

# El ferrocarril en medio de la nada: la estación de Huerta de Valdecarábanos

## The railway in the middle of nowhere: the Huerta de Valdecarábanos railway station.

## O caminho de ferro no meio do nada: a estação de Huerta de Valdecarábanos

---

DANIEL MARÍN ARROYO

Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha / Universidad Nacional de Educación a Distancia / Orisos, Asociación para la Investigación y el Desarrollo Cultural / Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria.

Recibido/Received: 12/04/2025. Aceptado/Accepted: 03/11/2025.

Cómo citar/How to cite: Martín Arroyo, Daniel, “El ferrocarril en medio de la nada: la estación de Huerta de Valdecarábanos”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, *TST* 56 (2025): 119-154. DOI: <https://doi.org/10.24197/3re1th59>.

Artículo de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access article under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).

**Resumen:** La estación de Huerta de Valdecarábanos, en la línea de Madrid a Alicante, fue edificada en la fase de ampliación del ferrocarril de Aranjuez a Almansa. Desde su construcción, su relación con el núcleo poblacional homónimo ha sido compleja, basada en la lejanía entre ambos asentamientos, pues la estación se ubicó, como otras muchas, en medio de la nada. En este artículo se analiza su evolución, realizando una visión del devenir histórico de los edificios ferroviarios, las relaciones de MZA con sus empleados, las ampliaciones del viario y el establecimiento de grandes bodegas en su entorno.

**Palabras clave:** Huerta de Valdecarábanos; MZA, Aranjuez a Almansa; Madrid a Alicante; Toledo.

**Abstract:** The Huerta de Valdecarábanos railway station, located on the line from Madrid to Alicante, was built as part of the extension of the Aranjuez to Almansa railway. Since its construction, its relationship with the town of the same name has been complex: given the distance between the two settlements, as the station was located, like many others, in the middle of nowhere. This paper analyses its evolution, providing an overview of the historical development of the railway buildings, Madrid to Zaragoza and Alicante Railway Company's (MZA) relations with its employees, railway extensions and the establishment of large wine cellars in the surrounding areas.

**Keywords:** Huerta de Valdecarábanos, MZA, Aranjuez to Almansa; Madrid to Alicante; Toledo.

**Resumo:** A estação de Huerta de Valdecarábanos, na linha de Madrid a Alicante, foi edificada na fase de ampliação do caminho de ferro de Aranjuez a Almansa. Desde a sua construção, a relação com o núcleo populacional homónimo tem sido complexa, baseada no afastamento entre ambos os assentamentos, uma vez que a estação foi implantada, como tantas outras, no meio do nada. Neste artigo analisa-se a sua evolução, oferecendo uma visão do devir histórico dos edifícios ferroviários, das relações da MZA com os seus trabalhadores, das ampliações da rede viária e do estabelecimento de grandes adegas no seu entorno.

**Palavras-chave:** Huerta de Valdecarábanos; MZA, Aranjuez a Almansa; Madrid a Alicante; Toledo.

---

## INTRODUCCIÓN

Este artículo está dedicado, *in memoriam*, a Julio Adán Pacheco, que me enseñó, entre otras cosas, a amar profundamente la tierra huerteña.

La apertura de la estación de Huerta de Valdecarábanos tuvo lugar antes del inicio de la gran expansión ferroviaria nacional, pues para entonces la Ley General de Ferrocarriles de 1855, documento que pretendía organizar el animado caos de los caminos de hierro nacionales, no había nacido. Por tanto, la pequeña población toledana gozó de una estación en su término municipal antes de que llegasen los vientos de cambio de la Vicalvarada.<sup>1</sup> La política de transportes en España transitó por vías complejas en aquellos momentos. Escándalos como el de la compra estatal del deficitario ferrocarril de Langreo (acción en la que tuvieron gran influencia Isabel y Francisco) o el encontronazo entre el Conde de San Luis y el Senado por las concesiones ferroviarias están en el germen de la posterior revolución de 1854 (Burdiel, 2019: 273 a 276).

Tampoco se puede restar importancia al esencial protagonismo que adquirió José de Salamanca en la articulación de los ferrocarriles nacionales, papel que ha sido revisado con gran interés por muchos autores y que no parece serle positivo.<sup>2</sup> Su importancia fue decisiva, eso sí, para que esta pequeña villa toledana gozase de estación de tren con prontitud.

<sup>1</sup> Resulta conveniente recordar que la Vicalvarada fue una protesta hecha, entre otras cosas, por las concesiones y subvenciones ferroviarias que recibieron muchos notables del reino y que no tuvieron efecto alguno en los caminos de hierro (Torrente, 1969: 144).

<sup>2</sup> Un divertido resumen sobre la figura del banquero español lo encontramos en una obra satírica en la que se indica que Dios, en el Juicio Final, preguntaría a Salamanca si tenía vergüenza de acercarse cuando fuese llamado para ser juzgado, a lo que Salamanca contestaría: “Vergüenza no tengo mucha; pero tengo miedo” (*El tío Camorra*, vol. 1, n.º 1 (1 de septiembre de 1847): 14).

**Imagen 1.- El Alaris Puerta Atocha-Valencia a su paso por Huerta en 2001. La estación aún conservaba los enclavamientos.****Fotografía de Alejandro Tomás del Pozuelo.**

Este artículo comienza ofreciendo una pequeña reseña histórica de la villa toledana de Huerta de Valdecarábanos, para luego analizar los inicios de la estación en el siglo XIX, las reformas y consolidación de la estación en el primer tercio del siglo XX y algunos efectos de la Guerra Civil en sus instalaciones. Se ofrecen también una pequeña síntesis con las conclusiones que se han podido entresacar en este trabajo y un índice con las fuentes y la bibliografía consultadas.

**1. LA VILLA DE HUERTA DE VALDECARÁBANOS**

La pequeña localidad de Huerta de Valdecarábanos, presente ya en la historia en el siglo XII como cesión de Alfonso VII a un grupo de mozárabes malagueños, pasó por distintas situaciones jurídicas hasta que se suprimieron los señoríos: fue propiedad de la Orden de Calatrava, obtuvo fuero propio en 1204, pasó a la corona, fue vendida a los Loaysa y, finalmente, a los Salvatierra (Adán y Marín, 2021: 244). En las Relaciones

Topográficas se nos indica que la venta hecha por Carlos V, a través de un breve papal, se debió a la necesidad imperial de proveerse de dinero con el fin de pagar los gastos del reino (Ortega, 1918: 233). En el siglo XVIII tenemos constancia de la existencia de un batán en un arroyo a media legua de la población, que por entonces tenía unos 400 vecinos y, curiosamente, ningún clérigo en la parroquia de San Nicolás de Bari, asistida por un beneficiado (López, 1768: 255). Eso sí, según nos recuerda Fermín de Garde, había 5 posadas (Madrazo, 1984: 469).

En el momento de la llegada del tren, la economía huerteña era fundamentalmente agrícola y estaba enfocada en el trigo, la cebada, el cáñamo, la uva y el aceite (Madoz, 1847: 296). También hay distintas referencias a la cría de ganado lanar, la fabricación de cal y teja en dos hornos y la obtención de salitre (Miñano, 1826-29: 29). De hecho, en los muelles de la estación se llegó a establecer la tarifa n.º 1 para la carga y descarga de jabón, sosa y barrilla en pequeña velocidad para cargamentos de 5 toneladas mínimo, lo que nos indica que, en efecto, este producto tenía cierta importancia en la economía local (MZA, 1874: 50). Como auxilio para los agricultores que necesitaban una ayuda cuando así lo precisaban, hay constancia de la existencia de un pósito (Paula, 1845: 829).

Aunque la sembradura de cereales era la actividad económica más reseñable en el *ager* huerteño, el vino tuvo también su importancia en la localidad, al menos en las manos de Adolfo Bayo, vinatero local que llegó a participar en la Exposición vinícola de 1877. En ese encuentro nacional, este industrial recibió dos medallas como reconocimiento a su blanco de Yepes y a su vino tinto (Toreno, 1878: 626). Su importancia tenía que ser de cierta entidad, ya que participó con estand propio, mientras que el resto de pueblos de Toledo fueron agrupados en otros pabellones (Toreno, 1878: 31).

La educación, segregada por sexos, era costeada por el municipio y consistía en dos escuelas (Riera, 1883: 554). En cualquier caso, las cifras de alfabetismo de la localidad eran muy discretas y se situaban por debajo de la media nacional. En el censo de 1860 menos del 13 % de huerteños sabían leer y escribir, estando la media nacional en el 20 % (Beltrán, 2019: 45). Las cifras, además, ocultan una verdad patente: mientras que los varones presentaban una cifra de casi un 18 % de alfabetismo, solamente un 7 % de mujeres eran instruidas (Junta, 1863: 599). Para finales de siglo la alfabetización había aumentado en un 10 %, lo que nos indica que las leyes educativas estaban haciendo su trabajo, bien es cierto que lentamente (Junta, 1887: 616). Con respecto a las referencias culturales de la localidad,

hay que decir que no abundan, aunque en época republicana hubo varias representaciones teatrales por parte de un numeroso grupo local comandado por Eusebio Rodríguez.<sup>3</sup>

Todo lo dicho hasta ahora nos define, por tanto, a una población castellana del interior peninsular de economía primaria, siendo su grado de alfabetización escaso. Con estos miembros, es lógico pensar que la colectividad social de la localidad tendría cierta reticencia a los cambios, pues la influencia de la iglesia y de la oligarquía fisiocrática derivaría en un pensamiento imperante de talante conservador.

