

## Consejo de Redacción

---

Director: José Fernando Sánchez Ruiz

Jefe de Redacción: Edmundo Comino Atienza

Redacción: José Luis Mata Burgos

Justo Ponce Solera

María Teresa González Ramírez

LAS VÍAS DE LA  
MODERNIZACIÓN

FERROCARRIL, ECONOMÍA Y  
SOCIEDAD EN LA  
MANCHA, 1850-1936

**José Angel Gallego Palomares**



Patronato Municipal de Cultura  
Alcázar de San Juan  
2004

**Edita:** Patronato Municipal de Cultura  
de Alcázar de San Juan—2004

**I.S.B.N.:** 84-87106-53-6

**D.L.:** CR 248-04

El presente trabajo es una adaptación del discurso de lectura de Tesis Doctoral, *Ferrocarril y Transición al Capitalismo en La Mancha, 1850-1936*, defendida por el autor el 10 de enero de 2002 en la Facultad de Letras de la Universidad de Castilla-La Mancha en Ciudad Real, siendo dirigida por el Profesor de la Universidad de Castilla-La Mancha D. José G. Cayuela Fernández, mereciendo el título de Doctor por parte del Tribunal constituido al efecto, con la calificación de *Sobresaliente Cum Laude* por unanimidad. El Tribunal estuvo compuesto por los profesores:

Presidente: Don Angel Bahamonde Magro, Catedrático de Historia Contemporánea de la Universidad de Toulouse II (Francia).

Secretario: Don Juan Sisinio Pérez Garzón, Catedrático de Historia Contemporánea de la Universidad de Castilla La-Mancha.

Vocales: Don Mariano Esteban de Vega, Profesor titular de Historia Contemporánea de la Universidad de Salamanca.

Doña María Dolores de la Calle Velasco, Profesora titular de Historia Contemporánea de la Universidad de Salamanca.

Don Luis Enrique Otero Carvajal, Profesor titular de Historia Contemporánea de la Universidad Complutense de Madrid.

---

**LAS VÍAS DE LA MODERNIZACIÓN. FERROCARRIL, ECONOMÍA Y SOCIEDAD EN LA MANCHA, 1850-1936.**

*José Angel Gallego Palomares*

*Doctor en Historia por la Universidad de Castilla-La Mancha*

El objeto histórico que hemos determinado es muy amplio, articulado en sus cimientos entre lo económico y lo social, ya que, es la mejor forma de llegar a un conocimiento más exacto y profundo de la sociedad. Concretando sobre éste, fijamos nuestra atención inicialmente en los aspectos económicos de diverso orden y carácter, para derivar posteriormente en el propio asentamiento del tejido social que generaron los procesos de transformación en sí. En puridad, el contexto empírico de nuestra labor de investigación, basado en un tejido de *interrelación argumental*, se establece desde el análisis de las comunicaciones, especialmente en lo referido al ferrocarril, hacia el estudio del contexto productivo del área y, como ya hemos mencionado, hacia la revisión de las consecuencias sociales que el proceso implica. Todo ello en función de una reflexión final vinculada al debate abierto sobre la modernización de este entorno en virtud del concepto de *historia local*, como una conexión desde éste con el marco del devenir general del país y de las propias implicaciones del mercado mundial. Por todo lo cual, se puede distinguir la construcción de la red de comunicaciones férreas como inicio de un proceso de modernización con la vinculación del tejido productivo al mercado y el nacimiento de una nueva sociedad, entroncada también en el mercado, estudiando no solo la simple distribución socio-profesional y sus condiciones de vida.

Este trabajo, así como el resto, aún inéditos, que han partido de la Tesis Doctoral (la trilogía: *El campo tranquilo. Ferrocarril y nueva estructura social en la Mancha, 1850-1936; Railes, granos y vinos. Ferrocarril y nueva estructura económica en La Mancha, 1850-1936; y Ferrocarril y modernización en La Mancha, 1850-1936*; junto a algunos otros artículos publicados) manifiestan una clara intención de revisionismo histo-

riográfico, con un carácter casi reivindicativo, en cuanto al rechazo de la adopción de modelos historiográficos generales para explicar una serie de procesos de adaptación al mercado singulares. En nuestro caso, se aplican indiscriminadamente a La Mancha conceptos y modelos propios de las regiones meridionales de la Península, eminentemente agrarias y con un atraso tecnológico importante, además de un tipo de estructura social cerrada, casi inmovil, basada fundamentalmente en el uso de la tierra. Como tendremos ocasión de estudiar, aunque partimos de una situación que podríamos enmarcar dentro de estos parámetros, nuestra evolución se va alejando drásticamente de estas pautas, para desembocar, merced a la ruptura de la incomunicación, en un nuevo contexto socio económico, que merece una nueva valoración e interpretación. En este punto, rechazamos igualmente las visiones unívocas acerca de los diferentes procesos de asunción de formas de carácter capitalista en cada región y su misma transición hacia el mercado abierto; con lo cual, no jerarquizamos en nuestra valoración de cada evolución, simplemente podemos hablar con propiedad de diversos grados de modernización, pero entendiendo que las regiones integradas en el mercado con un menor avance tecnológico, tanto en el sector de transformación o primario, así como en su estructura social, están igualmente inmersos en el sistema capitalista, aunque debido a su carácter peculiar y singular, juega una función concreta dentro de este sistema, en una posición estratégica claramente periférica, secundaria, y hasta podríamos calificarla de dependiente; aunque, en cualquier caso, superadora del anterior retraso y la secular servidumbre.

Lejos de estancarnos en la idea de análisis compartimentado, nuestras directrices se han dirigido a la búsqueda de la intersección de parcelas de análisis, buscando la lógica de la historia: comunicaciones lleva a ferrocarril; a su vez, ferrocarril nos lleva a impacto sobre la producción agrícola y sobre el régimen de propiedad; igualmente impacto sobre producción y cambio de propiedad nos lleva a un necesario análisis de la sociedad en lo rural y lo urbano, derivando en los contextos socioculturales, circunstancias que, de nuevo, nos reconectan en el tiempo con renovados

usos de las comunicaciones y el ferrocarril. También dejamos claro que no asumimos un modelo determinista o mecanicista, que relegue los aspectos sociales a un reflejo de lo económico, sino que nos situamos dentro de parámetros historiográficos revisionistas que plantean la interrelación entre ambos marcos de análisis. De esta forma, los aspectos económicos nacen de una sociedad concreta, que a su vez se ve alterada por el ámbito productivo, adaptándose a éste. Desde este prisma, los diversos grupos sociales se organizan acorde con el uso que ellos mismo efectúan del mercado, o sea, por la distinción de unas pautas concretas, que los distingue del resto de grupos concurrentes, es decir, es éste el sentido que le queremos dar a nuestra concepción historiográfica cuando nos referimos a que nos despegamos de cualquier interpretación determinista de la historia.

