

Desarrollo histórico del ferrocarril en Villarrobledo.

El hecho de que Villarrobledo cuente entre sus infraestructuras con una estación de ferrocarril, hace de la citada ciudad un enclave de relevancia en el territorio. Lo que refuerza el estatus de tal enclave de gran nudo de comunicaciones terrestres en la llanura manchega.

Lo que actualmente consiste en un servicio de traslado de personas en diversas zonas de la Submeseta sur y Sureste peninsular, hasta no hace mucho tiempo también permitía el intercambio de sendas y muy diversas mercancías. Hecho que fue clave en el crecimiento de dicha población durante buena parte de las últimas dos centurias.

No se puede comprender la presencia de tal infraestructura en la ciudad sin atender a los factores que facilitaron la construcción de la misma a mediados del siglo XIX.

Dentro de los condicionantes geográficos, la ubicación de Villarrobledo en un punto céntrico de La Mancha es crucial. Ya que permite fácil comunicación entre el centro de la Península Ibérica y la costa mediterránea. O lo que es lo mismo, el dominio de las llanuras en esta área, permite la ejecución de una obra ferroviaria de menor coste, ya que no exige una gran alteración del entorno existente y facilita la rápida conexión entre Madrid, la capital del Estado español y los principales puertos levantinos.

Entre las cuestiones políticas cabe destacar el reinado de Isabel II de Borbón (1833-1868) como el asentamiento del liberalismo en España. La cual era hasta entonces un régimen Absolutista en lo político y agrícola en lo económico.

Será durante el reinado de la reina «de los tristes destinos» en que el país evolucione a un régimen parlamentario en lo político y capitalista en lo económico. Lo que implicó una lenta y difícil modernización del Estado (debido a las resistencias ofrecidas por las castas absolutistas adscritas al carlismo y la inestabilidad de los nuevos gobiernos liberales), que poco a poco se fue haciendo efectiva.

Será el ferrocarril, una de las grandes banderas de esta nueva modernidad. Por lo que el desarrollo de la red ferroviaria española, iniciándose por primera vez en la colonia de Cuba en 1837 (La Habana-Güines) y llegando a la Península Ibérica en 1848 (Barcelona-Mataró).

Lo que inicialmente se proyectó (dentro de una fuerte rivalidad entre las diferentes burguesías urbanas) como una línea entre Madrid y Valencia, fue descartada por la dificultad de sortear las montañas del Sistema Ibérico. Siendo Alicante la opción más rápida y rentable.

En ese contexto, la compañía ferroviaria Madrid-Zaragoza-Alicante acometió la obra que permitió la conexión entre la capital del Estado y la ciudad del Alacantí. Siendo inaugurada la línea en el año 1858, quedando Villarrobledo como una de las 22 paradas del trayecto original.

Para este punto, cabe destacar la acción del político isabelino Juan Ferreira. Gallego de nacimiento y villarrobletano de adopción (marido de la aristócrata villarrobletana Concepción Aparicio), quien se valió de su influencia como ministro de Justicia entre los años 1853 y 1854, y otras herramientas a su alcance, para que la Villa de los Robles contase con una estación en tal línea ferroviaria.

Si bien es cierto que el itinerario se inauguró en el año 1858, ya existía una vía operativa entre Albacete y Villarrobledo (cuyo origen se situaba en Madrid), en las que se efectuaron pruebas de velocidad.

La ubicación original de la primera estación difiere de la actual, debido a que la primera construcción se realizó fuera del recinto amurallado de lo que en su día era Villarrobledo, en el inicio del antiguo camino de Andalucía, actual carretera de Munera.

Será en este emplazamiento, cercano al ya desaparecido convento de San Francisco y el antiguo molinar ubicado en la Vega de San Cristóbal. En el que la reina Isabel II de Borbón se bajaría del tren para inaugurar tal edificio el 24 de mayo de 1858. Para posteriormente descansar y disfrutar de los placeres villarrobletanos antes de continuar con su viaje inaugural hacia la luminosa ciudad del Benacantil.

De igual interés es el transcurso que siguen las vías ferroviarias a lo largo del término municipal. Dejando atrás el río Córcoles en la provincia de Ciudad Real, para discurrir entre Malagana y la aldea de Merendaderos. Desde Villarrobledo continúa al sur del Cerro del Guijoso, para seguir el trayecto por las inmediaciones de las Ventas de Alcolea y Casas de Peña, dejando muy al sur las elevaciones de las Beatas.

También se debe mencionar el servicio que ofrecía la estación en lo referente a articular el territorio circundante a tal infraestructura. Puesto que la posterior construcción de apeaderos (paradas de tren sencillas que no suelen contar con servicios como venta de billetes, salas de espera o atención al viajero) como la de Matas Verdes en las inmediaciones de las Ventas de Alcolea, Peralta en las cercanías de la Cañada de Valdelobos y la de Gangueras en las proximidades de Malagana.