Como apoyo a lo que se acaba de afirmar se puede indicar una pequeña anécdota que ilustra los problemas que ciertas corrientes de pensamiento más progresista y, por tanto, enfrentadas a las élites oligárquicas y católicas, experimentaron. En 1920 y al calor de los disturbios que el país estaba viviendo en uno de sus períodos más oscuros, los socialistas huertanos protagonizaron un episodio poco claro que la prensa más moderada del momento tildó de desórdenes graves, acusándoles de agredir al médico del sindicato católico de Huerta. Precisamente, ese sindicato católico había sido creado un año antes gracias al regente de la parroquia y a uno de los grandes propietarios de la localidad, Luis de Parrella.<sup>4</sup> El suceso terminó con la detención de los agresores, acción que tuvo como respuesta el apedreamiento de la casa del médico y del cura.<sup>5</sup>

La llegada del tren debería haber impulsado otro tipo de insumos que podrían haber variado la economía y la sociedad de Huerta de Valdecarábanos, pero la lejanía de la estación con respecto al núcleo poblacional, en torno a unos 8 km, implicó que esos efectos positivos fueron diluidos por la compleja comunicación entre la villa y los caminos de hierro. A diferencia de otros núcleos de población de la propia línea de Madrid a Alicante o de Madrid a Jaén, como Alcázar, Valdepeñas, Manzanares o Santa Cruz de Mudela, por ejemplo, en Huerta el tráfico de viajeros no fue elevado, como tampoco lo fue el de mercancías. Las instalaciones experimentaron algunos cambios, es cierto, pero tuvieron que ver más con la dinamización del tráfico ferroviario que con el fomento del tren en Huerta.

<sup>3</sup> *El Castellano*, vol. 30, n.º 7784 (4 de mayo de 1934): 2.

<sup>4</sup> *El Castellano*, vol. 16, n.º 2966 (5 de mayo de 1919): 3.

<sup>5</sup> *El Siglo futuro*, vol. 13, n.º 4179 (30 de octubre de 1920): 2.

La llegada de establecimientos de cierta entidad, como las bodegas Bilbaínas, impulsó el negocio vinatero a partir del siglo XX, pero Huerta quedó fuera de la fiebre exportadora decimonónica debida a la crisis filoxérica en Francia, situación que sí aprovecharon otros núcleos de población españoles. Es necesario volver a insistir en que la elección del sitio en el que se ubicaron las instalaciones ferroviarias fue determinante para que la relación entre tren y municipio no fuera tan intensa como en otras localidades. Como se verá en este artículo, el entorno de la estación, además, era fácilmente inundable, lo que implicó numerosos problemas en las instalaciones ferroviarias, amén de otros relacionados con las epidemias de paludismo.

Ese panorama tan poco atractivo podemos verlo retratado en varias cuestiones que la documentación archivística y periodística nos aportan. Por ejemplo, en la estación y su entorno tan solo había una pequeña aguadora que daba de beber a los pocos viajeros que se apeaban en Huerta. Es verdad que durante el siglo XIX existió en la zona una posada-parador regentada por el cartero local que proporcionaba algún servicio a los viajeros de la estación, pero tras su desaparición no se volvió a pensar en una fonda o similar. De hecho, el solar que ocupaba el citado parador fue utilizado, años después, para la instalación de Las Bilbaínas, como luego se verá.

El ayuntamiento local tampoco intervino en lograr una buena comunicación entre la estación y el pueblo, pues la única que había era la conducción del correo postal (que terminaría por derivarse a Aranjuez y, de allí y con vehículos de motor, a Huerta).<sup>6</sup> La iniciativa privada tampoco abundó, avisándonos las guías de viajes de la necesidad de trasladarse a pie o a lomos de alguna caballería (Aguilar, 1885: 164).

Esa localidad será la que, antes de que resonaran de nuevo los fuegos de la revolución en el país y de que Espartero regresara para dar comienzo a su segundo mandato, vería aposentarse en su término municipal una pequeña estación ferroviaria.

<sup>6</sup> *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, vol. 1930, n.º 1 (1 de enero de 1930): 4.

**Imagen 2.- Estación de Huerta en 2012. Al fondo a la derecha se puede ver el edificio de viajeros, el retrete y los enclavamientos. A la izquierda, el muelle cubierto.**



**Fotografía de Alejandro Martín del Pozuelo.**

## **2. LOS INICIOS DE LA ESTACIÓN DE HUERTA**

En pleno verano y cumpliendo con lo dictado en la R. O. de 9 de agosto de 1853, una nutrida comisión encabezada por José María de Mora, director general de Obras Públicas,<sup>7</sup> se desplazó a Aranjuez para reconocer el camino de hierro desde esta localidad hasta Tembleque. Para ello, se programaron distintos convoyes que circularon por las vías durante toda la jornada, cruzándose en sentidos distintos en la estación de Villasequilla y parando en Huerta de Valdecarábanos para tomar agua. La velocidad de los trenes (12 km/h) y las largas pausas que se hicieron en las estaciones del trayecto hicieron que la jornada fuese extenuante, sobre todo para el tren de mercancías de 18 vagones y 9000 arrobas de peso que hizo nada menos que cuatro viajes.

<sup>7</sup> En ese momento, el ministro de Fomento era Agustín Esteban Collantes. El presidente del Consejo de ministros, por su parte, era Francisco Lersundi.

Al día siguiente, la comisión puso a prueba las locomotoras 1, 4, 8 y 14, que terminaron por funcionar de manera correcta.<sup>8</sup> Habiendo sido las pruebas satisfactorias y comprobándose que los carriles no habían sufrido ningún desperfecto, el 15 de septiembre de 1853 quedó inaugurado y abierto el trayecto desde Aranjuez hasta Tembleque, abriéndose el siguiente tramo (hasta Alcázar) el 20 de junio de 1854, llegando el ferrocarril a Albacete el 18 de marzo de 1855, a Almansa el 17 de noviembre de 1857 y a Alicante en 1858 (López y Torres, 2021: 4-7).

Quedaba así inaugurada la estación de Huerta y, por tanto, se configuraba la retroalimentación que los caminos de hierro iban a prestar, desde ese momento, a la localidad toledana. No fueron, como ya se ha comentado, unos servicios desorbitados, ni en lo tocante al tránsito de mercancías ni tampoco con respecto a los pasajeros. De hecho, los primeros horarios que se conservan de la estación toledana nos hablan de pocos convoyes y de viajes bastante largos. En 1856 un huerteno podía ir a Madrid en el tren n.º 1, que solamente circulaba con coches de primera y tardaba 2 h 47 m en el trayecto; en el mixto n.º 5, con coches de segunda y tercera (3 h 35 m) y en el mixto n.º 7, con coches de segunda (3 h 26 m). La vuelta la podía hacer en otros tres trenes: el n.º 2, con coches de primera (2 h 23 m), el n.º 6, un mixto con coches de segunda (3 h 28 m) o el mixto n.º 8, con coches de tercera (3 h 22 m).<sup>9</sup>

Tras la llegada del tren hasta Alicante en 1858, los horarios volvieron a cambiar y también lo hicieron las frecuencias. De los 7 trenes descendentes, solamente 2 paraban en Huerta; lo mismo ocurría con los 7 ascendentes.<sup>10</sup> Esta circunstancia reafirma lo que se ha comentado anteriormente: la llegada del tren a Huerta se debió a la estrategia comunicativa del Estado y obedecía a las concesiones que se habían hecho, hasta ese momento, a Salamanca y a otros notables del reino. No existía, por tanto, intención alguna de impulsar la vida económica de Huerta gracias al tren, antes al contrario: si hubo en el siglo XX un avance en el transporte de mercancías o viajeros fue la consecuencia de tener estación, y no su causa.

La inauguración de la estación se produjo cuando aún no había nacido la compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante, la cual se terminó creando el 31 de diciembre de 1856 con la concurrencia de la Sociedad Española

<sup>8</sup> *El Heraldo*, n.º 3439 (16 de agosto de 1853): 3.

<sup>9</sup> *Gaceta de los caminos de hierro*, vol. 1, n.º 23 (28 de septiembre de 1856): 16.

<sup>10</sup> *Gaceta de los caminos de hierro*, vol. 3, n.º 25 (20 de junio de 1858): 16.

Mercantil e Industrial, los socios franceses del *Grand Central* y los *Rothschild*. El ya citado Salamanca también participó en la aventura, aunque ya era un veterano en la misma (el banquero vendió el ferrocarril de Madrid a Aranjuez en 1852 al gobierno, luego tuvo que devolver ese dinero, terminó actuando de intermediario entre los inversores franceses y el estado y representó a *Morny* y a otros socios en el Madrid a Zaragoza). El capital inicial era de 456 millones de reales, dividido en 240.000 acciones de 1.900 reales. Esta división no era fruto de un capricho, correspondía al deseo de los inversores en la empresa, casi todos ellos galos, de fraccionar el capital en acciones de 500 francos franceses, que al cambio suponían esos 1.900 reales de vellón (Tedde, 1978: 18-20).

