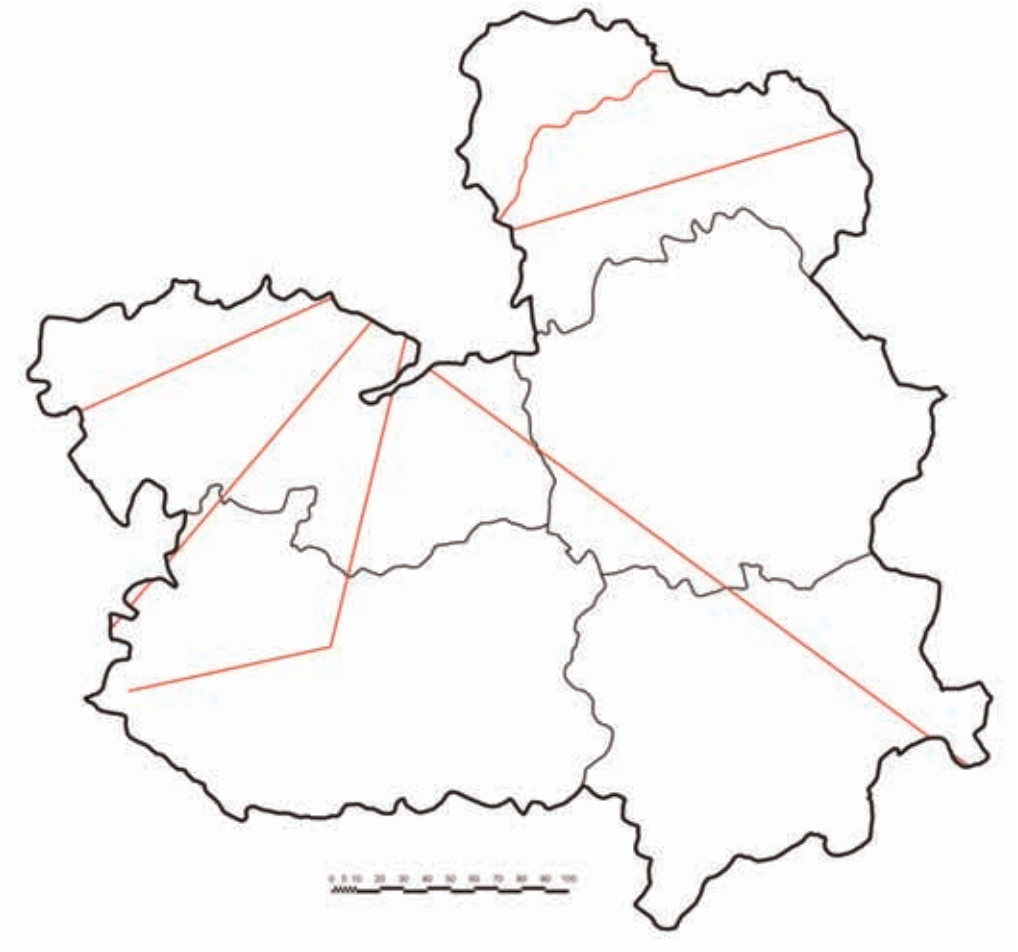


Imagen 1.- Ferrocarriles en Castilla-La Mancha tras las primeras concesiones. 1844-46²

² Elaboración propia a partir de los datos de CORDERO, Ramón, "La construcción" en Miguel ARTOLA, (Dir.), *Los ferrocarriles en España 1844/1943. I. El estado y los ferrocarriles*, Madrid, Servicio de estudios del Banco de España, 1978.