Hemos de señalar que la acotación cronológica del trabajo, 1850-1936, responde en su límite inferior al reinicio definitivo de la línea del ferrocarril Madrid-Aranjuez, una vez que el constructor de la misma, José de Salamanca, vuelve del exilio; como base del trazado Aranjuez-Almansa, clave ésta última del modelo del proceso de modernización de la zona; en cuanto a su límite superior, hemos realizado la acotación al comienzo de la Guerra Civil con la ruptura del uso normal de las comunicaciones, así como de la propia alteración del contexto económico y social del área y del país.

En virtud de lo expuesto, debemos especificar el marco espacial de estudio concreto, lo que concebimos como La Mancha dentro de los límites de la provincia de Ciudad Real. Y en ello, cuando decimos "La Mancha de Ciudad Real", damos por sentada la vieja existencia de un espacio común manchego, que se encuentra fuera de la propia provincia ciudarrealeña, y que se extiende también por las provincias de Toledo, Cuenca y Albacete, esto es, más allá de las diferentes delimitaciones administrativas por las que este territorio ha pasado a lo largo de la historia. Dentro de la provincia de Ciudad Real se acepta como espacio Mancha a los Partidos Judiciales de Alcázar de San Juan (también con Tomelloso y su actual Partido Judicial), Manzanares, Daimiel y Valdepeñas.

Nosotros utilizamos la comarcalización que el Instituto de Reforma Agraria de la II República presentó en 1932 y que dentro de la provincia de Ciudad Real reducía el espacio de La Mancha Baja a los Partidos Judiciales de Alcázar de San Juan y Manzanares. Las razones son puramente de homogeneidad, lo que nos ayuda a la hora de argumentar el contexto de nuestras hipótesis de trabajo, teniendo además en cuenta que el presente estudio coincide en su límite cronológico con la propuesta de comarcalización del Instituto de Reforma Agraria. Para definir una región o comarca se pueden utilizar diferentes criterios y el Instituto de Reforma Agraria, para el caso de La Mancha, atendió a criterios formales, buscando características comunes de tipo agrario. Las comarcas debían ser internamente homogéneas desde el punto de vista económico y agrícola en la distribución de cultivos, en los rendimientos agrarios y en la proporción de renta que cada uno suministraba. Así, el elemento que sirvió para desligar los Partidos Judiciales de Valdepeñas y Daimiel del resto de La Mancha de Ciudad Real fue la aparición de la filoxera en éstos entre finales del XIX y principios del XX.

- Partido Judicial de Alcázar de San Juan: Alcázar de San Juan, Tomelloso, Campo de Criptana, Socuéllamos, Herencia, Pedro Muñoz, Argamasilla de Alba, Puerto Lápice y Las Labores.
- Partido Judicial de Manzanares: Manzanares, La Solana, Membriella, Villarta de San Juan y San Carlos del Valle.

## MAPA N° 1

### MAPA DE LA MANCHA BAJA DE CIUDAD REAL

(Comarcalización del Instituto de Reforma Agraria, 1932)



50 Km.

Conviene ahora realizar la siguiente advertencia: nuestra percepción de lo *regional/local* adquiere en el presente trabajo una metodología terminológica sencilla, que no simple. Asumimos el concepto de *regional* de manera flexible; esto es, puede ser referido a lo “administrativo” o, como para el caso de nuestro estudio, a lo “estructural y social”. La percepción de lo *local* es por tanto también flexible, haciendo referencia a la propia dimensión de lo regional en sí o realizando alusión, dentro de lo regional, a espacios más reducidos territorialmente. El objeto de ello es salir de cualquier interpretación excesivamente mecánica de los términos, otorgando mayor libertad y fluidez a la percepción de ideas, siempre y cuando se ajusten en su base a evidentes cauces científicos. No entramos, pues, en debate alguno que confiera al término *regional* un principio trascendente en el marco ideológico sobre el concepto epistemológico de lo *local*. La alternancia de un término u otro, en nuestro caso, será esencialmente de uso empírico, según la utilidad espacial de análisis. Paralelamente, nuestra concepción regional en torno a La Mancha responde esencialmente a una percepción metodológica que procede del concepto en sí de región en el estudio de la historia iniciado con la “primera generación de Annales” (M. Bloch y L. Febvre), atendiendo a las propias pautas de Paul Vidal de la Blanche. Este planteamiento de región responde para nosotros a una percepción más estructural que política y administrativa, si bien en un análisis integrado no podemos obviar estas últimas circunstancias. Sin embargo, nuestro concepto de La Mancha como región atiende especialmente a procesos socio-económicos y se define antes por la empírica de las relaciones socio-productivas que por tan solo la idea de límite fronterizo. Procuramos pues tratar en ese aspecto la percepción de región manchega en el marco de análisis local como un proceso geo-histórico interrelacionado con otras áreas geo-históricas de mayor amplitud.

Precisamos describir el contexto socio productivo en el que se encuentra la región manchega en la encrucijada del siglo XVIII al XIX, previamente al inicio de todos los procesos inducidos por la construcción

de la red férrea. Debemos clarificar previamente una serie de ideas. En primer lugar, entroncando a su vez con nuevas corrientes revisionistas de carácter nacional, hay que valorar más el conjunto de intercambios comerciales internos de regiones del interior, como sería el caso de nuestro territorio manchego, al igual que la extensión e importancia de los numerosos talleres del sector de transformación, sin detectarse ningún tipo de cesura en el crecimiento económico entre los siglos XVIII y XIX -interpretación clásica de Josep Fontana asociada a los perjuicios de la independencia de nuestras colonias de América-. En segundo lugar, también debemos puntualizar que el entorno que vamos a describir, aun cuando lo valoremos, superando la anterior concepción, no nace de la competencia de mercados propia del capitalismo, lo que evidentemente nos conduce hacia una percepción realista y comparada del marco socio económico. El elemento fundamental a tener en cuenta va a ser el alto grado de incomunicación, que nos lleva a escasos intercambios mercantiles, y, por lo tanto, a alejarnos de las relaciones de competencia. Derivado de ello, va a contar con un tejido productivo de un carácter concreto, con una escasa modernización – es decir, sin uso de la tecnología más avanzada- y muy diversificado, enmarcado todo en una trama dictada por la limitación del mercado y la ausencia de consumo, que no podrá estimular avances significativos en la producción agrícola ni en los sectores de transformación. Los intercambios comerciales internos comarcales, que logran vencer el autoconsumo y la producción doméstica, van a surgir como respuesta a una demanda local no resuelta, pero nunca fruto de la especialización o expansión de mercados. En este sentido, la dependencia de un mercado empobrecido va a explicar las características de la estructura socio productiva.