Ya dentro del organigrama de MZA, en 1860 la compañía decidió construir una serie de edificios accesorios para los trabajadores que prestaban servicio en la estación. La decisión estaba fundamentaba en las circunstancias propias de la instalación ferroviaria de Huerta: la localidad estaba muy lejos, el terreno era insalubre por pasar cerca de la estación dos arroyos y los trabajadores iban creciendo en número. Finalmente, y con un coste de 12.600 reales de vellón, se llevó a cabo dicha intervención en la estación, que se puede considerar como una de las primeras reformas y que se concretó en la edificación de las casillas 51 y 52, destinadas a vía y obras, y otra más para el guardagujas.<sup>11</sup>

Diez años después MZA volvió a intervenir en la estación, esta vez en uno de los dos muelles descubiertos que había en ella. Aunque el tránsito de mercancías en Huerta no era muy elevado, parecía oportuno dotar a sus instalaciones ferroviarias con un muelle cubierto, pero no cerrado, a fin de garantizar una mejor preservación de lo acumulado en las dependencias huertenas. El cubrimiento fue completado en 1871, aunque sufrió algunas contingencias verdaderamente extravagantes (el contratista que debía cubrir el muelle llegó y se fue porque no estaba la cubierta de hierro; la sillería para las columnas del muelle era pequeña; se tuvo que replantear el poner las columnas a 0,6 m del borde para que las puertas de los vagones y coches no chocaran con ellas...).<sup>12</sup>

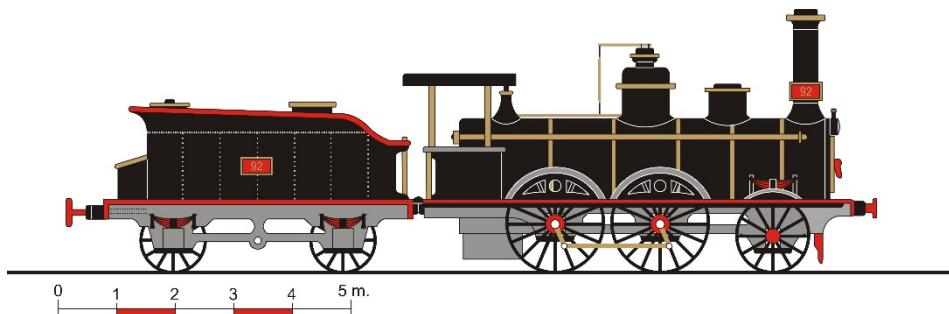
Resulta también curiosa la intervención en la estación ocurrida en 1876. El jefe del movimiento de MZA escribió al director de la Compañía diciendo que en la estación de Huerta era necesario un destacamento de Guardia Civil, para lo cual había que facilitar una habitación para ese

<sup>11</sup> Archivo Histórico del Ferrocarril (en adelante, AHF (Madrid)), Sig. C-0595-001.

<sup>12</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

destacamento, habitación aislada de las demás. Para que la cosa no se fuera de madre con el precio, el jefe del movimiento proponía al director que se compartimentara el comedor del telegrafista con un tabique y se abriera una puerta en el lateral de la estación, lado Madrid. La obra se autorizó ese mismo año de 1876, y aunque no se sabe cuánto tiempo estuvieron los Guardias Civiles en la estación, lo cierto es que sí se puede intentar adivinar por qué se pidió algo tan concreto: los fuegos de la III Guerra Carlista, aunque ya apagados, todavía rescoldaban por los sucesos traumáticos que la pequeña estación experimentó en 1873 y 74 y que luego se analizarán, así que no parecía descabellado solicitar la presencia permanente de un cuerpo de seguridad.<sup>13</sup>

**Imagen 3.- En la documentación sobre las obras de reforma del muelle de Huerta se cita la locomotora 104, del mismo estilo que la representada en la imagen, la 92. Era un vehículo construido por *Evrard* en 1862 con rodaje 1-2-0.**

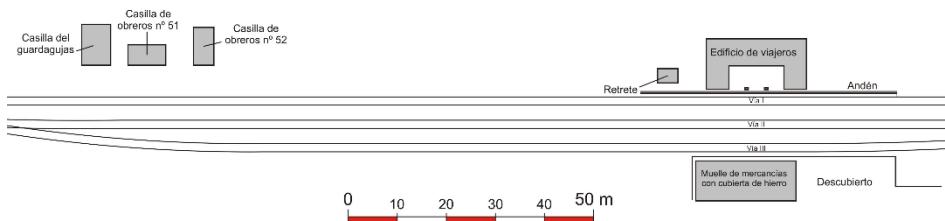


**Imagen del autor a partir de los datos de Comas, 2011: 11 y 98.**

Se han citado algunas reformas en Huerta que fueron configurando el espacio ferroviario de la localidad, así que parece buen momento para hablar de la estación en sí. Vamos a viajar a 1879, pues el plano más antiguo que se conserva es de ese año.

<sup>13</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

**Imagen 4.- Detalle de la vista en planta de Huerta de Valdecarábanos en 1879.**



**Elaboración del autor a partir de los datos del AHF (Madrid), Sig. B-0047-002.**

La estación contaba con tres vías para dar servicio al tráfico ferroviario: la principal, que era la más próxima al edificio de viajeros, y dos vías apartadero, una de las cuales era tributaria de los dos muelles. En el lado Madrid se construyeron las tres casillas para dar servicio a los trabajadores, ya citadas anteriormente. Por último, en Huerta se podía encontrar un retrete en el lado Madrid y un edificio de viajeros en forma de U, muy sencillo, que replicaba otros cercanos, como el de Quero. Era una estación con instalaciones modestas que servía para garantizar el cruce de convoyes entre Madrid y Levante y entre la capital y Andalucía.

Las dos últimas intervenciones de gran calado en el siglo XIX tuvieron que ver con la construcción de la carretera de Mora a la casilla de Dolores y con un cambio en el edificio de viajeros. Con respecto a la carretera, cuyo proyecto ya aparecía nombrado en la ley de 27 de julio de 1883 (Catalina, 1883: 29), el asunto afectaba a la pequeña estación toledana porque cruzaba la línea ferroviaria en el lado Madrid, por lo que el establecimiento de un paso a nivel con guardabarreras era más que necesario. Su construcción se concretó a partir de 1897, cuando el Cuerpo Nacional de Ingenieros determinó de qué manera ambas vías de comunicación debían interactuar, aunque los cambios continuaron durante el siglo XX.<sup>14</sup> En el lado Alicante también había otro paso a nivel que ya estaba en funcionamiento en los primeros momentos de existencia de la estación.

Ese mismo año de 1897 se aprobó una primera modificación del edificio de viajeros antes de que en el siglo XX se transformara por

<sup>14</sup> AHF (Madrid), Sig. C-1220-001.

completo. Como ya se ha comentado, el edificio tenía forma de U, lo que hacía que los pabellones laterales se acercaran demasiado a la vía, ocasionando molestias a los trabajadores y al público cuando un tren se detenía y se abrían las puertas de los coches. Se decidió reducir el largo de los pabellones acortándolos en un 1 m, lo que implicaba más comodidad para los usuarios del tren... Y mayor incomodidad para los habitantes de la estación, que veían reducido el espacio del que gozaban en casi 4 m<sup>2</sup>.<sup>15</sup>

**Imagen 5.- La primera estación de Huerta fue como la que vemos de Quero. Fotografía de Juan Salgado Lancha de 1914.**



**Fuente: AHF (Madrid), sig. MZA- 1284-IF-9-43.**

## 2. 1. Huerteños al tren

Vista la evolución de la estación en el siglo XIX y antes de adentrarnos en los cambios que se produjeron en el XX, parece pertinente incluir, aunque sea de forma concisa, algunas reflexiones sobre lo que suponía viajar, para los huerteños, en estos primeros convoyes ferroviarios

<sup>15</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

decimonónicos. Es lícito imaginar que el tren, en estos momentos, sería visto por los habitantes del lugar como un elemento discordante en un paisaje que había permanecido inalterado durante millones de años. El relieve tabular de la Mesa de Ocaña, tendida en las estribaciones de los campos de Huerta, era una estampa que apenas si se había modificado en la retina de los campesinos y jornaleros. Sin embargo, el trepidar de la máquina, el humo de la chimenea y el resoplar de la locomotora eran perturbadores y, al decir de algunos, incluso odiados (Giner, 1983: 55). Para más inri, el 8 de septiembre de 1878 vio la luz un reglamento que establecía, en su artículo 25, que todas las estaciones se arreglaran diariamente con el meridiano de Madrid, lo que en algunos sitios implicaba que la hora local y la del tren no coincidían (Aguilar, 1885: 242).<sup>16</sup> Sí, había motivos para recelar del ferrocarril.

El público potencial del tren se dividía en distintos grupos de huertanos: los que ya habían viajado en tren y miraban con condescendencia las cosas que se decían sobre él; los que no sabían qué era el ferrocarril y no querían descubrirse, por pudor o vergüenza, ante los que sí lo sabían; y el vulgo, que no tenía miedo de mostrar su ignorancia y que decía cosas como que si no se cerraban los ojos en el tren te podías quedar ciego (Castro, 1871: 8-10).

No es sencillo argüir si los viajes eran cómodos o no, porque tenemos testimonios de todo tipo. Por un lado, nos encontramos con las palabras de Pedro Antonio de Alarcón, que en un viaje a Santander alababa la comodidad del tren. Por el otro, tenemos algunas crónicas periodísticas, como la aparecida en *La Ilustración*, en 1854, donde se nos narra un viaje de Madrid a Tembleque (pasando, por tanto, por nuestra recién estrenada estación de Huerta), en donde el plumilla destacaba el estrépito del tren y el que en los carroajes de tercera clase se colase la lluvia, lo que provocaba el malestar profundo de los viajeros (Cos, 1925: 416). Así que lo que realmente importaba en los viajes era saber en qué clase se iba a viajar, pues de ello dependía el hacerlo con cierto confort.

Otro problema para los viajeros era el descenso de los carroajes cuando los convoyes paraban. En Huerta, a finales del siglo XIX, los trenes quedaban fuera del andén cuando hacían la pausa de 6 minutos para tomar agua. Esto ocasionaba caídas de los viajeros que, afortunadamente, se

<sup>16</sup> La situación siguió así hasta 1901, cuando se decretó la adopción de la hora de Greenwich en los ferrocarriles y en los principales organismos nacionales (Marín, 2021: 50).

redujeron porque MZA decidió aumentar el andén en 50 m por el lado Alicante y en 30 m por el lado Madrid, terminándose las obras el 10 de enero de 1898 por un total de 819,53 pesetas.<sup>17</sup>

Los pocos viajeros de Huerta que se atrevían a coger el tren también estaban expuestos a los atentados. Quizás los más traumáticos fueron los provocados por el carlismo. Ya en 1873 la pequeña estación toledana había sufrido robos y destrozos en los aparatos telegráficos,<sup>18</sup> pero el suceso más perturbador fue el atentado de 1874 en uno de los viaductos de Despeñaperros, en donde los carlistas destrozaron la obra de ingeniería, lo que afectó al tráfico entre Madrid y Jaén, Huerta incluida. La paralización del tránsito ferroviario proveniente de Andalucía perturbó el sistema de comunicaciones nacional, tanto de viajeros como de mercancías, pero terminó regularizándose con el fin de los conflictos civiles y la pacificación del reino tras el manifiesto de Somorrostro.