La labor de los citados apeaderos era vital, debido a que permitían un rápido transporte para los jornaleros entre la Villa y el campo.

Otro punto a tratar es la ampliación de las líneas de la Compañía Madrid-Zaragoza-Alicante hacia Andalucía en la década de 1860. Lo que despertó la rivalidad entre las burguesías de Alcázar de San Juan y Villarrobledo. Postulándose ambas poblaciones como puntos de referencia desde los que podrían arrancar nuevas vías.

Aparentemente la opción de Villarrobledo era más sencilla, puesto que planteaba continuar el ferrocarril adaptándose a la orografía del sur peninsular. La línea plantearía continuar en dirección a Alcaraz, en el pie de la sierra homónima. De ahí conectar con el río Guadalquivir a través del río Guadalmena.

Como contra, tal población se ubicaba más lejos de la capital, lo que implicaba que la línea ferroviaria tuviera más recorrido.

Por otro lado, el proyecto de Alcázar de San Juan planteaba llegar hacia el Guadalquivir cruzando Sierra Morena, lo que implicaba la construcción de una costosa infraestructura. No obstante, será la cercanía a Madrid de este último municipio y una comunicación «más directa» a través de los campos de Calatrava y de Montiel, lo que materializaría la ejecución de este proyecto como la conocemos hoy. En detrimento de Villarrobledo.

Tales líneas serían la Línea Madrid-Córdoba-Sevilla (1861) o la Línea Madrid-Málaga (1861). También la presencia de Albacete al Este de la Villa, hizo que se construyera la línea Madrid-Cartagena (1863), cuya bifurcación se ubicaba en la Ciudad de los Llanos y las navajas.

A pesar de que tal proyecto no se pudo realizar, Villarrobledo experimentó un gran crecimiento económico debido a que podía exportar la ingente producción agroindustrial (fundamentalmente vitivinícola almacenada en las excepcionales tinajas de fabricación local).

La ecuación conformada por una producción agrícola importante, sumando la creación in situ de toda una variedad de contenedores cerámicos para la misma, y añadiendo la posibilidad de distribuir todo ello a través de la red ferroviaria. Introdujo a la Carrasca entre los viñedos que era Villarrobledo en toda una serie de mercados, tanto a nivel regional, como estatal, como internacional. Yendo las producciones villarrobletanas, desde el interior peninsular, hasta más allá del mar.

Ello desembocó en un crecimiento económico y poblacional, que hizo que los servicios de la estación original fueran insuficientes, siendo construida una nueva estación en 1925 cuyo emplazamiento se ha mantenido hasta el día de hoy. En el que además de los nuevos múltiples servicios que ofrecía, también se generó un pequeño distrito ferroviario en torno a la misma.

Hay que citar también la huella que el ferrocarril ha dejado en la toponimia urbana villarrobletana, siendo la Calle de la Estación, la calle original en la que desembocaba la primera estación (hoy desaparecida). Así como el nombre de la calle donde se ubica la actual estación, dedicada a Juan Ferreira, el mediador en tal proceso modernizador.

No se puede olvidar tampoco que la reubicación de la estación en 1925 queda enmarcada dentro de las políticas modernizadoras del Estado planteadas durante la dictadura de Miguel Primo de Rivera (1923-1929), de las cuales Villarrobledo se vio beneficiada con construcciones tales como la estación o la antigua escuela sobre la que hoy se asienta el Centro Joven de Villarrobledo en la Calle Postigos Altos.

Hay que destacar también la concesión del título de ciudad a Villarrobledo de la mano de Alfonso XIII en 1929, gracias a la participación del villarrobletano Graciano Atienza diputado de la Monarquía y ex ministro de Fomento (1917).

Paralelo a este breve proceso modernizador, relacionado con la cierta bonanza económica que experimentaron las arcas españolas que se vieron fortalecidas por los beneficios económicos que aportó la neutralidad española en la Primera Guerra Mundial

(1914-1916). Hay que tener muy en cuenta el contexto de inestabilidad social que vivía España desde finales del siglo XIX y que se iba agravando conforme avanzaba la nueva centuria. Debido al inexistente reparto de la riqueza española.

Lo que incrementó la presión de los sectores cuyos trabajos eran más duros, sumándose los ferroviarios a las movilizaciones y acciones de campesinos, agricultores, jornaleros y el incipiente proletariado industrial villarrobletano.

Destacan la participación de estos colectivos en la Huelga de 1917 y en el ciclo iniciado por la de La Canadiense de 1919 (en la que se conquistó la jornada laboral de 8 horas), así como también durante la Huelga de 1931 y la Revolución de 1934.