Los productores manchegos se reservarán para sí todos los exiguos mercados locales con intercambios internos de algunos artículos. Detectamos la venta de yeso desde Alcázar, Campo de Criptana y La Solana hacia las poblaciones de su entorno más próximo; de vinos desde Tomelloso y Manzanares hacia poblaciones deficitarias como Alcázar, Herencia o La Solana; aceite desde Herencia, Campo de Criptana y La Solana hacia el

resto del territorio de La Mancha central; navajas y hoces desde La Solana a toda la región; cal y chocolate de Alcázar hacia los mercados más cercanos; y salitre desde Alcázar a la fábrica de pólvora de Ruidera. Del mismo modo, definimos un flujo externo escaso pero apreciable, basado en la exportación de la misma pólvora, a Madrid y resto de España; estameñas – tejidos de hilo de lana- hacia Andalucía; aguardientes y vinos de calidad desde Tomelloso y Manzanares hacia Madrid y Andalucía; navajas y hoces de La Solana a estos mismos destinos; jabón de piedra de Alcázar, Herencia y Manzanares a Madrid; y granos en años excedentarios a Madrid y secundariamente a Levante

De igual forma, la estructura social muestra un similar paralelismo en cuanto a su escasa movilidad, dinamismo y aislamiento de influencias externas. Encontramos una clara simplificación y polaridad de los estratos sociales, ligados casi siempre a la relación con la propiedad de la tierra, compuestos por grandes propietarios, junto a la legión de jornaleros, gañanes y un variado grupo de artesanos locales. La secular incomunicación es la mejor garantía para perpetuar un orden basado en el predominio de un grupo social de grandes propietarios, rector absoluto de la comunidad, que impide toda movilidad social, y ejerce despóticamente su poder, tanto económico, como político y social; guardándose celosamente de todo vestigio de cambio. Es de este modo como valoramos, con toda su trascendencia la función de las comunicaciones y especialmente del ferrocarril, en tanto procura la ruptura estructural entendida globalmente.

En este contexto productivo y social manchego irrumpe el ferrocarril en 1854, fecha en que comienza a explotarse el tramo Tembleque-Alcázar, dentro de la línea Aranjuez-Almansa, concesión otorgada en 1845 al propio Salamanca. La construcción de este tramo a su paso por Alcázar comenzará en 1852 y será llevada a cabo por parte de José de Salamanca. El primer ferrocarril de la Península había comenzado su explotación en 1848, el Barcelona-Mataró, y la línea Madrid-Aranjuez está funcionando el año 1851. Esto significa que no hay demasiado retraso respecto al conjunto del Estado, sobre todo, si se tiene en cuenta que es la primera gran

línea que se construye, el enlace ferroviario de Madrid con la costa Mediterránea, puesto que el resto eran pequeñas líneas férreas.

Otra cuestión diferente es el retraso respecto a los países industrializados de Europa occidental, en los que en estas fechas ya tenían construida gran parte de su red férrea, además de multitud de pequeños ramales secundarios de enlace. Mucho se ha escrito sobre las causas de la demora constructiva ferroviaria en España. Sintetizando todas las aportaciones, dejando al margen el diferente énfasis o importancia que cada corriente le dé a un determinado factor, fue muy negativo la nefasta política de los diferentes gobiernos del Estado, ya que, no consiguieron crear el marco legislativo propicio para, por un lado, aglutinar el capital necesario para la construcción ni, por supuesto, la confianza en los inversores nacionales; y, por otro lado, los diferentes decretos ferroviarios llevaron al desorden y la especulación más que a otra cosa, siendo, por lo tanto, un negocio poco seguro que propiciaba el fraude. Un ejemplo de ello será la R.O. de 1844, de la que parten gran cantidad de concesiones, otorgadas sin la necesaria garantía, por lo que muy pocas de ellas consiguen construirse. En segundo término, como un factor negativo para la construcción de la red férrea, debemos comentar la escasez de capital disponible, sin entrar en las causas de ello, aunque esto nos remite a la abusiva atracción de rentas que lleva a cabo el Estado con múltiples medidas, como los decretos desamortizadores, o la propia emisión de deuda, tan necesaria para unas arcas públicas en tan mala situación. De alguna forma, derivado de los anteriores factores, nos encontramos con un importante atraso tecnológico y una dependencia total de los técnicos y las patentes extranjeras, que no ayudan tampoco a la construcción de los proyectos de ferrocarriles. Por último, tampoco debemos olvidar que existe un condicionante de carácter físico que obstaculiza un normal desarrollo de la red. Nos referimos a la orografía montañosa de la Península, con su peculiar situación, aislando el interior de la costa.

La ley de bases de 1855 acaba con gran parte de este caos, siempre a tenor de los resultados que tiene, con la construcción de un importante número de líneas, entre ellas la mayor parte de las que atraviesan radial-

mente la Península. Hay que enmarcar esta ley junto a otras de este mismo periodo, conocido como el bienio progresista, entre las que destacan diferentes decretos legislativos en el año 1856 que permitían la formación de entidades bancarias con capital extranjero. Inmediatamente se crean numerosos bancos, filiales, en la mayor parte de los casos, de otras entidades financieras francesas o belgas fundamentalmente. El destino de esta acumulación de capitales será la inversión en el negocio ferroviario. Aparecen en escena ilustres familias, como los Pereire con su Crédito Mobiliario Español, o los Rothschild con la Sociedad Española Mercantil e Industrial. Esta última será la que encabezará una de las principales compañías de ferrocarriles, la M.Z.A. Los diferentes grupos creados terminan absorbiendo todas las concesiones que ya se habían otorgado, incluso aquellas que estaban construidas y en explotación, como será el caso de las concesiones del marqués de Salamanca. Centrándonos en estas operaciones, que tienen como objeto las líneas férreas que pasan por La Mancha, y como resultado la formación de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, nos encontramos con la situación financiera y legislativa ya descrita arriba y la entrada en concurso para hacerse con la línea férrea de Madrid a Zaragoza, a la cual acuden todas las entidades capitalistas extranjeras. Se va a hacer con la concesión el grupo financiero francés Gran Central, aunque posteriormente hay un acuerdo para que participe también el grupo de los Rothschild y el propio José Salamanca, entre otros. Salamanca aportará las concesiones Madrid a Aranjuez, Aranjuez a Almansa y Almansa a Alicante, que tras la Ley de Bases 1855 había unido en una sola concesión. El paso siguiente es la creación, en el año 1856, de la citada compañía M.Z.A.