Por supuesto, los accidentes también estaban a la orden del día, afectando algunos de ellos a los viajeros huerteños. El impacto de los mismos, en un momento en el que los frenos eran de husillo, la señalización deficiente y los carruajes de madera (lo que provocaba graves heridas por astillas cuando había un accidente y estos quedaban destrozados) hicieron que algunas crónicas terminaran siendo truculentas.

De todos los que ocurrieron en la estación son de destacar dos. El primero de ellos, ocurrido en 1862, consistió en el choque de los trenes 21 y 23. El asunto fue lo suficientemente grave como para que se condenara a un mes de arresto y al pago de una abultada suma al jefe de estación de Huerta.<sup>19</sup> MZA, para evitar futuros percances por este motivo, decidió instalar un disco para aminorar la velocidad de los trenes que venían desde Alicante. Curiosamente años después, en 1883, un tren de mercancías destrozó el disco de entrada por llevar la carga mal asentada, por lo que hubo que cambiarlo.<sup>20</sup>

El otro accidente grave ocurrió en 1856. En este último caso y en el tramo Huerta-Villasequilla se produjo un incendio de la diligencia de la Compañía de Postas Generales, embarcada en Tembleque en el tren n.º 1. Las llamas hicieron que muchos viajeros se arrojasen del tren en marcha, lo que terminó provocando 5 muertos y 1 herido (FCMAF, 2020: 7).

<sup>17</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

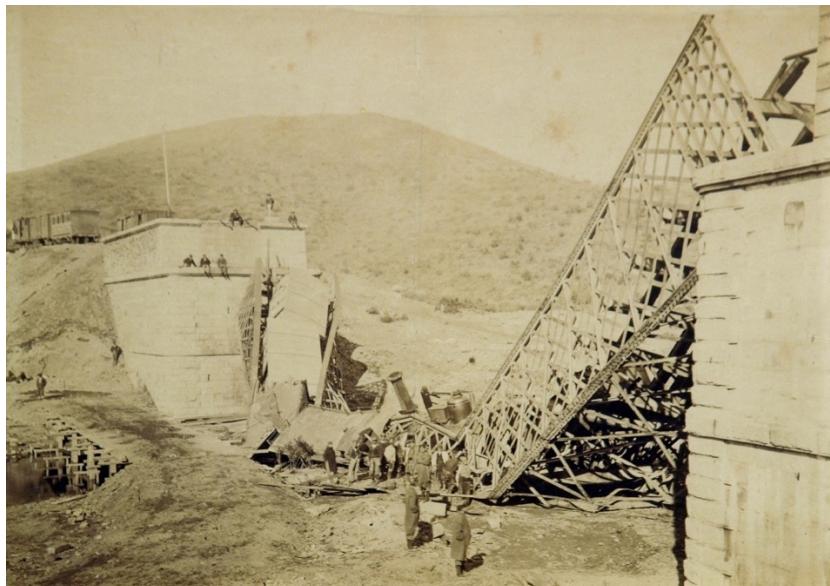
<sup>18</sup> AHF (Madrid), Sig. W-0002-001.

<sup>19</sup> *La Nación*, vol. 2, n.º 456 (26 de octubre de 1865): 2.

<sup>20</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

Otro gran problema para los viajeros que pasaban por la estación eran las numerosas consecuencias de los temporales. Sus efectos eran diversos: cortadura de vías, desmoronamiento de taludes, descarrilamientos, etc. Tenemos constancia de ellos en 1858,<sup>21</sup> 1866,<sup>22</sup> 1876,<sup>23</sup> 1891 (especialmente virulento en Castillejo y con arrastre de raíles, postes e hilos telegráficos),<sup>24</sup> 1893<sup>25</sup> (el agua del arroyo de La Torrentera se llevó por delante un pontón de cuatro m de luz hecho en madera, lo que hizo que MZA lo cambiara por otro de 10 m de luz y hierro),<sup>26</sup> 1897,<sup>27</sup> 1901 (se produjeron desperfectos en el gabinete telegráfico, el tejado y los retretes),<sup>28</sup> etc.

**Imagen 6.- Estado en el que quedó el viaducto de Vilches, en una fotografía de Jean Laurent y Minier de 1874.**



**Fuente: AHF (Madrid), sig. IG-01108-SEQ-002-R**

<sup>21</sup> *La Época*, vol. 10, n.º 2877 (24 de agosto de 1858): 3.

<sup>22</sup> *La Correspondencia de España*, vol. 19, n.º 2897 (6 de enero de 1866): 3.

<sup>23</sup> *Gaceta de los caminos de hierro*, vol. 21, n.º 50 (10 de diciembre de 1876): 7.

<sup>24</sup> *La Época*, vol. 43, n.º 14.021 (13 de septiembre de 1891): 2-3.

<sup>25</sup> *El Imparcial*, vol. 27, n.º 9461 (18 de septiembre de 1893): 1.

<sup>26</sup> AHF (Madrid), C-0595-001.

<sup>27</sup> *La Dinastía*, vol. 15, n.º 6300 (14 de septiembre de 1897): 3.

<sup>28</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

Quedémonos un momento con la riada de 1891, pues su especial virulencia hizo que MZA tuviera que intervenir en las obras de fábrica de la estación. El presupuesto fue de 28.200 pesetas y permitió construir un desmonte, prolongar el alcantarillado y alargar la vía apartadero para facilitar el cruce de los trenes. Con el fin de facilitar las maniobras, en el muelle se instaló una vía muerta unida al resto por dos plataformas de girar vagones. La reforma, de cierto calado, quedó terminada el 8 de agosto de 1892.<sup>29</sup>

### 3. LA ESTACIÓN DE HUERTA Y EL SIGLO XX

Si durante el siglo XIX la estación de Huerta tuvo pocas reformas, el siglo XX fue un momento fundamental para su futuro. Muy tempranamente, en mayo de 1904, se aprobó la modificación de las vías secundarias por un valor total de 12.000 pesetas, modificación que tuvo razón de ser por la instalación de las Bodegas Bilbaínas, como se verá más adelante. En ese momento, las instalaciones de Huerta habían mejorado, pues se había anexado una pequeña lampistería a espaldas del edificio de viajeros, un depósito de agua, otra vivienda extra para trabajadores y un horno que cumplía con distintas funciones. Con respecto al esquema de vías de la estación, y como resultado de la ampliación de 1891, las 3 vías de 1879 se habían convertido en 4.

Fueron, por tanto, las vías III y IV las que se prolongaron, y no lo hicieron por un capricho, sino más bien para dar respuesta al crecimiento del tráfico de convoyes hacia Madrid y hacia los puertos mediterráneos, aumento que tenía que ver con la firma del convenio entre España y Francia a cuenta de la filoxera en el país vecino y, por tanto, del trasiego constante de vagones, plataformas y bocoyes cargados de vino de varios puntos de la nación.<sup>30</sup> La prolongación, finalizada en su totalidad en 1907, se hizo hacia el lado Alicante porque el paso a nivel de la carretera de Mora dificultaba hacerla en sentido Madrid. La intención era que las vías apartadero tuvieran una longitud útil de 400 m para estacionar trenes máximos de 50 vagones en doble tracción.<sup>31</sup> Para articular la conexión entre los raíles y la carretera de Mora, la compañía usaba dos casillas aledañas: una que se ubicaba dentro de agujas y que ocupaba uno de los

<sup>29</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

<sup>30</sup> AHF (Madrid), Sig. B-0020-008.

<sup>31</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

capataces de la 9.<sup>a</sup> brigada y otra nueva, construida a partir de octubre de 1903, para dar servicio al paso a nivel.<sup>32</sup>

Pero el gran cambio, el más definitivo, el que lo transformó todo en la estación toledana, fue la reforma y ampliación como consecuencia del establecimiento de la segunda vía entre Villasequilla y Tembleque, autorizado el 27 de abril de 1912. MZA ya había comenzado a tender la doble vía en su línea de Madrid a Alicante y Sevilla en 1905 (tramo Madrid-Getafe), así que no es de extrañar que la doble vía llegase a Huerta con prontitud (García, 2006: 3).

Como es sabido, la construcción de los ferrocarriles españoles a partir de la ley de 1855 recomendaba hacer la explanación para la instalación de la segunda vía, aunque en ese momento se clavase una sola. Desdoblar las vías, ya en pleno siglo XX, era un acierto para MZA, pues el tráfico hacia Madrid y el Mediterráneo iba creciendo y lo seguiría haciendo hasta 1916-17, cuando el elevado tránsito de mercancías, el mal estado de algunas instalaciones, el escaso mantenimiento de máquinas, vagones y carriles y la incapacidad de dar demanda a todas las peticiones de materias primas por parte de las naciones europeas en guerra hicieron que todo se precipitara hacia el conocido como “problema ferroviario” (Marín, 2008: 178-180).