2. El camino de hierro de Daimiel

A la hora de hablar del ferrocarril en la provincia de Ciudad Real tenemos que referirnos, al menos en los primeros momentos, a una enorme improvisación. Una vez pacificado el país tras la primera intentona de los carlistas, los inversores privados proponían caminos de hierro por toda la geografía nacional, los cuales se mezclaban en alegre confusión con los que el Estado entendía como prioritarios (muchos de ellos, por cierto, con trayectos que se solapaban y repetían). Daimiel no iba a quedar al margen de esta circunstancia, afectado por la improvisación gubernamental, la mala información de los periodistas y el cúmulo de proyectos de todo tipo y condición. Un ejemplo de lo que estamos diciendo se produjo en fechas tan tardías como 1856, año en el que desde Madrid saltaron las alarmas debido a un supuesto informe que se había realizado al terminarse los estudios de campo de la sección de Alcázar a Ciudad Real, el cual exigía el abandono de toda la parte construida³. Esta información errónea y, pensamos, interesada, no tenía razón de ser, puesto que en ningún momento se puso en duda el trayecto hacia el Oeste peninsular (lo que sí ocurrió en la línea del Mediodía con el debatido itinerario por Valdepeñas o por Infantes). Además, en fechas tan tempranas como 1845 ya iba quedando claro que los caminos de hierro pasarían por la entonces villa daimieleña. La empresa del ferrocarril de Madrid a Cádiz, que había comenzado los trabajos preliminares de una línea que no llegó a ver la luz, ya barajaba la posibilidad de llevar el camino de hierro bien por Valdepeñas (donde se ponderaba la importancia del vino), bien por Daimiel, en donde se hacía referencia al cereal de La Mancha⁴. El proyecto no se llevó a cabo, pero ya tomaba en consideración a la población de Daimiel como punto de interés.

Sería la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante la que haría realidad la estación de la localidad, toda vez que fue la concesionaria del camino de hierro de Madrid a Badajoz. El 25 de febrero de 1859 se sancionó la Real Orden que contenía el pliego de condiciones particulares para la concesión de la primera sección del ferrocarril de Alcázar a Badajoz, en su trayecto hasta Ciudad Real. El acuerdo al que llegaron Gobierno y Compañía establecía, en el tramo anteriormente citado, estaciones en la Venta de Herrera, Manzanares, Daimiel, Almagro, Miguelturra y Ciudad Real. La totalidad del trayecto quedaba dividida en tres secciones (Alcázar-Venta de Herrera, Venta de Herrera a Daimiel y Daimiel a Ciudad Real). El proyecto hasta la Venta de Herrera era el aprobado por R.O. de 21 de abril de 1857, presentado por Mariano Cervigón y José Baldasano. El de Venta de Herrera a Ciudad Real era el aprobado por R. O. de 7 de marzo de 1853, dando a los terraplenes, desmontes y obras de fábrica las dimensiones fijadas en las órdenes de 20 de febrero y 1 de marzo de 1854. Se

³ Periódico diario *La Época*, Madrid, 2 de octubre de 1856.

⁴ Periódico diario *El Eco del comercio*, Madrid, 30 de agosto de 1845.

establecía una estación de primer orden en Ciudad Real, tres de segundo en Alcázar, Manzanares y Almagro y tres de tercero en Venta de Herrera, Daimiel y Miguelturna. La línea contaba en sus primeros momentos con un material móvil mínimo de veinte locomotoras, diez coches de primera, veinte de segunda y cuarenta de tercera, junto con cien vagones cubiertos, ochenta descubiertos y diez furgones para equipaje⁵, siendo inaugurado el tramo de Manzanares a Daimiel el 1 de octubre de 1860, de 22 kilómetros⁶.

Al igual que ocurrió en Santa Cruz de Mudela o en Valdepeñas, estaciones éstas de la sección Manzanares-Córdoba, las primeras intervenciones de MZA en la localidad no fueron demasiado intensas. Casi podría decirse que la instalación en Daimiel fue meramente testimonial, puesto que el verdadero interés de la compañía era llegar cuanto antes a la frontera portuguesa y poner en comunicación la capital de España con el país vecino. A estos primeros momentos de instalaciones básicas tenemos que añadir la escasa vertebración del mercado interno de la localidad, que aún no había despertado al comercio del vino o del aceite, y un hecho que ya se iba poniendo de manifiesto y que quedaría patente unos años después: el negocio ferroviario, que se suponía excelente, no daba los resultados apetecibles en España. Con instalaciones muy básicas, carriles de hierro en lugar de acero y con un trayecto basado casi en su totalidad en la vía única (aunque los caminos de hierro se hicieran casi siempre con explanaciones pensadas para la doble vía), las compañías privadas terminaron por admitir que la enorme extensión de vías por la Península Ibérica, llevada a cabo desde la sanción de la Ley de Ferrocarriles (3 de junio de 1855) a la crisis económica de 1866, no iba a proporcionar los beneficios deseados.

Cuadro 1.- Primeros horarios de la estación de Daimiel⁷			
Alcázar a Daimiel		Daimiel a Alcázar	
Salida	Llegada	Salida	Llegada
12:00	14:24	08:30	11:00
18:10	20:40	14:25	17:00
01:10	03:30	22:05	00:29
Madrid a Daimiel		Daimiel a Madrid	
Salida	Llegada	Salida	Llegada
07:00	14:24	14:35	22:32
20:30	03:30	20:30	07:50

⁵ Periódico semanal *Gaceta de los caminos de hierro*, Madrid, 6 de marzo de 1859. Los únicos coches que iban cerrados y con cristales eran los de primera y segunda, mientras que los de tercera llevaban únicamente cortinas.