Como en tantos otros temas, no ha habido consenso en la valoración que se ha hecho por parte de la historiografía de la participación del capital extranjero en la construcción de la red férrea española. La interpretación más clásica y antigua es la que criticaba con dureza esta participación, responsabilizando en ellos la menor incidencia que el ferrocarril va a tener en la economía española, es el caso del historiador Jordi Nadal. En el

polo opuesto se encuentra el análisis mucho más positivo que nos deja Antonio Gómez Mendoza, en el sentido de que era la única posibilidad que existía de construir la red de ferrocarriles, aunque critique también algunos aspectos de la Ley de Bases de 1855. Lo cierto es que los efectos de la red férrea en el conjunto de la sociedad y la economía española fueron más limitados de lo esperado. No obstante, hay que puntualizar que uno de los elementos sobre los que se han cargado más tintas, el trazado en estrella de la red, no fue responsabilidad de los inversores extranjeros, sino que éste ya se encontraba diseñado por los diferentes gobiernos españoles y asumido por los primeros concesionarios, también españoles, que preferían seguir los pequeños flujos comerciales ya creados por las comunicaciones por carretera construidas desde el siglo XVIII. De este modo, se entiende que el ferrocarril atraviesa el territorio manchego sin nacer de una iniciativa local y, por lo tanto, sin protagonismo de ninguna personalidad o institución de la región; resultando de ello un modelo concreto de desarrollo económico y social, que más adelante comentaremos.

En la formación de la red férrea a su paso por La Mancha, quedaba el enlace con el sur. En primer lugar, se acomete la construcción de la línea Alcázar a Ciudad Real, cuya concesión original es de 1852 a favor de Antonio Alvarez, y que tuvo numerosas alternativas, además de la intervención fugaz de la familia Campo, ya que fue alterada con una nueva concesión en 1853 que preveía el punto de enlace con la línea del Mediterráneo en la estación de Socuéllamos, pasando por Tomelloso. La ley General de Ferrocarriles de 1855 la anulará y en 1856 el Gran Central se hace con ésta, siguiendo el trazado de la primera concesión, es decir, desde Alcázar. No obstante, no es hasta 1859 cuando el señor Antonio de Lara -marqués de Villamedina- se hace definitivamente con la concesión, en nombre de la M.Z.A., construyéndose y explotándose la línea Alcázar-Ciudad Real en 1861. Igualmente, se plantea el enlace con Andalucía. Existía la concesión del Gran Central de 1856 desde Villarrobledo -situada en la línea de Levante- que se desestimará. Idéntica suerte correrá la posibilidad de enlazar desde Ciudad Real, con destino a Córdoba. La M.Z.A.

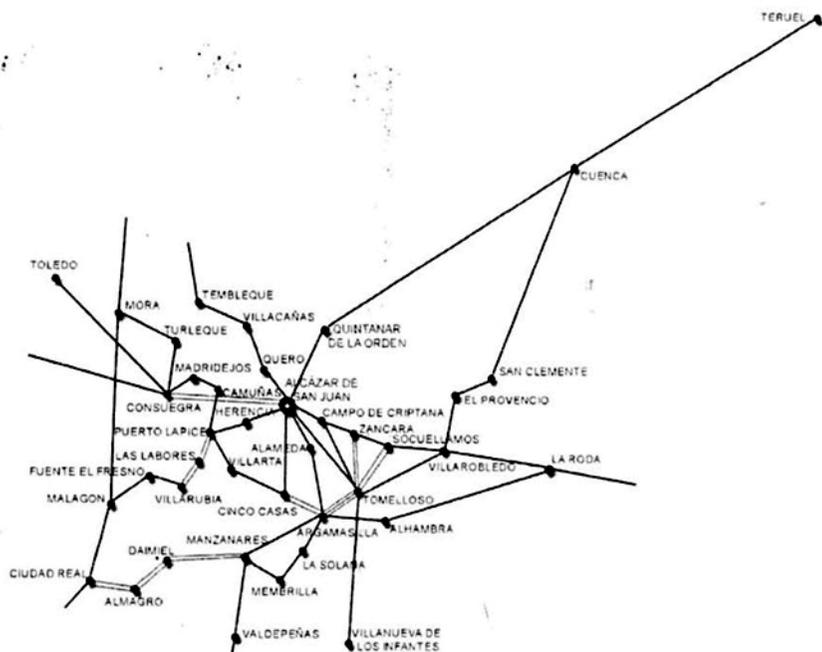
---

buscará el enlace más idóneo en ésta misma línea Alcázar-Ciudad Real, en la estación de Manzanares, en dirección a Andújar y Córdoba, según concesión de 1859, entrando en explotación en 1864.

La Mancha será un espacio físico, aún no configurado en todos sus aspectos, con una clara necesidad de articularse territorialmente, entendida esta articulación como un reforzamiento y densificación de las relaciones internas -flujos de todo tipo y en todas las direcciones-, lo cual acaba definiendo un espacio social o región total. Para conseguir esta articulación son necesarias las comunicaciones terrestres -las carreteras y ferrocarriles secundarios-. Llegado a este punto, veremos los proyectos, algunas realizaciones y, sobre todo, asistiremos al relato de un proceso de articulación mediado por diferentes agentes que dará como resultado una región aún por definir, no totalmente articulada y dividida artificialmente por unos límites administrativos provinciales que limitaban el desarrollo total de la región manchega, simbolizado en el continuado fracaso de la construcción de la red férrea de secundarios.