La reforma implicaba la aparición de una vía primera descendente y una segunda ascendente, esta última la más cercana al edificio de viajeros (curiosamente, hoy en día sigue siendo así). Entre ambas vías y a partir del paso a nivel de la carretera de Mora, guardado con una casilla, se establecía un cambio para garantizar la circulación en contravía en aquellos casos que así lo requerieran. Las cuatro casillas existentes en la estación y el horno seguirían en su sitio, así como la máquina fija y los depósitos de agua. Se establecían dos vías apartadero, una de las cuales daría servicio a los nuevos muelles, uno descubierto con acceso a través de rampa y otro cubierto y cerrado. El edificio de viajeros sería sustituido por el actual, de dos plantas, con retretes separados del cuerpo principal y ubicados en el lado Alicante. Se construirían dos grandes andenes de unos 200 m cada uno para viajeros. El secundario, ubicado entre las dos vías generales, tendría en ambos extremos sendas salidas de agua para dar servicio a las locomotoras. Por último, se construiría una quinta vía apartadero al lado contrario de los muelles y cercana al final del andén principal.<sup>33</sup>

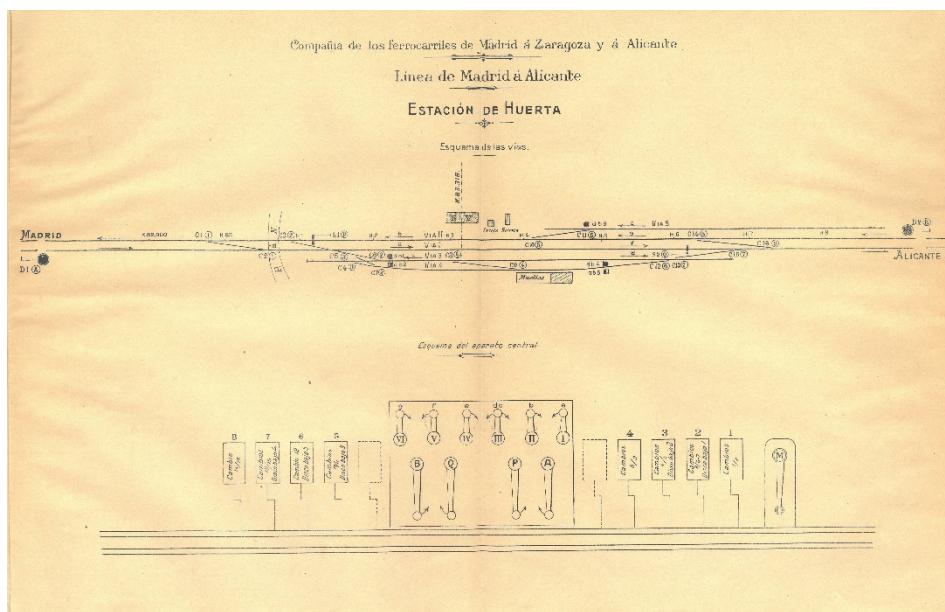
<sup>32</sup> AHF (Madrid), Sig. C-1279-020.

<sup>33</sup> AHF (Madrid), Sig. B-0020-008.

Aprovechando la profunda reforma en Huerta y teniendo en cuenta la necesidad de hacer los cambios de vía a través de un sistema de transmisiones funiculares *Henning*, el 4 de noviembre de 1912 también se aprobó el proyecto a través del cual, un año después, se construyó un edificio de enclavamientos para organizar la circulación en la estación toledana. En un primer momento se pensó instalarlo en el lado Alicante, cerca del edificio de viajeros, pero luego cambió su ubicación por la definitiva, en el lado Madrid.<sup>34</sup>

El 26 de junio de 1915, después de años de reformas y variaciones, el nuevo edificio de viajeros de Huerta, de dos plantas y que la compañía construyó usando el modelo que tenía en Criptana, quedó terminado.<sup>35</sup>

**Imagen 7.- Esquema de vías y del aparato central para los cambios en Huerta. Obsérvese que la caseta de enclavamientos aparece en el lado Alicante, pero su ubicación final fue al lado contrario.**



**Fuente: AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.**

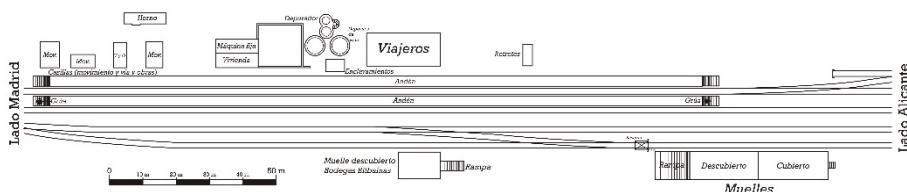
<sup>34</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

<sup>35</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0055-002.

La construcción de la doble vía, sin embargo, no satisfizo a todo el mundo. Por ejemplo, los propietarios del molino de harinas llamado de Mazón, en el arroyo Cedrón (término de Villasequilla), se quejaron amargamente a MZA por la trepidación que supondría el paso de más trenes, el acercamiento de las nuevas vías al molino y la escasa luz que la alcantarilla tenía. Pero MZA se llamó a andana, negó que las quejas de estos vecinos tuvieran fundamento y archivó el asunto.<sup>36</sup>

Otro de los grandes problemas que tenía la estación era el tamaño de la vía apartadero, que no era capaz de garantizar el estacionamiento de los trenes de mercancías de 60 vagones que circulaban en pequeña velocidad. Esos convoyes debían apartarse para dejar vía libre a los trenes de pasajeros, lo que implicaba que había que fraccionarlos. El 9 de julio de 1920 se aprobó un presupuesto de 7.100 pesetas y se iniciaron las obras para llevar a cabo esa necesaria ampliación.<sup>37</sup>

**Imagen 8.- Vista en planta de la estación de Huerta tras los cambios de 1920. En el esquema se pueden ver los nuevos depósitos de agua, el cobertizo de la máquina fija, el nuevo edificio de viajeros y la caseta de enclavamientos en su ubicación final, en la que ha estado hasta su reciente desmantelamiento.**



**Elaboración del autor a partir de la información del AHF (Madrid), Sig. C-0055-002.**

Tras estas grandes reformas en la estación, el resto de intervenciones, salvo las referidas a las bodegas, no tuvieron un impacto tan grande y consistieron en reparaciones, arreglos y modificaciones puntuales, como la autorizada el 18 de agosto de 1930, por un precio de 8.000 pesetas, para la construcción de un pequeño cobertizo que evitara el robo de carbón de

<sup>36</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

<sup>37</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0055-002.

la máquina fija de la estación, que era la que daba servicio a la toma de agua.<sup>38</sup>

También se debe indicar otra nueva interacción entre la vía y la carretera de Mora, asunto que provocó no pocos quebraderos de cabeza para MZA y para el ministerio de fomento, entre otras administraciones. Para evitar continuar con los cruces entre trenes y un tráfico rodado cada vez mayor se decidió construir un paso superior de la carretera, lo que se aprobó en 1940, un año antes de la nacionalización ferroviaria acaecida con la creación de RENFE<sup>39</sup>, aunque el proyecto era de mayo de 1936.<sup>40</sup>

### 3. 1. Huerta y el vino

Ya se ha comentado anteriormente que la localidad de Huerta de Valdecarábanos había tenido, en Adolfo Bayo, un buen representante de la industria vitivinícola toledana. Es de suponer que su presencia y la de otros cosecheros, tanto locales como colindantes, hiciesen de la estación un buen sitio para la instalación de grandes bodegas que trasegaran vino hacia la capital y los puertos.

Esta circunstancia no es extraña porque muchas instalaciones vitivinícolas se aprovecharon de la cercanía de las vías para establecerse en su entorno. La estación de Daimiel contó, por ejemplo, con la bodega del Marqués de Mudela desde 1869, que luego pasó a pertenecer a Cassin e Yssanjou desde 1891 (Marín, 2015: 160-161). En Consolación se construyó un muelle *ex profeso* para las labores de carga y descarga de vino, muelle que sufragó a medias Tecla Cucullú, viuda de Juan José Amunátegui, lo cual no solamente permitió la carga y descarga de vino en la estación, sino que convirtió el apartadero manchego en apeadero en 1895 (Marín, 2020: 166). En Santa Cruz de Mudela fue la fábrica de harinas, vinos, aceites y alcoholes de Manuel Madrid Penot la que aprovechó su cercanía a las vías para comerciar con sus productos. Los productos vitivinícolas de Moral de Calatrava o de la finca de Montanchuelos, por ejemplo, se trasegaron gracias a los raíles de “El Trenillo”. Y la estación de Valdepeñas se configuró como un verdadero “emporio de los vinateros”, situándose en los terrenos fronterizos con MZA las bodegas de los Caravantes (La Gloria y La Constancia), la del

<sup>38</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0055-002.

<sup>39</sup> AHF (Madrid), Sig. B-0020-008.

<sup>40</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0287-004.

Marqués de Mudela, la de la viuda de Francisco Morales, la de Domingo Ruiz de León, la de Juan Fernández y la de Las Bilbaínas.

Con respecto a esta última, su llegada a Valdepeñas está constatada a partir de 1901, aprovechando el terreno que anteriormente ocupó desde 1870, José Mompó (Martínez, 2023: 270-271). Su presencia en la rica zona vitivinícola castellanomanchega, con bodegas en Alcázar, Santa Cruz de la Zarza, Noblejas y Huerta, como ahora se verá, se reforzaba con las grandes instalaciones valdepeñeras. Se impulsaba así el transporte y comercialización de vino por las vías de MZA, un asunto que reportaba pingües beneficios a la compañía, modificó la estructura de los barrios y entornos ferroviarios, impulsó la plantación de hectáreas de viñedos y planteó serios problemas cuando los intercambios comerciales con Francia se redujeron, problemas relacionados con los excedentes de vino, la lucha contra la filoxera, etc.

**Imagen 9.- El encuentro entre el ferrocarril y los caminos y carreteras se protegía con las casillas de los guardabarreras, como la que aparece en la foto, perteneciente a Huerta. La fotografía es de Vicente Garrido Moreno y está tomada en 1956.**



**Fuente: AHF (Madrid), Sig. VG-IF-1183.**

Por tanto, que en Huerta se instalase una bodega como Las Bilbaínas tiene sentido en la dinámica de esta casa de vinos por instalarse cerca de los caminos de hierro, aprovechar el cambio que se estaba produciendo en el agro castellano hacia la plantación de vides, encauzar la descarga de uvas de la zona huerteña y situarse en una zona que permitía el contacto directo con el este peninsular y con la capital de la nación.