⁶ Periódico semanal *Gaceta de los caminos de hierro*, 7 de octubre de 1860.

⁷ Elaboración propia a partir de los datos recogidos en el Periódico diario *La época*, números de 8 de octubre y 9 de noviembre de 1860.

Por tanto no sorprende lo más mínimo el que la estación daimieleña tuviera, en el primer momento de su existencia, únicamente tres trenes de viajeros con los que acceder a Alcázar de San Juan y dos hacia la capital de España, lo que evidencia el lento despegue de las instalaciones ferroviarias en Daimiel.

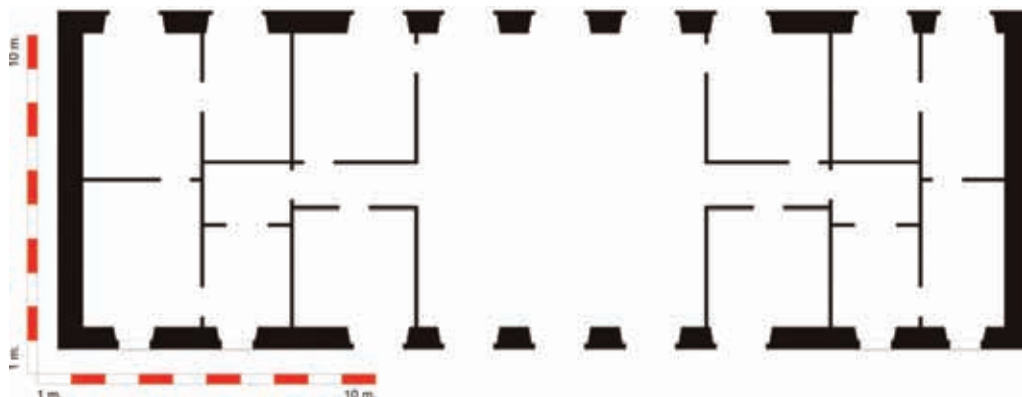


Imagen 2.- Primera planta de la estación de Daimiel. 1860⁸

Con respecto al edificio de viajeros, como ya hemos dicho con anterioridad correspondía al modelo que MZA tenía dispuesto para las estaciones de tercera, y que se repetiría en Valdepeñas (hasta 1918), Santa Cruz de Mudela, Almuradiel, etc. El edificio, con nueve puertas al andén y cinco a la calle, tenía un gran vestíbulo central, y distribuía las habitaciones en dos grupos. A la derecha se encontraban las del Jefe de Estación y a la izquierda se situaban las dependencias propias del servicio ferroviario: cuarto del telégrafo, expediciones de pequeña y gran velocidad, habitaciones para el factor, etc. El hecho de repetir el esquema en todas las estaciones de la línea de la misma categoría permitía a la compañía ahorrar dinero en nuevos diseños, repitiéndose los planos insistentemente. De hecho las dimensiones de 28 metros de largo por unos 9 metros y medio de ancho serían una constante en todos los edificios de MZA.

Con respecto al edificio, en su parte externa se configuraba sin marquesina y en primera instancia con una altura menor de la que luego tendría finalmente. La estación, en sus primeros momentos, fue suficiente para Daimiel, puesto que los primeros años de funcionamiento no tuvieron demasiada intensidad (lo mismo ocurrió en Valdepeñas, donde aún no se había puesto en marcha todo lo relacionado con el transporte a gran escala de vino). Ahora bien, si los primeros momentos no demandaban cambios de magnitud en el edificio, a partir de 1880 éstos se hacían completamente necesarios. MZA respondió de

⁸ Elaboración propia a partir de los datos del Archivo Histórico del Ferrocarril (en adelante AHF), Signatura M-0006-002.