A inicios de la Guerra Civil Española (1936-1939), el área cercana a la estación fue bombardeada por un ataque disuasorio lanzado desde la base aérea republicana de Los Llanos, que contribuyó a la rendición de las milicias sublevadas que adhirieron Villarrobledo al golpe de Estado del 18 de julio, siendo tal ciudad recuperada por las fuerzas republicanas el 25 de julio de 1936. Cabe añadir, la aparición de explosivos sin detonar hallados recientemente en las inmediaciones de la estación.

La implacable destrucción de construcciones, infraestructuras y buena parte del tejido económico del país, cortó el desarrollo económico que la ciudad experimentaba desde los tiempos de Isabel II. Comenzando el resurgir económico a partir de la década de 1950, gracias a la ayuda económica estadounidense que era el Plan Marshall.

Esta recuperación económica coincidió con el fin de la Autarquía característica de la primera mitad de la dictadura franquista y los años del desarrollismo del final de la misma.

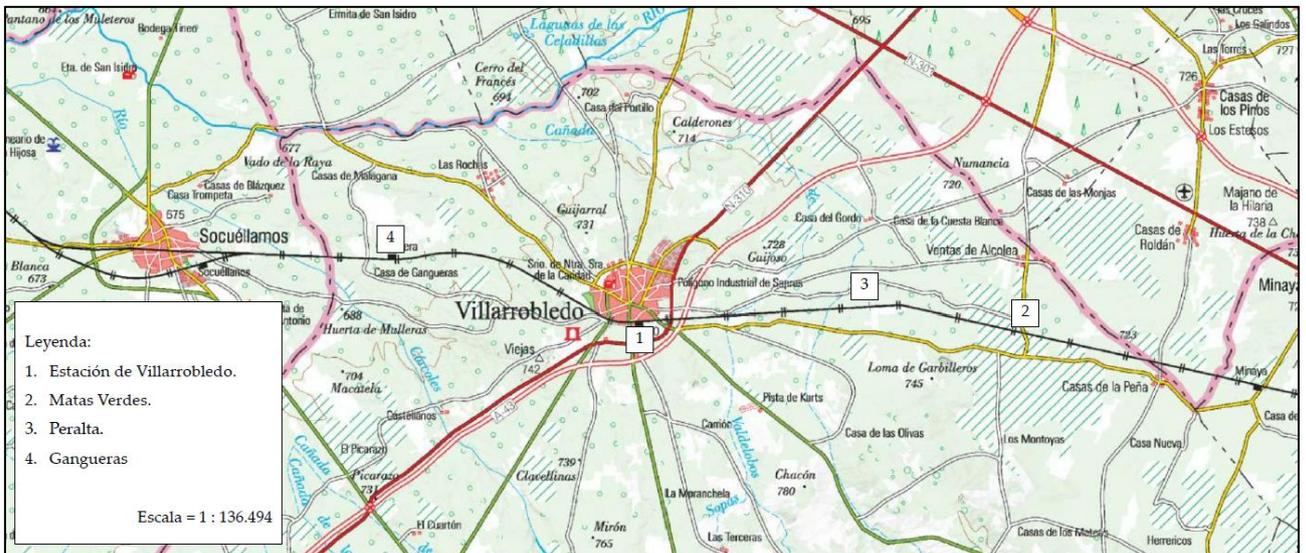
Durante la Transición Española y los primeros años de la Democracia, nuestra Muy Noble y Leal ciudad continuó su recuperación y desarrollo. Asentándose como una de las principales poblaciones de la provincia de Albacete.

No obstante, factores como la deslocalización industrial, los impactos de la Crisis de 2008, la exclusión de Villarrobledo de las líneas de alta velocidad y la drástica reducción de trenes y líneas. Han propiciado que esta emblemática infraestructura vaya perdiendo servicios y competencias con el tiempo. Siendo el futuro de tal emblema local, por desgracia no muy halagüeño.

A modo de colofón, podemos comentar que tal y como se ha visto, el ferrocarril ha jugado un papel trascendental en lo que al desarrollo local se refiere. Siendo una pieza clave del desarrollo de la ciudad. Por lo que, ante este presente incierto, cabría plantear restituirle la importancia que le corresponde en pro de detener el estancamiento que sufren las poblaciones del interior español, como es el caso de nuestra Muy Noble y Leal localidad.



Plano urbano de Villarrobledo en el que se ve la ubicación original en el antiguo camino de Andalucía. Proyección de 1870. Fuente: Instituto Geográfico Nacional.



Ubicación de la estación de Villarrobledo y los apeaderos ferroviarios en el término municipal. Fuente: IGN.