Las Bilbaínas usaron los terrenos del antiguo parador para establecerse. Por desgracia, la ubicación no era la más deseable, ya que la bodega quedó sobreelevada con respecto a las vías, lo que conllevó que en 1904 se autorizara a la empresa vinatera a construir una manga de lona, conectada a una tubería, que servía para llenar pipas y barricas. MZA y Las Bilbaínas firmaron un contrato el 4 de abril de 1904 por un total de 10 pesetas al año por el uso de la citada manga.<sup>41</sup>

Los cambios acaecidos en la estación toledana que ya hemos indicado (construcción del nuevo edificio de viajeros, modificación del viario para instalar la doble vía, etc.) hicieron que los antiguos muelles cercanos a la bomba de trasiego de vino cambiaran de sitio. En 1913 la empresa vinatera pidió la construcción de un nuevo muelle, costeado con fondos propios, a unos 35 o 40 m de los antiguos. MZA dio el visto bueno a esta modificación, indicando a la bodega, eso sí, que además del coste de las obras de fábrica tendrían que abonar 1,25 ptas. por cada vagón vacío que entrase en la vía del muelle y saliera cargado y 2,5 ptas. por cada vagón cargado que también saliera con carga.<sup>42</sup>

El 9 de septiembre de 1913 se elaboró un pliego de condiciones para que MZA y las bodegas pudieran organizar todo lo relacionado a la carga y descarga de vino. Se establecía el uso exclusivo de la vía apartadero para tal fin, así como la concesión de 24 horas para cargar los vagones vacíos y 48 horas para su descarga. Tras la pertinente revisión del documento, las dos entidades lo firmaron el 20 de febrero de 1914, ingresándose un mes más tarde las 1.152 pesetas del coste total del muelle descubierto... Más 300 pesetas extra por la construcción de una rampa de acceso. Finalmente, el 22 de mayo de 1914 se entregó la obra a las Bilbaínas, pero un desacuerdo con el canon anual por el uso del muelle retrasó su puesta en marcha. Tras la crisis generada por el problema ferroviario, las

---

<sup>41</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

<sup>42</sup> AHF (Madrid), Sig. D-0049-001.

percepciones por derechos de maniobras también cambiaron, subiendo de precio en más del doble.<sup>43</sup>

El otro bodeguero que se instaló en Huerta fue Leandro Briz Palacios.<sup>44</sup> El 8 de febrero de 1928 este empresario contactó con el ayuntamiento constitucional de Huerta de Valdecarábanos para anunciarles la construcción, de nueva planta, de una bodega en una finca de su propiedad, con una nave de 80 x 7 m aneja a la estación. Su intención era que el alcalde facilitara la gestión con el ministerio de fomento y, de paso, con MZA. La compañía, ya habituada al trato con empresarios vinateros, accedió a lo pedido por Leandro Briz el 15 de marzo de 1928, aunque recordándole la necesidad de que la nave fuese sólida y resistente, con cubierta de teja u otro material incombustible para evitar incendios al paso de los trenes. MZA también quedaba exenta de responsabilidades si se producían desperfectos o averías en la obra a causa de la explotación regular y bien ordenada del ferrocarril.

**Imagen 10.- Restos de la arqueta por donde las Bilbaínas trasegaban el vino.**



**Fotografía del autor, 2023.**

<sup>43</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0055-002.

<sup>44</sup> Toda la información sobre esta bodega se puede consultar en AHF (Madrid), Sig. C-0055-002.

Para 1929 la bodega ya estaba funcionando, pero no con plena capacidad. El vinatero pretendía que la compañía estudiase una ampliación de vías para evitar tener problemas para cargar sus fudres. Pero la compañía no estaba dispuesta a sufragar los costes de esas modificaciones, y sugirió a Leandro Briz que fuese él quien corriera con las casi 10.000 pesetas que implicaba el aumento de la vía de servicio de su bodega. Sin embargo, la dificultad de hacer desmontes para llevar a cabo la propuesta del bodeguero no convenció a MZA, que se decantaba por prolongar la vía de los muelles, siempre que Leandro Briz pagase su parte. Pero en diciembre de 1929 la situación del vinatero, al decir de él mismo, no era boyante y su tono con respecto a MZA comenzaba a ser más contundente:

Lo verdaderamente lamentable es que las compañías ferroviarias, que son las más beneficiadas con la prosperidad industrial del país, pues con sus elevadas tarifas de transporte se puede asegurar que se llevan el 50 % del valor de la mercancía (y hablo de mi negocio de vinos) mucho más teniendo en cuenta la competencia que existe en este negocio, por lo que con trabajo se saca para pagar los transportes a referidas compañías no den las facilidades máximas que pueda; si no que al contrario de esto, no hacen más que poner dificultades y obstáculos por lo que son muchas veces la causa del fracaso de muchos negocios que se establecen en inmejorables condiciones.

Para 1930 MZA tenía claro que lo que Leandro Briz buscaba era disponer, bien en la vía del muelle, bien en la prolongación de la 3.<sup>a</sup> vía, de un trozo para su uso exclusivo sin tener que desembolsar dinero alguno. Además, el jefe del movimiento aportaba un dato: según las estadísticas de Huerta, el Sr. Briz solamente sacaba dos fudres al mes de vino, por lo que se llegó a la conclusión de que no cabía ampliación en la estación. Pero Leandro Briz, lejos de desanimarse, siguió con el intercambio epistolar.

Así, el 8 de marzo de 1930 volvió a contactar con el ingeniero jefe de vía y obras, diciéndole que, en efecto, su producción era poca y había otras bodegas mayores, pero también las había que no llegaban a la producción que él lograba. Y volvía a cargar contra las compañías, diciendo que daban pocas facilidades para el desarrollo de negocios como el suyo y preguntándose cómo debía proceder si su empresa estaba en gestación (recordemos que llevaba ya dos años funcionando). Argumentaba que pagaba a MZA, en concepto de portes por vinos, aceites y alcoholes, unas 200.000 pesetas, dinero que debía tenerse en cuenta para que su petición se convirtiera en posible.

Pero la crisis de 1929 ya se dejaba sentir con fuerza en el país, por lo que el negocio vitivinícola había menguado y Leandro Briz se encontraba en la imposibilidad de llevar a cabo el desembolso que se le pedía. Además, el bodeguero argumentaba que había tenido que costear dinero de su propio bolsillo para construir fudres, pues MZA no le facilitaba el material móvil que necesitaba para sus negocios. Finalmente y tras cuatro años de intenso intercambio postal, las cosas siguieron tal y como estaban.

### 3. 2. Los trabajadores de MZA

En este último subepígrafe vamos a analizar algunos casos de la interacción de la compañía ferroviaria con sus propios trabajadores, porque son un ejemplo magnífico de cómo se relacionaban ambos elementos de una ecuación necesaria para el correcto funcionamiento del tren español.

Aunque desempeñar un oficio en una compañía ferroviaria era una opción laboral apetecible, lo cierto es que esos agentes y factores de MZA no estuvieron exentos, al menos en Huerta, de situaciones de insalubridad de cierta gravedad. La construcción de la estación junto al arroyo del Derramadero y al de la Borreguera hizo que, en épocas de avenida de aguas, los problemas crecieran: malos olores, dificultad de circulación y embalsamientos de aguas. Es poco comprensible que se instalara todo un complejo ferroviario en un entorno donde las inundaciones, como se ha visto en el presente artículo, eran tan numerosas. Aún más incomprensible es que la línea no traspasara el arroyo del Derramadero y el de la Vega y se instalara alejada de estos pequeños arroyos de acusado estiaje, pero propensos a las avenidas repentina de agua.

Todo ello propiciaba el aumento de mosquitos, los cuales eran vectores potenciales de contagio en una enfermedad endémica, en ese momento, en Toledo: el paludismo. En efecto, los casos que se produjeron en Huerta fueron de cierta gravedad, sobre todo los del siglo XIX, lo que nos indica que trabajar y vivir en el ferrocarril no te eximía, por desgracia, de pasar calamidades.

A finales del XIX y dentro de la estación, como se ha visto, había tres casillas, una que habitaban dos guardagujas con sus familias (7 individuos ambos) y otra ocupada por dos agentes del servicio, con tres personas de sus familias. Es decir, en dos viviendas de unos 40 m<sup>2</sup> vivían cuatro familias completas. Teniendo en cuenta que las casillas eran pequeñas, estaban en un pésimo estado y que, además, faltaban cuartos para alojar a

dos mozos guardagujas y un guardabarreras,<sup>45</sup> es obvio que se producía un  
hacinamiento fatal que no era la mejor manera de garantizar la salubridad  
en caso de epidemia. Y esta llegó, en forma de paludismo y tos ferina.

Cabe preguntarse si la compañía no había tomado cartas en el asunto. Lo cierto es que la sección de Alicante opinaba que era justo construir un grupo de casillas en la estación para alojar a todos los trabajadores de forma cómoda, pero las gestiones no prosperaban, o al menos no lo hacían con la rapidez y premura que necesitaban los empleados de la estación. La propuesta que se hizo a la compañía era arreglar la casilla de vía y obras que en ese momento estaba deshabitada y dársela a una de las familias. Por otra parte, había que reparar la casilla de los guardagujas en el tejado, las puertas y las ventanas para que las condiciones de habitabilidad fuesen adecuadas.

**Imagen 11.- Plano escala 1/5.000 de situación de la estación de Huerta de Valdecarábanos. Obsérvese la cercanía de las vías con respecto al arroyo del Derramadero. En el lado Alicante podemos ver también el arroyo de la Borreguera.**



Fuente: AHF (Madrid), Sig. C-1220-001-002.

<sup>45</sup> Este trabajador, de hecho, vivía en un vagón en la estación.