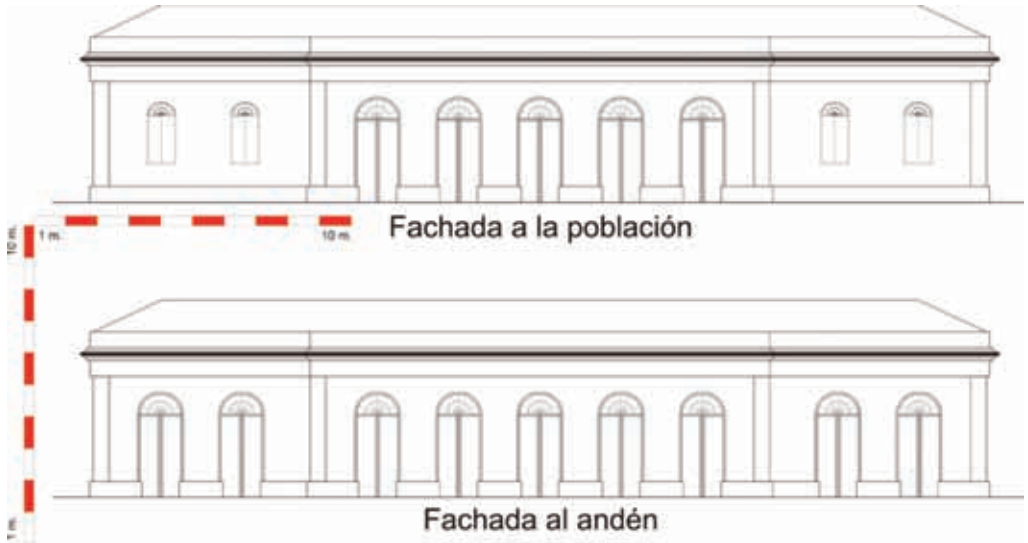


Imagen 3.- Estación de Daimiel. 1860⁹

distinta manera, como veremos más adelante, pero hay una cuestión que se pone de manifiesto: desde el primer momento la compañía iba a tener un distanciamiento claro con el ayuntamiento local, distanciamiento que llegó a ser incluso desprecio. Esta forma de actuar no era una novedad: en Valdepeñas la compañía demoró la puesta en marcha de la estación durante un año y se negó a construir el paseo hacia la estación¹⁰; en Santa Cruz de Mudela las expropiaciones se pagaron a regañadientes y, en ocasiones, a un precio menor de lo acordado¹¹. Pero en Daimiel la situación era enormemente injusta, sobre todo porque afectaba a la funcionalidad de la vida diaria y porque tuvo que intervenir la autoridad superior para intentar resolver el pleito entre MZA y el ayuntamiento local.

En efecto, en septiembre de 1860 Agustín Vital, que era el alcalde de entonces, intentó reunirse con el ingeniero jefe de la compañía, el cual le había evitado. El asunto que había que tratar no era menor, puesto que se trataba de la puesta en funcionamiento, bien reparados, arreglados y con su anchura, de los caminos afectados por la vía férrea y de sus correspondientes pasos a nivel. Pero también había que tratar la negación de la compañía a la hora de hacer una alcantarilla en una balsa creada al lado de la ermita de de San Isidro, ya que al terraplenar la zona se hizo una represa que hacía que esas aguas se embalsaran de forma artificial, ocasionando enormes problemas. MZA, con su

¹⁰ MARÍN ARROYO, Daniel, *El ferrocarril en la comarca de Valdepeñas. Estaciones, líneas y proyectos*, Puertollano, Ediciones C&G, en prensa.

¹¹ MARÍN ARROYO, Daniel, *El ferrocarril...*, pág. 72.

habitual diplomacia, intentó aplacar los ánimos afirmando que los pasos a nivel ya se estaban estudiando, al igual que también se pretendía analizar la instalación de una alcantarilla, a pesar de que el ingeniero de la compañía afirmaba que la represa de las aguas era natural y no debida a la construcción del camino de hierro.

La verdad es que la acumulación de agua debía ser de cierta importancia, puesto que el empresario que gestionaba las diligencias de Ciudad Real a Daimiel, Ramón Trujillo, hizo constar, en noviembre de 1860, el mal estado del camino que iba a la estación por el “charco inmenso” que existía en mitad del mismo. En un mes la situación se había deteriorado tanto como para amenazar el ayuntamiento local con acudir a los tribunales si no se satisfacían las demandas de los daimieleños.