## MAPA Nº 2

## MAPA CON LAS LINEAS FERREAS EN LA MANCHA. EN EXPLOTACION Y PROYECTOS DE SECUNDARIOS (1850-1936)

**Líneas nacionales de la M.Z.A. en explotación (1930)**

- Madrid-Aranjuez-Alcázar-Albacete-Alicante
- Madrid-Alcázar-Manzanares-Córdoba
- Madrid-Alcázar-Ciudad Real-Badajoz

**Línea del f.c. De Argamasilla a Tomelloso en explotación****Líneas de secundarias (proyectos)**

- Cuenca-Quintanar-Alcázar
- Villarrubia-Las Labores-Puerto Lápice-Alcázar
- Malagón-Villarrubia-Fuente el Fresno-Las Labores-Puerto Lápice-Herencia-Alcázar
- Toledo-Consuegra-Alcázar
- Talavera-Alcázar
- Mora-Turleque-Consuegra-Madridejos-Camuñas-Puerto Lápice-Villarta de S.J.-Cinco Casas
- Mora-Turleque-Consuegra-Madridejos-Camuñas-Villafraanca-Herencia-Alcázar
- Teruel-Cuenca-San Clemente-El Provençio-Villarobledo-Tomelloso-Alcázar
- Tomelloso-Argamasilla de Alba-Alameda de Cervera-Alcázar
- Tomelloso-Záncara
- Tomelloso-Socuéllamos
- Cinco Casas-Argamasilla de Alba-Tomelloso-Socuéllamos
- Villanueva de los Infantes-Tomelloso-Alcázar
- Socuéllamos-Tomelloso-Manzanares-Daimiel-Almagro-Ciudad Real
- Manzanares-Membrilla-La Solana-Argamasilla de Alba-Ruidera-La Roda

La relación de líneas férreas manchegas que no pasaron de proyectos es muy larga. En la mayor parte de los casos se trata de intentar completar la articulación de la región, a partir de la red de ferrocarriles, en torno al nudo ferroviario de Alcázar de San Juan, enlace de las líneas del Mediterráneo, Andalucía y Extremadura. Hacia Alcázar se dirigen proyectos de ferrocarriles desde el oeste de la provincia de Ciudad Real (Herencia, Villarrubia, Malagón, etc.), desde el sur y suroeste de Toledo (Quintanar de la Orden, Toledo y Talavera a través de Mora y Madridijos), desde Cuenca, desde el sudeste de Ciudad Real (Villanueva de los Infantes vía Tomelloso) y desde el noroeste de la provincia de Albacete. Es decir, toda La Mancha, salvándose los límites administrativos provinciales. Algunas de las líneas proyectadas fueron: Quintanar - Alcázar, Tomelloso - Alcázar, Cuenca - Quintanar - Alcázar, Villarrubia - Las Labores - Puerto Lápice - Alcázar, Malagón - Fuente el Fresno - Las Labores - Puerto Lápice - Herencia - Alcázar, Toledo - Consuegra - Alcázar, Talavera - Alcázar, Mora - Herencia - Alcázar, Cuenca - San Clemente - Villarrobledo - Tomelloso - Alcázar, Tomelloso - Záncara, Tomelloso - Socuéllamos, Villanueva de los Infantes - Tomelloso - Alcázar, Manzanares - Membrilla - La Solana - Argamasilla de Alba - Ruidera - La Roda, entre otras.

De todo el conjunto de proyectos férreos inconclusos pudo escapar el ferrocarril Tomelloso-Argamasilla en explotación en el año 1914 (hacia el enlace con la red de Andalucía en Cinco Casas). La ciudad de Tomelloso movilizará como ninguna otra de La Mancha todos sus recursos económicos y sociales, a lo cual unió un peculiar entusiasmo que nacía de una conciencia de abandono de la administración, sentimiento que, en ocasiones, le inducirá a posturas y estrategias poco racionalizadas, aunque basadas en la experiencia vivida de las numerosas frustraciones. Tomelloso había tratado en numerosas ocasiones enlazarse con la red nacional de ferrocarriles. Los intentos más serios fueron el ya comentado proyecto de Socuéllamos a Ciudad Real pasando por Tomelloso, según concesión del

año 1853; en 1873 la línea Tomelloso a Herrera, o en el año 1889 Socuéllamos-Tomelloso-Argamasilla-Cinco Casas. Nunca existió apoyo externo e internamente tampoco se daban las condiciones adecuadas para impulsar la construcción. A comienzos de siglo XX se detecta un sensible cambio en la situación social de la ciudad, en el sentido de un mayor aglutinamiento de intereses, y el convencimiento general que debían ser ellos mismo quienes tenían que encabezar el proyecto.

Es fundamental la función desempeñada por Francisco Martínez desde su periódico *El Obrero de Tomelloso*, ya que consigue mantener la atención de todos los grupos sociales, efectuando un seguimiento diario de las gestiones y animando la participación, además de encabezar él mismo la mayor parte de las tramitaciones; quedando simbolizado en su persona el esfuerzo de la ciudad por conseguir unas adecuadas comunicaciones. Las vicisitudes de la línea fueron numerosas y tras el encargo de varios proyectos de obras y estudios de viabilidad de explotación a particulares y a la misma M.Z.A., se diseñaron las líneas de actuación, el dinero a invertir, etc. Se creó una comisión en el año 1904, una empresa encargada de construir la línea en 1905 y una Sociedad Anónima con dos millones de pesetas en este mismo año. El capital debía ser aportado mediante suscripciones populares, aunque tras el ímpetu inicial no se consigue llegar al capital necesario. La concesión de la línea aparece oficialmente por R.O. de mayo de 1908, pero no es hasta el año 1912 que se puede comenzar a construir, entrando en explotación el año 1914. Los resultados de ésta fueron siempre negativos, por debajo de lo esperado en los estudios encargados, a pesar del mismo cobro de un arbitrio especial sobre el vino transportado. De este modo, la empresa encargada de explotarla, la M.Z.A., va a denunciar el concierto de explotación en 1918, aunque siga con ella hasta el año 1921. Las acciones de la empresa son compradas en 1921 por el Crédito Unión Minero -un banco de Bilbao-, para pasar después a otros propietarios. Después tendrá una caótica existencia y a mediados de la década de 1920 se buscará la solución con el ofrecimiento de absorción a la M.Z.A., intentando conectar la línea con la del Mediterráneo para salvar el

embudo del nudo férreo de Alcázar, aunque no tuvo ningún éxito, ya que sería finalmente este nudo el que saldría aún más fortalecido.