La compañía decidió comprobar por sí misma si la situación era tan periliaguda como afirmaban los trabajadores de MZA. El 22 de enero de 1889 el médico de la compañía visitó las casillas de Huerta y realizó un informe en el que indicaba que donde habitaban los guardagujas era imposible vivir, pues en esa casilla de una cocina y dos dormitorios residían dos familias, 13 individuos, y, por las palabras del facultativo, había un gran descuido y poca limpieza de la vivienda. El médico de MZA nos indica una cuestión que nos pone sobre aviso de lo sucedido en las viviendas de los trabajadores:

Esta casilla está situada al lado de otras que están en las mismas condiciones higiénicas que aquella y sin embargo no han tenido que lamentar las consecuencias tan funestas los que las habitan, por su aseo y limpieza.<sup>46</sup>

Las consecuencias que tuvieron estas pésimas condiciones de habitabilidad fueron claras: fallecieron 4 niños de la misma familia por tos ferina en la casilla del guardagujas. Los padres de esos niños, que también habían padecido las consecuencias de estar hacinados en un terreno propicio a las infecciones y se habían contagiado de paludismo, decidieron abandonar la estación de Huerta con el único hijo que sobrevivió y marcharse a vivir a Cercedilla.<sup>47</sup>

Tras el catastrófico desenlace de la infección de tos ferina MZA tomó cartas en el asunto y el 30 de enero de 1890 ordenó la reparación inmediata de la casilla de los guardagujas, junto con la habitación de la vivienda que no se usaba.

Con el tiempo, la dotación de personal en Huerta creció y, desde luego, la documentación así lo confirma. Para 1922 se contaban hasta 72 trabajadores, por lo que las peticiones de aumento de las instalaciones parecían juiciosas, teniendo en cuenta que la distancia al núcleo habitado más cercano era, como ya se ha comentado, elevada. Fruto, de nuevo, del aumento de trabajadores y de balsas de agua no desecadas se produjo el segundo caso epidémico en la estación de Huerta de Valdecarábanos, que tuvo que ver con un brote de paludismo ocurrido a finales de la dictadura primorriverista. El 2 de octubre de 1928 el médico de El Romeral se percató de varios casos de paludismo en los agentes de la casilla 85, atribuidos a unas charcas a lo largo de la línea férrea desde Huerta a la citada casilla. Esas charcas se habían producido por la extracción de arena

<sup>46</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

<sup>47</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

para los areneros de los trenes. Al quedar los agujeros sin colmatar y venir la época de crecidas del arroyo del Derramadero, los casos de paludismo se multiplicaron. Sin embargo, en este caso la actuación de MZA fue mucho más rápida y contundente, ya que el 8 de octubre se desecaron (Adán y Marín, 2021: 259-260).

Ya que se ha mencionado la carga de arena, parece pertinente comentar otro caso curioso ocurrido en Huerta, en este caso con los operarios que se encargaban de tal empleo. La existencia de rampas de subida y bajada en el entorno de la estación hacían recomendable la instalación de un pequeño depósito de arena para las locomotoras de vapor, la cuales, cuando así lo necesitaban, expulsaban la citada arena por un tubo cercano a las ruedas con el fin de ganar un poco de tracción. Además, en el entorno de la estación había materia prima de sobra, así que MZA consideró oportuno proveer a sus máquinas de este elemento en Huerta.

Pues bien, el 18 de julio de 1892 Antonio Muñoz Valero, de 56 años y empleado del ferrocarril como obrero de vía y obras durante 16 años (en las brigadas 16 y 17), se dio de baja por enfermedad del pecho, por lo que para subsistir pidió la carga de arena en la estación de Huerta para la tracción de las máquinas, lo que se le concedió. Además, se le dio la venta del agua en la caseta de la aguadora. Sin embargo, este trabajador pedía la exclusividad de la carga de arena, ya que, al parecer, el cartero de Huerta (que, como ya se dijo anteriormente, regentaba también el parador de la carretera de Mora donde posteriormente se ubicarían las bodegas Bilbaínas), cobraba 2 pesetas menos por cada vagón cargado de arena. Pero el desempeño del contratista de la arena y de algunos de sus 8 hijos, uno de los cuales terminó despedido de MZA por su mal comportamiento, hicieron que la compañía decidiera desestimar la petición de Antonio Muñoz y archivar el caso en 1895.<sup>48</sup>

El último ejemplo que se va a comentar sobre la actuación de MZA en sus instalaciones ferroviarias tuvo que ver con el conflicto bélico de la Guerra Civil. El 23 de septiembre de 1936 se comunicaba que la estación de Huerta había sufrido un bombardeo por parte de la aviación de los golpistas, fruto del cual se habían producido daños en las cuatro viviendas de los trabajadores de MZA por un total de 28.837,43 pesetas, quedando cortada la vía ascendente e inutilizados los cambios.<sup>49</sup> El 11 de diciembre

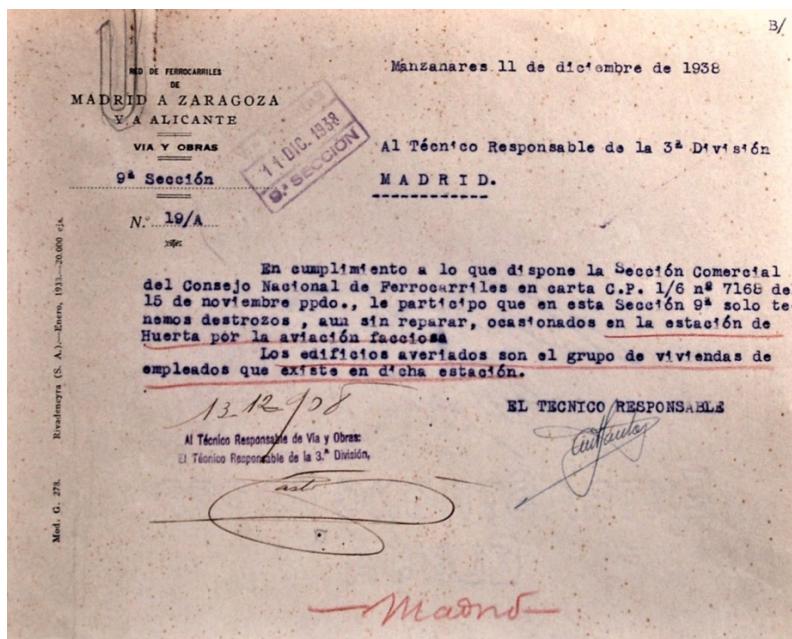
<sup>48</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0595-002.

<sup>49</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0287-004.

de 1938 las casillas de empleados de la estación aún estaban sin reparar.<sup>50</sup> Hubo que esperar hasta el 29 de diciembre de 1939 para que se elaborase el proyecto de reconstrucción de las cuatro viviendas destrozadas por el bombardeo, pues su mal estado había obligado a los agentes a irse a vivir al pueblo.

El proyecto final se aprobó el 18 de enero de 1940, para lo cual se hizo una convocatoria con el fin de que concurrieran el máximo número posible de constructores. Fue contratado Filomeno Navarro Navarro para las obras de destajo de las cuatro casas. El presupuesto final que este constructor había ofrecido era de 43.886 pesetas (presupuesto ofrecido el 21 de septiembre de 1940 y confirmado el 3 de octubre de 1940). El dinero salía de una partida específica llamada “Reparaciones y reconstrucciones por Guerra”, pero la reparación aún no se había llevado a cabo en junio de 1941.<sup>51</sup>

**Imagen 12.- Comunicación interna de MZA donde se da cuenta del bombardeo de las casillas de Huerta por parte de la aviación franquista.**



**Fuente: AHF (Madrid), Sig. C-1380-002.**

<sup>50</sup> AHF (Madrid), Sig. C-1380-002.

<sup>51</sup> AHF (Madrid), Sig. C-0287-004.

## CONCLUSIONES

La estación de Huerta es un buen ejemplo de una instalación ferroviaria que tardó en influir de manera más o menos directa en la economía, sociedad e idiosincrasia locales. Y cuando lo hizo tal vez fue tarde.

A pesar de su temprana instalación, pues ya en 1853 se había inaugurado y puesto en marcha, la lejanía del núcleo poblacional impidió que la localidad toledana fuese impulsada por los “efectos hacia adelante” de los caminos de hierro. En el siglo XIX, que fue el momento de esplendor del comercio vinícola (un 42 % del total de exportaciones en esos momentos correspondieron al transporte de vino (Mendoza, 1984: 26)) Huerta no tuvo ningún establecimiento vitivinícola en el entorno de la estación, lo cual dejó huérfanos a los agricultores y empresarios del vino locales. Es más, las instalaciones ferroviarias huertenas decimonónicas fueron bastante modestas, con un edificio de viajeros pequeño e incómodo de utilizar, una vía principal y dos secundarias, unos retretes y poco más. Si MZA intervino en la estación fue, sobre todo, porque necesitaba hacerlo de cara al tráfico ferroviario y para dar respuesta a los trabajadores de la compañía, pero no porque quisiera, con esos cambios, impulsar la economía local o consolidar en Huerta una relación de retroalimentación entre trenes y gentes.

Tampoco podemos hablar, al menos en el siglo XIX, de un interés legítimo de MZA con respecto a su personal. Los terribles casos de tifus y paludismo que se dieron en las hacinadas casillas de obreros dan cuenta del poco tacto que la compañía privada tenía con respecto a sus obreros, guardabarreras y mozos de agujas. La malísima elección del lugar donde se ubicó la estación, rodeada de arroyos fácilmente inundables, en un terreno arenoso poco practicable y con problemas en las infraestructuras debidos a las avenidas de agua hicieron que la vida en la propia estación fuese complicada. La ecuación se completaba con la inexistencia de una conexión entre pueblo y tren y lo paupérrimo de los servicios a los viajeros, que no tenían nada que hacer si por ventura se bajaban del tren en Huerta.