Pero el clímax de la situación llegó en marzo de 1861. Tras más de seis meses de funcionamiento de la estación la situación de los pasos a nivel seguía estancada. El municipio, desoyendo la ley de policía de ferrocarriles y en vista del poco interés de MZA en acelerar la gestión, se jugó un órdago: dio permiso a los ciudadanos de cruzar la vía por donde mejor les pareciese. La compañía, que tenía a sus ingenieros enfrascados en los múltiples proyectos de tendido de ralles hacia distintos puntos de la geografía nacional, no estaba dispuesta a que éstos sufrieran una demora por las peticiones (más que razonables) de un pueblo en mitad de La Mancha. De nuevo se vuelve a recibir a los enviados municipales, y de nuevo se les comenta que los pasos a nivel están en estudio, conformándose un expediente a tal fin. Sin embargo los dirigentes municipales, demostrando que no se creían nada de lo que la compañía decía, se pusieron en contacto con la división de ferrocarriles del cuerpo nacional de ingenieros de caminos, canales y puertos, que en una encendida respuesta recriminó a MZA su actitud, ya que en el tiempo transcurrido desde la puesta en marcha del camino de hierro habría dado tiempo a formalizar los 16 pasos pedidos por los vecinos de Daimiel; es más, la autoridad hacía responsable a la compañía de los accidentes que pudieran producirse en la zona debido al cruce de peatones por lugares indebidos¹².

Sin embargo, y a pesar de lo pedido por el ayuntamiento local, a pesar de la filípica de la superioridad ferroviaria y a pesar de la vulneración, por parte de los vecinos de Daimiel, de la ley de policía de ferrocarriles (con el peligro que ello conllevaba) la compañía no aprobó definitivamente el expediente de pasos a nivel en Daimiel hasta el 11 de junio de 1863¹³, lo que prueba que la actitud de MZA no era la propia de una empresa preocupada por instalar unas dependencias adecuadas y lógicas con las que la población pudiera comenzar a trabajar. Esta actitud no tenía sentido, pero responde a lo que venimos afirmando en el presente artículo: el escaso interés de la compañía en estaciones

¹² AHF, Signatura C-1251-003, Expediente 1.

¹³ AHF, Signatura C-1251-003, Expediente 2.

que ellos entendían poco o nada interesantes, aunque luego quedase demostrado que el tráfico desde las mismas proporcionase a MZA pingües beneficios.

3. El pueblo pide... Y MZA decide

La primera instalación de Daimiel, además del edificio de viajeros, contaba con un muelle de mercancías descubierto, un muelle cubierto y no cerrado, una vía apartadero (la más próxima al edificio de viajeros), la vía general al lado de la anterior, dos andenes para viajeros, una vía de servicio para el muelle y otra de playa que se adosaba a la general. Las modificaciones de este esquema fueron variando con el tiempo, pero siempre tuvieron como criterio el parecer de la compañía y no las peticiones de la localidad, que eran bastante justas y meditadas. El esquema, volvemos a insistir, era suficiente en los primeros momentos, pero desde el principio hubo que atender distintas cuestiones que había que reformar y que derivaban del poco celo puesto en la construcción de las instalaciones en Daimiel. Solamente así se puede entender el que se tuviera que afirmar, en septiembre de 1863, el patio de mercancías en Daimiel. Como la construcción había sido hecha de forma precipitada la explanada que utilizaban los vecinos para pasar los carros con mercancías era de tierra, lo que provocaba un inmenso barrizal cuando llovía, además de hundimientos muy perjudiciales. Por eso se tuvo que afrontar la reparación por valor de 4900 reales de vellón¹⁴. No sería éste el único arreglo debido al "descuido" de MZA, ya que menos de seis años después de haberse inaugurado se tuvo que reparar la báscula puente de la estación, la cual, al decir de los propios daimieleños, nunca funcionó bien, se instaló en el peor sitio posible y no era adecuada para los carros¹⁵.

En 1877 también se llevaron a cabo distintas gestiones para elevar el suministro de agua en el tramo entre Manzanares a Ciudad Real, instalando una cuba de madera en Daimiel con bomba y pozo, todo lo cual costó 1000 reales¹⁶. Pero sin duda alguna el gran proyecto fue el intento municipal de que MZA construyera un camino hacia la estación o, al menos, limpiara el que ya había, que por lo que ya hemos comentado no era demasiado adecuado. La fecha de esta gestión es enormemente importante: septiembre de 1881. Y lo es porque justo en esos momentos Francia y España habían llegado a un acuerdo con respecto al transporte de vino hacia el país vecino. Como consecuencia de la filoxera las viñas galas no producían el suficiente producto como para cubrir la demanda nacional, así que a partir de 1878 los caldos españoles comenzaron a experimentar una demanda desconocida hasta entonces. Po-

¹⁴ AHF, Signatura C-0885-001, Expediente 4.