En el asunto de la construcción de una red de ferrocarriles secundarios en La Mancha hay que comentar los diferentes posicionamientos de distintas instituciones o grupos sociales. En primer lugar, resalta de todas las instituciones locales, la actitud del Ayuntamiento de Alcázar de San Juan, que se niega en todo momento a colaborar con cualquier proyecto de ferrocarril secundario. Quizás la explicación se encuentra en la influencia que la compañía M.Z.A. tenía en esta Corporación local, así como el trato de privilegio que le brindaba. No hay que olvidar que la M.Z.A. se opone siempre a la red secundaria de ferrocarriles, al igual que todas las Compañías nacionales, en razón de la posible competencia que podían establecer.

Por otro lado, las instituciones provinciales de Ciudad Real serán reacias a dar su apoyo a los proyectos ferroviarios de La Mancha. Las razones de la nula adhesión a los proyectos de ferrocarriles manchegos por parte de instituciones provinciales van a ser de distinta naturaleza. Oficialmente, se argumenta que no se pueden subvencionar líneas férreas cuyo trazado apenas atraviesa la provincia, beneficiando sólo a un extremo de la misma, como alega en varias ocasiones el Consejo Provincial de Fomento, con el señor Treviño a la cabeza. Por otro lado, se atisbaban razones menos claras y más constrovertidas, basadas en la oposición a la articulación territorial manchega, en tanto extralimitaba las delimitaciones administrativas provinciales y, sobre todo, porque la articulación territorial de La Mancha no era compatible con la articulación territorial provincial, también en formación en la segunda mitad del siglo XIX, basada estrictamente en criterios políticos y administrativos; es por esto, que se oponen frontalmente a aquella, obstaculizando la construcción de determinadas líneas férreas manchegas, ya citadas anteriormente.

En el caso de los diferentes grupos sociales locales, el panorama es si cabe más desalentador. A este respecto, es muy significativo el seguimiento del ferrocarril en Tomelloso y de la suscripción popular organizada para subvencionar la construcción del ferrocarril en el año 1905. Hemos

podido comprobar como los grandes industriales bodegueros y alcoholeros, junto a los pequeños viticultores, son los agentes sociales que más participaron en las suscripciones, mientras que el grupo de los medianos y grandes propietarios de vides se mantuvo en un segundo término, sin la colaboración económica esperada. Cabe referirse a esta situación originada como el resultado de una incompleta conformación de la estructura de la sociedad, lo cual conlleva una deficiente conciencia social y, por lo tanto, afuncionalidad de éstas, indefensión de sus intereses económicos y, en definitiva, el predominio del individualismo agrario, caldo de cultivo de la dependencia en todos los sentidos, con la inviabilidad de cualquier proyecto colectivo de mejora, como en el caso de la red secundaria de ferrocarriles.

El Estado no se ocupará en desarrollar una legislación específica para estos ferrocarriles hasta finales del siglo XIX. Las grandes compañías férreas instrumentalizan su influencia en el Parlamento en contra de cualquier legislación de secundarios. Del mismo modo, los proyectos de ferrocarriles secundarios tampoco obtienen el apoyo financiero en la gran banca, por razones análogas a las expuestas en el caso del Parlamento. Hay que esperar al 30 de junio de 1904 para que la primera ley de ferrocarriles secundarios consiga salir adelante. El resultado de la conformación de la red férrea será la articulación mediatizada del territorio manchego en torno al nudo ferroviario de Alcázar de San Juan, que limitará el desarrollo y los efectos del mismo ferrocarril sobre el conjunto del entorno productivo de La Mancha central.

De todas las repercusiones que la construcción de la red férrea tendrá en La Mancha, habrá algunas visibles e inmediatas, como la creación de empleo en la construcción de la red o la adaptación de la red urbana al emplazamiento de la estación férrea y sus vías; pero también se inducirán otras derivaciones que se dilatan en el tiempo y se entremezclan con otros factores y elementos, tal será el caso del estímulo en determinados sectores de la economía manchega, el vitivinícola y alcoholero, así como la adaptación de la estructura social a las nuevas condiciones creadas. Del

mismo modo, no podemos soslayar el enorme crecimiento de población en todos los municipios. Los Partidos Judiciales de Alcázar y Manzanares tienen en el año 1857 un total de 62.946 habitantes, en el año 1900 alcanzan los 78.697 habitantes, para llegar a 140.656 habitantes en el año 1930; es decir, un crecimiento demográfico del 223% en el periodo 1857 a 1930. Comparativamente, el aumento de población en el periodo 1877-1900 es del 25%, frente al 12% de España; mientras en el periodo 1900-1930 el crecimiento es del 78% (un 2,6 anual), frente al 53% de España. Asistimos a un cambio en el comportamiento de los diferentes factores demográficos, ya que, mientras la tasa de natalidad se mantiene muy alta debido a la función que los hijos desempeñarán dentro del renovado contexto productivo creado por el nuevo tejido de pequeños agricultores, como mano de obra no asalariada en el sector vitícola fundamentalmente, alcanzando en La Mancha unas cifras del 31 por mil en el año 1920, frente al 29 por mil en España. Mientras que la tasa de mortalidad queda mucho más baja que la media nacional, 16 por mil frente al 19 por mil de media en España, siendo un reflejo de la mejora experimentada en las condiciones de vida y, por lo tanto, en la alimentación, derivado, sobre todo, del acceso tan extendido a la tan ansiada propiedad de la tierra. No obstante, el crecimiento poblacional en los municipios no se explica por sí solo con los movimientos naturales de población, es decir, con el crecimiento natural, sino que nos encontramos ante un territorio en constante crecimiento económico, que como consecuencia pasa a ser un área receptora de emigrantes que engrosan abundantemente la población.

Es incuestionable que el ferrocarril actuó a modo de puente entre el mundo rural cerrado y el mundo urbano. Acercó los mercados, abaratando costes de transporte; y en definitiva, hizo posible la entrada de la economía de mercado en España y el mundo, dentro de la cual se insertará La Mancha, con todas sus peculiaridades. Así pues, desde este momento, hablamos de entrada en el mercado, unión de mercados, adaptación a la economía de mercado de los diferentes sectores económicos, etc. La revolución de los transportes que propicia la construcción de la red ferroviaria

desencadena una serie de fenómenos, interrelacionados entre sí por vínculos mutuos de causalidad. Se advierte una serie de efectos paralelos a esta transformación productiva, la modificación y modernización de diversos aspectos demográficos, urbanísticos, culturales, etc. En La Mancha la unión de mercados tendrá una especial incidencia en sus producciones agrarias. Marca el inicio de las transformaciones productivas, que llegan incluso a alterar el tradicional sistema, fruto de la adaptación que precisa el sector agrario para mantener sus posiciones. Este choque con el mercado mundial de productos agrarios puede seguirse por una serie de síntomas que ponen de manifiesto la evolución y vía elegida en su transición a la economía de mercado abierto. Prestaremos una especial atención a una serie de elementos que delatan esta unión de mercados:

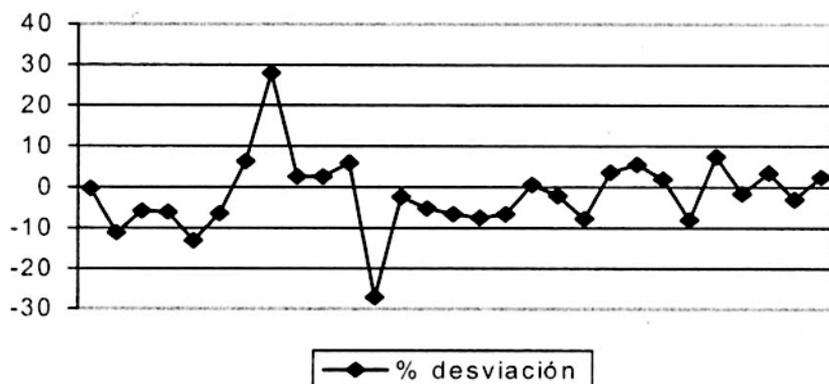
- a) Paulatina homogeneización de los precios de los productos agrarios entre las zonas productoras y consumidoras.
- b) Dificultades de la economía tradicional cerealista de La Mancha.
- c) Alteración de la tradicional distribución de las superficies de cultivo en La Mancha.

Uno de los signos del acercamiento de los mercados, hasta su definitiva unión, será la progresiva convergencia de los precios de los productos agrarios entre las zonas productoras y las consumidoras. Esto implica una participación mínima del coste del transporte en el precio final de ese producto. Expresado de otro modo, la mínima incidencia de los transportes en la venta del producto, con menor dependencia de la extensión geográfica del mercado. Cuando esto sucede, se puede afirmar que se ha formado un mercado. De la extensión del mercado, así como de su consideración como tal, dependerá el alcance y disposición de la red de comunicaciones, y muy especialmente del ferrocarril.

Hemos analizado la evolución del precio del trigo en los Partidos Judiciales de La Mancha y de algunas regiones de España, prestando atención a la confluencia con el exterior, como dentro de la región. Para reali-

zar esta comparación hemos hallado el promedio anual de precios, desde julio hasta junio del siguiente año -el año agrícola-. El trigo es el producto típico del que puede extraerse conclusiones más fiables, debido a que el producto es el mismo y tampoco hay diferencias añadidas en una posible manipulación. Pudiendo decirse, en líneas generales, que hay una importante sincronía de precios con el promedio nacional (ver gráfico nº 1). Existen cuatro puntas de desviación por encima del 10% en los años agrícolas 1862-63, 1865-66, 1868-69 y 1872-73. La desaparición de porcentajes por encima del 8% a partir de este último año es significativa de la paulatina organización del mercado nacional del trigo al que La Mancha se incorpora. Si excluimos estas cuatro puntas de desviación, obtenemos una media en el porcentaje de desviación respecto al promedio nacional de 4,99%. Mientras que en el periodo 1874-1890 hay nueve valores por debajo del 3,61%, siendo su media del porcentaje de desviación de sólo el 4,46%.

**Gráfico nº 1**  
**% Desviación del promedio de precios del trigo**  
**Alcázar-España, 1861-90**



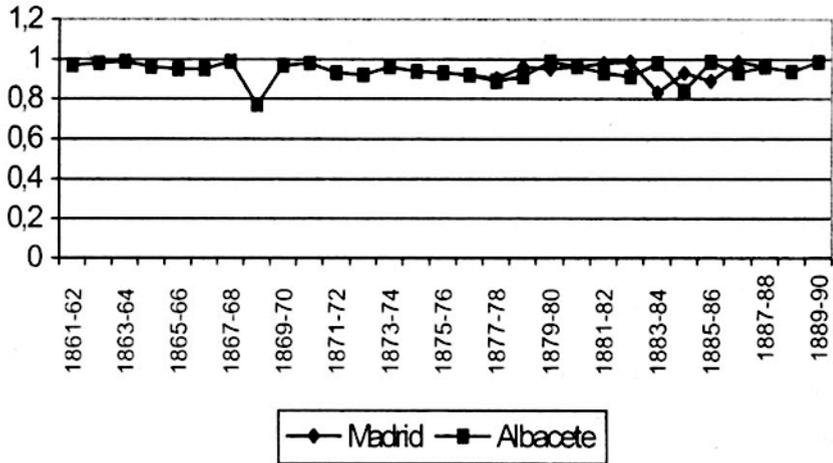
Estos valores nos indican que La Mancha se encuentra entre las primeras regiones en seguir las pautas del mercado nacional del trigo, anti-

cipándose a la organización o integración de todo el espacio nacional del mercado del trigo en España. A medida que la organización o integración sea más efectiva y, por tanto, la coordinación de precios, el porcentaje de desviación respecto a la media disminuye. Nicolás Sánchez Albornoz estimaba que a finales de la década de 1880 se había organizado el mercado, aunque posteriormente matizaba que ésta se produjo antes en lugares con flujos comerciales tradicionales, efecto de la aceleración del proceso propiciado por el transporte del ferrocarril. Parece claro que, en el caso del mercado del trigo, La Mancha mantiene desde principios del siglo XIX flujos comerciales con la ciudad de Madrid y Levante.

Se observa un paralelismo similar en las zonas cerealistas de la meseta sur que desde 1860 disponen de red ferroviaria que los conecta con Madrid. Por esta razón, la organización del mercado del trigo de las zonas manchegas de la meseta sur estará relacionada, merced al trazado férreo que los une con Madrid, cuyo mercado interviene en la fijación de sus cotizaciones, observándose un gran paralelismo entre las cotizaciones de las provincias de Toledo, Albacete, Ciudad Real y Madrid. Esta circunstancia queda más clara si relacionamos los promedios anuales de los precios del trigo del mercado de Alcázar con el promedio anual de las provincias de Madrid, Toledo y Albacete. El procedimiento que utilizamos será el de dividir entre sí los dos valores comparados, de forma que si la relación es total, el valor será 1, mientras que si ésta es escasa, su valor se aleja, acercándose a 0. El resultado obtenido lo podemos denominar índice de homogeneidad (I.H.), observándose como los valores de casi todos los años se encuentran entre 0,90 y 1 (ver gráfico nº 2).