En el siglo XX la situación parece mejorar, pues el número de trabajadores aumentó, aparecieron dos bodegas para rentabilizar las exportaciones de vino y uvas huertanas y se modificó el viario, así como la fisonomía del edificio de viajeros, que pasó de una planta a dos. También aumentó el número de casillas y se instaló un edificio de

enclavamientos. Pero en lo esencial, siguieron dándose casos de epidemias, no se mejoró en exceso la vida de los trabajadores y los viajeros no se multiplicaron. Para más inri, el fin de la gestión privada coincidió con la destrucción de algunas infraestructuras ferroviarias en la Guerra Civil, en un bombardeo provocado por la aviación fasciosa en septiembre de 1936, seguramente como consecuencia de las acciones bélicas relacionadas con la defensa del Alcázar de Toledo.

Por tanto, se debe concluir que la estación no solamente estaba en medio de la nada, sino que su peso específico fue bastante liviano. Lamentablemente, esa importancia no ha aumentado en los últimos tiempos, mezclada con el desinterés que existe en este país por el patrimonio ferroviario. Hace escasos meses la pala y el olvido han hecho su aparición. Se han desmantelado el retrete, el precioso edificio de enclavamientos y el muelle cubierto, dejando el entorno de la estación con el edificio de viajeros y los grandes depósitos de agua, ajados, herrumbrosos y, seguramente, también condenados a muerte en un futuro no muy lejano. Es verdad que a la estación ya no va nadie si no es a fotografiar trenes, dar un agradable paseo en los dos fines de semana de “la merienda” de Huerta o acceder a alguno de los caminos rurales que parten de la estación. Pero tal cuestión no debe hacernos olvidar que estas instalaciones fueron parte de la historia de Huerta y que su deterioro y desaparición son un clavo más en el ataúd que, desgraciadamente, parece contener todo lo relacionado con un patrimonio tan importante que no parece interesar a ninguna administración.

Quede este artículo, por tanto, como testimonio y recuerdo de lo que un día fue esta estación y como memoria viva de las gentes que vivieron en medio de la nada.

## FUENTES

*Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, vol. 1930, n.º 1 (1 de enero de 1930).

*El Castellano*, vol. 16, n.º 2966 (5 de mayo de 1919).

*El Castellano*, vol. 30, n.º 7784 (4 de mayo de 1934).

*El Heraldo*, n.º 3439 (16 de agosto de 1853).

*El Imparcial*, vol. 27, n.º 9461 (18 de septiembre de 1893).

*El Siglo futuro*, vol. 13, n.º 4179 (30 de octubre de 1920).

*El Tío Camorra*, vol. 1, n.º 1 (1 de septiembre de 1847).

*Gaceta de los caminos de hierro*, vol. 1, n.º 23 (28 de septiembre de 1856).

*Gaceta de los caminos de hierro*, vol. 3, n.º 25 (20 de junio de 1858).

*Gaceta de los caminos de hierro*, vol. 21, n.º 50 (10 de diciembre de 1876).

*La Correspondencia de España*, vol. 19, n.º 2897 (6 de enero de 1866).

*La Dinastía*, vol. 15, n.º 6300 (14 de septiembre de 1897).

*La Época*, vol. 10, n.º 2877 (24 de agosto de 1858).

*La Época*, vol. 43, n.º 14.021 (13 de septiembre de 1891).

*La Nación*, vol. 2, n.º 456 (26 de octubre de 1865).

AHF (Madrid), Sig. B-0047-002.

AHF (Madrid), Sig. B-0020-008.

AHF (Madrid), Sig. C-0055-002.

AHF (Madrid), Sig. C-0287-004.

AHF (Madrid), Sig. C-0595-001.

AHF (Madrid), Sig. C-1220-001.

AHF (Madrid), Sig. C-1279-020.

AHF (Madrid), Sig. C-1380-002.

AHF (Madrid), Sig. D-0049-001.

AHF (Madrid), sig. IG-01108-SEQ-002-R.

AHF (Madrid), Sig. MZA 1284-IF-9-43.

AHF (Madrid), Sig. VG-IF-1183.

AHF (Madrid), Sig. W-0002-001.

## BIBLIOGRAFÍA

Adán Valero, Inmaculada y Marín Arroyo, Daniel (2021). “Infecciones palúdicas y de tos ferina en la línea ferroviaria de Madrid-Zaragoza-Alicante. El caso de Huerta de Valdecarábanos”. *Revista de la CECEL, Hospitales y su entorno (III)*, 21, pp. 241-264.

Aguilar, Julián (1885). *El consultor del viajero*. Madrid: Imprenta de Manuel Minuesa.

Beltrán Tapia, Francisco Javier, Díez Minguela, Alfonso, Martínez Galarraga, Julio y Tirado Fabregat, Daniel Aurelio (2019). *Capital humano y desigualdad territorial. El proceso de alfabetización en los municipios españoles desde la ley Moyano hasta la Guerra Civil. Estudios de historia económica n.º 74*. Madrid: Banco de España.

Burdiel, Isabel (2019). *Isabel II: una biografía (1830-1904)*. Barcelona: Taurus.

Castro y Serrano, José de (1871). *La Capitana Cook. Estudio de viajes*. Madrid: Imprenta de T. Fontanet.

Catalina y Cobo, Mariano (1883). *Memoria sobre el estado de las carreteras en el año de 1883*. Madrid: Tipografía de los huérfanos.

Comas, Pere (2011). *Breve historia de la tracción vapor en MZA*. trensim.com.

Cos, Felipe de (1925). "Evolución del material de transporte en España". *Ingeniería y construcción*, 33, pp. 416-421.

Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico (1891). *Censo de la población de España según el empadronamiento hecho en 31 de diciembre de 1887*. Madrid: Imprenta de la Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico.

FCMAF (2020). *Accidentes ferroviarios en Castilla-La Mancha*. Ciudad Real.

García Álvarez, Alberto (2006). "El sentido de circulación de los trenes en la vía doble". *IV congreso de Historia Ferroviaria*, pp. 1-21.

García Lozano, Inmaculada y Moreno Burgos, María Dolores (2008). *Historia gráfica del ferrocarril en España. Tomo I: desde los orígenes hasta 1901*. Madrid: FFE/Maquetren.

Giner y Pastor, Juan (1983). *El ferrocarril Madrid-Alicante en el siglo XIX*. Alicante: Publicaciones de la Caja de Ahorro Provincial.

Gómez Mendoza, Antonio (1984). *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913). Volumen I: cereales, harinas y vinos*. Madrid: Servicio de estudios del Banco de España.

Gorostiza, Leopoldo de (1877). *Apuntes sobre la rebaja de tarifas y el servicio de los ferro-carriles españoles*. Madrid: Talleres de impresión y reproducción Zaragozano y Jayme.

Junta General de Estadística (1863). *Censo de la población de España según el decreto verificado en 25 de diciembre de 1860*. Madrid: Imprenta Nacional.

López, Tomás (1768). *Diccionario geográfico de España: Toledo*.

López Peco, Juan Carlos y Torres Mendoza, Carlos Enrique (2021). *Apertura de líneas en Castilla-La Mancha*. Ciudad Real: FCMAF.

- Madrazo, Santos (1984). *El sistema de transportes en España, 1750-1850. Vol. II. El tráfico y los servicios*. Madrid: Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos.
- Madoz, Pascual (1847). *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar. Tomo IX*. Madrid: Establecimiento tipográfico-literario universal.
- Marín Arroyo, Daniel (2020). “Apartaderos ferroviarios de la línea Madrid-Jaén: la estación de Consolación”. *Orisos, revista de investigación y divulgación cultural*, 3, pp. 140-188.
- Marín Arroyo, Daniel (2008). “Crisis filoxérica y de exportaciones: ¿realidad o mito?”. *Cuadernos de estudios manchegos*, 33, pp. 157-183.
- Marín Arroyo, Daniel (2021). *El día y sus horas de un viajero de los caminos de hierro*. Madrid: CECEL-CSIC.
- Marín Arroyo, Daniel (2015). “Inicio y desarrollo del ferrocarril en Daimiel (1860-1900)”. *III Jornadas de historia de Daimiel*, pp. 151-164.
- Martínez Díaz, José Luis (2023). *Los vinos de Valdepeñas a través de sus bodegas*. Toledo: Almud ediciones.
- Miñano, Sebastián de (1826-29). *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal. Tomo V*. Madrid: Imprenta de Pierart-Peralta.
- MZA (1874). *Tarifa para los transportes a pequeña velocidad en las líneas pertenecientes a esta compañía*. Madrid: Establecimiento tipográfico de M. Minuesa de los Ríos.
- Olaizola Elordi, Juanjo (2009). *Historia gráfica del ferrocarril en España. Tomo II: desde 1901 hasta 1939*. Madrid: FFE/Maquetren.
- Ortega Rubio, Juan (1918). *Relaciones topográficas de los pueblos de España*. Madrid: Sociedad española de artes gráficas.

Paula Mellado, Francisco de (1845). *España geográfica, histórica, estadística y pintoresca*. Madrid: Gabinete literario.

Riera y Sans, Pablo (1883). *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, biográfico, postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España*. Barcelona: Imprenta y librería religiosa y científica del heredero de D. Pablo Riera.

Tedde de Lorca, Pedro (1978). “Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)”. En Artola, Miguel (dir.). *Los ferrocarriles en España 1844/1943. II. Economía y ferrocarriles*. Madrid: Banco de España, pp. 9-354.

Toreno, Conde de (1878). *Estudio sobre la exposición vinícola nacional de 1877*. Madrid: Imprenta y fundición de Manuel Tello.

Torrente Fortuño, José Antonio (1969). *Salamanca, bolsista romántico*, Madrid: Taurus.

Valverde y Álvarez, Emilio (1886). *Nueva guía del viajero en España y Portugal. Volumen 1. Zona central y septentrional*. Madrid: Imprenta de Fernando Cao y Domingo de Val.