¹⁵ AHF, Signatura C-0885-001, Expediente 7.

¹⁶ AHF, Sig. C-1284-004, Expediente 1.

dríamos decir que el convenio llegó en el momento justo, dado que el ferrocarril ya estaba asentado y comenzaba a remontar la peligrosa crisis de 1866, extendiendo sus ramales por la geografía en un segundo impulso constructor, más modesto que el primero, pero de cierta importancia. Por tanto no es sorprendente el que los regidores locales, animados por el crecimiento de la venta de vino a través de los caminos de hierro, pidiesen a MZA el arreglo del camino para poder transitar hacia la estación de forma más adecuada. Ahora bien, la compañía, firmemente asentada en su propósito de no regalar a Daimiel lo que sí estaba otorgando a otras poblaciones, como Valdepeñas, decidió no llevar a cabo esta propuesta municipal, basándose en que esas mercancías llegaban a la estación desde la propia localidad y desde otras limítrofes atravesando caminos de herradura sin afirmar ni conservar, así que el último trayecto hasta los muelles de MZA, que contaba con 922 metros sin empedrar, se podía hacer por quien había transitado kilómetros por caminos infames para vender sus vinos¹⁷. Quizás en este caso sea en el que mejor se pueda contemplar el poco aprecio de la compañía por la estación de Daimiel, que se quedó sin un camino aparente en plena vorágine exportadora.

4. Interacción de MZA con la industria local

Curiosamente, y en la interacción con el empresariado local, la actitud de la compañía era muchísimo más relajada que con las autoridades locales. Ya en 1869 el Marqués de Mudela consiguió una vía transversal hacia su bodega, situada enfrente de los muelles de la estación y presupuestada en 2300 reales de vellón en 9 marzo de 1869, a lo que el empresario tenía que sumar los gastos necesarios para arreglar la explanación a fin de asentar la vía y los 240 reales por año en concepto de alquiler¹⁸.



Imagen 4.- Membrete de Bühler y Cassin. AHF, Signatura D-0053-002, Expediente 3.

La bodega del marqués terminó pasando a manos de empresarios franceses, que ya en 1887 comenzaron a interactuar con MZA, puesto que se renueva el contrato de vía apartadero (que había firmado el marqués en su momento a través de una concesión enormemente ventajosa debido a la exención del 50%

en los derechos de carga y descarga en Daimiel, aspecto confirmado por Orden de 23 de abril de 1893¹⁹). La bodega, que comenzó a dar beneficios en

¹⁷ AHF, Signatura C-0885-001, Expediente 10.

¹⁸ AHF, Signatura C-0885-001, Expediente 8. Curiosamente el marqués de Mudela, que no tuvo ningún inconveniente en abonar el alquiler y los gastos derivados de la instalación en Daimiel, se resistió a hacer lo mismo en Valdepeñas, motivo por el cual MZA terminó levantando la vía de servicio.

¹⁹ AHF, Signatura D-0053-002, Expediente 3.

unos momentos enormemente interesantes para el vino daimieleño, fue creciendo en esos años finales del XIX, instalándose en febrero de 1891 la casa de la bodega de Cassin e Yssanjou, contando para ello con la aprobación de la compañía debido a que la construcción tenía algunas ventanas hacia la vía²⁰.

Otro empresario que interaccionó con MZA con acierto fue Francisco Rodríguez, que instaló en las inmediaciones de la estación una fábrica de orujo y de jabonería en 1888. De nuevo comprobamos cómo, tras más de 25 años de funcionamiento de la estación, los empresarios acudían prestos a utilizar sus servicios como un medio pertinente de elevar su cifra de comercio y al objeto de utilizar el ferrocarril como transporte más o menos rápido y fiable. Francisco Rodríguez, al igual que otros empresarios de la localidad, pretendía abrir un hueco en el muro de cerramiento de la estación para pasar por él una vía transversal que diese servicio a la fábrica. La puerta que se pedía medía 2,50 metros de anchura, pero se tardaron dos años en poder llevarla a cabo debido a los malentendidos entre MZA y la empresa de orujo de Daimiel, sobre todo a raíz de determinar quién debía hacerse cargo de las obras. Una vez aceptado que era la empresa quien tenía que afrontar el pago se dio por zanjado el asunto y se consiguió la puerta que comunicaba las vías de la estación con la empresa de aceites y orujos de Francisco Rodríguez, el cual terminaría instalando una transversal con sistema Decauville, es decir, una vía de 60 centímetros de ancho con carril y traviesas de metal, apta para vagonetas y con una particularidad que la hacía enormemente ventajosa: cuando se terminaba el trabajo se podía desmontar, lo que permitía al empresario local pagar menos por los gastos de alquiler y servidumbre del terreno de MZA²¹.

Por supuesto también hubo problemas con las empresas, aunque resueltos gracias a la intermediación de fuerzas mayores. En mayo de 1896 las bodegas que quedaban por abrir un hueco hacia el ferrocarril, esto es, las de Gómez Samper, elevan un proyecto a MZA para abrir un hueco en el muro de cierre de la estación. Como siempre, la compañía aprobó el borrador, haciendo la prevención de que una copia de la llave la tuviera siempre el jefe de estación, advirtiendo de que la compañía podía suprimir la puerta cuando así lo quisiera y solamente se podía usar ésta en las horas marcadas como actividad laboral para los muelles. El problema se hizo patente el 14 junio de 1896, ya que el jefe de sección de la línea advertía de que los trabajos de la puerta habían comenzado sin que se hubiera recibido todavía la autorización, lo que vulneraba la ley de policía de ferrocarriles. Se ordenó la suspensión de los trabajos, pero el 15 de junio se seguía trabajando, por lo que se amenazó con denunciar a Samper. Y he aquí que el Gobernador de Ciudad Real, que no había mostrado una rapidez inmediata para pedir a MZA que hiciese realidad las de-

²⁰ AHF, Signatura C-0885-001, Expediente 20.

²¹ AHF, Signatura C-0885-001, Expediente 15.

mandas del ayuntamiento local, ahora actuaba en beneficio del bodeguero, escribiendo a la compañía y pidiendo que mientras llegaba la autorización definitiva se permitiera el uso de la puerta de manera provisional. Esta cuestión, que vulneraba todas y cada una de las leyes de policía habidas y por haber, fue sin embargo aceptada por MZA, demostrando así que sus decisiones muchas veces no tenían fundamento cuando tenían que sortear los dictámenes de la superioridad política²².

En cualquier caso no fue esta la única actuación arbitraria y movida por los deseos de la compañía de no contrariar a los empresarios poderosos o a los políticos provinciales o regionales, ya que en diciembre de 1897 los señores Gaubert y compañía, bodegueros de importancia que hacían sus embarques hacia Sax, en Alicante, y de allí a Francia, plantearon a MZA algo que no permitía al resto de exportadores: la posibilidad de subir al muelle descubierto (que todavía no estaba adoquinado) unos carros especiales que se usaban para el transporte de bocoyes y toneles hacia la estación. Dichos vehículos, usados por otros empresarios en la localidad, tenían un problema: pesaban demasiado y alteraban el firme del muelle. Pero la insistencia de los bodegueros, su importancia y el hecho de ser clientes de la línea no solamente en Daimiel, sino también en Alicante, motivó el permiso especial para los Gaubert en agosto de 1898²³.

5. Conclusión. Una estación, una compañía, una ciudad

El 1 de agosto de 1887 la prensa nacional se hacía eco de una visita que hicieron a Daimiel varias personalidades. En el acto se inauguraron la escuela de niños y la de niñas, junto con el pósito, la academia de música y la administración de consumos, todo ello por un total de 30.000 pesetas. Pero también se dice que el material indispensable para la enseñanza faltaba, aunque se tenía pensado adquirir con prontitud²⁴. Diez años después, y adelantándose a otras grandes villas y ciudades de la provincia, llegó el alumbrado eléctrico a Daimiel. En su primera fase se instaló una máquina semifija Marshall de 100 caballos, insuficiente para una población de 20.000 habitantes pero con vistas a su ampliación en el corto plazo. Movida por carbón, que era barato por provenir de Puertollano y costar 20 pesetas la tonelada, no se podía pensar en la condensación por agua por estar ésta monopolizada por una industria local y ser enormemente cara. El fluido se producía con dos dinamos Oerlikon y la red estaba calculada para 2.500 lámparas. El día de la inauguración lucieron 300 lámparas del alumbrado público y 200 particulares. Inauguración, claro, con procesión cívica, con banda municipal, con misa en Santa María y luego

²² AHF, Sig. C-0885-001, Expediente 14.

²³ AHF, Sig. C-0885-001, Expediente 24.

²⁴ Periódico diario *El imparcial*, 1 de agosto de 1887.

con bendición de las máquinas de "Electra de Daimiel"²⁵, que tenía un capital social de 100.000 pesetas. El presidente de la compañía era el ingeniero Tomás Sturgess²⁶.

Sin embargo, y a pesar de estas modernidades y ventajas, MZA nunca consideró a Daimiel como un punto a tener en cuenta en su red ferroviaria. Otras localidades más pequeñas, como Santa Cruz de Mudela, tuvieron una enorme importancia debido a la reserva de máquinas; en otras poblaciones del entorno, como Valdepeñas, el vino jugó un papel fundamental a la hora de reformar edificios y vías con prontitud. Pero en Daimiel no se llevaron a cabo grandes obras de infraestructuras, al menos en el siglo XIX. Es verdad que, como veremos en futuros artículos sobre el particular, el siglo XX trajo algunas reivindicaciones de los ciudadanos daimieleños (sobre todo el anhelado muelle cubierto y cerrado y la ampliación de vías), pero nunca se llevó a cabo la modificación del edificio, ni se cambiaron las vías para adaptar la estación a poder realizar un cruce más seguro y fiable entre andenes (cruzar dos vías, como hay que hacer hoy en día, era un enorme peligro en una época de gran trasiego de máquinas), ni se instaló el alumbrado eléctrico en la estación hasta bien entrado el siglo XX... Las desatenciones de MZA, enormemente hirientes si las comparamos con las de otras poblaciones, fueron todavía más despóticas al comienzo de la andadura de la estación de Daimiel. El asunto de los pasos a nivel puso de manifiesto que la arbitrariedad de la compañía podía afectar (de hecho lo hizo) de la peor manera a una población que vivía de lo que el campo producía y que podía utilizar el ferrocarril como un medio excelente para traficar con materias primas. Sin embargo las apetencias de MZA por llegar cuanto antes a la frontera con Portugal hicieron que la desatención fuese la nota dominante en los primeros años de la estación, prolongados en un epílogo complejo hasta 1910, momento en el cual las reformas comenzaron a llegar a Daimiel.

Sin embargo distintos empresarios de la ciudad no tuvieron tantos problemas a la hora de interactuar con la compañía ferroviaria, lo que demuestra que la actuación de ésta se movía por unos intereses económicos claros y por el deseo de agrandar a unas autoridades provinciales siempre pendientes de resolver asuntos en su ámbito geográfico (aunque bien es cierto que la Diputación de Ciudad Real estuvo "despistada" en esos primeros cuarenta años de andadura del tren en Daimiel). Sea como fuere la historia que aquí hemos tratado de condensar nos refleja el apasionante mundo de los caminos de hierro y nos incita a seguir investigando en la idiosincrasia y particularidades de la estación ferroviaria de Daimiel, algo que a buen seguro haremos en sucesivos trabajos de investigación.

²⁵ Revista semanal ilustrada *Industria e invenciones*, Barcelona, 10 de julio de 1897.

²⁶ *Revista ilustrada de banca, ferrocarriles, industria y seguros*, Madrid, 25 de junio de 1897.

6. Fuentes y bibliografía

- Revista ilustrada *de banca, ferrocarriles, industria y seguros*.
- Periódico diario *El Eco del comercio*.
- Periódico diario *El imparcial*.
- Periódico semanal *Gaceta de los caminos de hierro*.
- Revista semanal ilustrada *Industria e invenciones*.
- Periódico diario *La Época*.

- AHF, Signatura C-0885-001.
- AHF, Signatura C-1251-003.
- AHF, Sig. C-1284-004.
- AHF, Signatura D-0053-002
- AHF, Signatura M-0006-002.

CORDERO, Ramón, "La construcción" en Miguel ARTOLA, (Dir.), *Los ferrocarriles en España 1844/1943. I. El estado y los ferrocarriles*, Madrid, Servicio de estudios del Banco de España, 1978.

GALLEGO PALOMARES, José Ángel, *Los ferrocarriles en Castilla-La Mancha, 1850-1936. Una red al servicio del capital extranjero*, Ciudad Real, Almud, 2014.

MALDONADO, Miguel Antonio, *El ferrocarril en La Mancha*, Ciudad Real, BAM, 2012.

MARÍN ARROYO, Daniel, *El ferrocarril en Santa Cruz de Mudela: motor de desarrollo poblacional*, Valdepeñas, UNED, 2007.

SÁNCHEZ SÁNCHEZ, Isidro (Coord.), *Castilla-La Mancha contemporánea (1800-1975)*, Madrid, Biblioteca Añil, 1998.