En cuanto al vino, aunque será objeto de un análisis posterior más minucioso, va a diferir en sus cotizaciones. No obstante, encuentra un paralelismo dentro de La Mancha en sus tendencias de evolución de precios, siguiendo las diferentes coyunturas del mercado mundial, lo que era un claro síntoma de su integración y organización. Quiere esto decir, que el enlace y acceso al mercado global de los productos agrarios es un hecho constatado en La Mancha en 1870. Los efectos, estímulos y consecuencias

**Gráfico nº 2**  
**I. Homogeneidad=1. Precios del trigo.**  
**Alcázar con Madrid-Albacete. 1861-90**



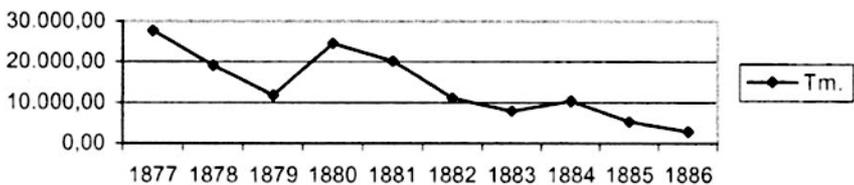
serán diversas, dependiendo de los cultivos. En general, los cereales, y particularmente el trigo, se muestra poco competitivo ante la entrada en el mercado mundial, mientras que otros productos agrarios, como el vino, sí que serán altamente beneficiados, traduciéndose en un importante incremento de las hectáreas de cultivo.

Como ya hemos reiterado, la revolución de los transportes incidirá sobre el mercado de productos agrarios. Derivado de la facilidad del transporte por ferrocarril y la reducción de costes, el alcance de las mercancías será mayor y, por lo tanto, el tamaño de los mercados aumentará. De esta circunstancia se deriva que los productos agrarios de La Mancha tendrán la posibilidad real de entrar en los mercados exteriores, así como en sentido contrario, la introducción de la competencia dentro de los mercados tradicionalmente cerrados, induciéndose diversos cambios en función de las ventajas productivas. Al hilo de ello, no debemos obviar esta

cara de la moneda, que es la entrada de productos foráneos en España y La Mancha, una vez que ésta se encuentra dentro del mercado mundial. Sirva de ejemplo la evolución de las importaciones de trigo en el periodo 1869-1889, con un protagonismo de Francia y los Estados Unidos, y otro flujo proveniente del Mediterráneo oriental, Rusia, Italia y Turquía. Asimismo, las importaciones de alcoholes y aguardientes en la década de 1880, teniendo una procedencia mayoritaria de Alemania, Suecia y Austria.

Nuestra atención la centramos desde este momento en el estudio de los efectos de la integración de mercados en la tradicional economía del cereal en La Mancha, su adaptación y *reorganización forzada* del sector. Los signos de la crisis los encontramos siguiendo las cifras del tráfico de granos por ferrocarril, así como la llegada y salida de los puertos del Mediterráneo (Alicante, Valencia y Barcelona), auténtica puerta al mercado exterior de la submeseta meridional. Observamos una disminución de las Tm. de cereales expedidas desde las estaciones de ferrocarril de los PP.JJ. de Alcázar y Manzanares (Ver gráfico n° 3) desde finales de la década de 1870. Igualmente, desde principios de la década de 1880 se va progresivamente aumentando las Tm. de cereales expedidas desde las estaciones del tramo La Encina-Alicante en dirección al interior, pasando desde las mil Tm. en 1877, hasta las 18 mil en 1882 y 6 mil en 1886. Paralelamente, disminuyen desde la década de 1880 las llegadas de Tm. de cereales a las estaciones de este mismo tramo La Encina-Alicante.

**Gráfico n° 3**  
**Cereal expedido por fc. PP.JJ. Alcázar y Manzanares, 1877-86**



Siguiendo las estadísticas de navegación de cabotaje en el Mediterráneo, se atestigua también que desde finales de la década de 1870 disminuyen drásticamente las Tm. de cereales expedidos por los puertos de Alicante y Valencia hacia el Mediterráneo. Así por ejemplo, en Alicante se pasa de expedir 103 mil Tm. de trigo en 1865, a solo 475 Tm. en 1888; que coincide con una disminución de las entradas al puerto de Barcelona. Por el contrario, hay un aumento de las llegadas de cereales procedentes del Mediterráneo a los puertos de Alicante y Valencia, ya que, en Alicante son casi inexistentes en 1865, y en 1888 ascenderán a casi 7 mil Tm. Redundando más en esta fuente, desde la década de 1880 hay un aumento de las salidas de harina desde el puerto de Barcelona hacia el Mediterráneo -inexistentes en 1865, y de casi 85 Tm. en 1888-, que se corresponde con un aumento de la llegada de harinas en los puertos de Alicante y Valencia. Todo esto se constata siguiendo la estadística de comercio exterior de España, con un incremento de las importaciones españolas de cereales extranjeros, ya que la media desde 1882 a 1889 es de aproximadamente 200 mil Tm., mientras que desde 1869 hasta mediados de la década de 1870 es de poco más de 30 mil Tm. anuales.

En definitiva, el diseño del tráfico de granos, especialmente trigo y harinas, nos permite concluir que la red de ferrocarriles había situado al cereal manchego en una situación privilegiada en el mercado del Mediterráneo, hacia Alicante, y desde su puerto a toda la vertiente Mediterránea. Esta misma situación estratégica ocasiona un flujo de cereal en dirección inversa, sobre todo, harina elaborada en Barcelona, que se distribuye hacia la vertiente Mediterránea, y desde aquí a la red de ferrocarriles. Luego, desde finales de 1870 y principios de 1880, el cereal de La Mancha pierde la posición de privilegio en el mercado del Mediterráneo, homogeneizándose los precios del interior y de la costa debido al desarrollo de las comunicaciones. En este sentido, es muy ilustrativa la lectura de las respuestas de los Ayuntamientos de Alcázar y Membrilla a la Crisis Agrícola y Pecuaria en 1887, exponiéndose los problemas para acceder al mercado del Mediterráneo y la crisis de precios que sufren en el cereal. En octubre de

1887, el trigo de Estados Unidos, Rusia o la India, llegaba a Barcelona a un precio medio de 25,50 pesetas los 100 kgs., mientras que el trigo de La Mancha se situaba a 25 pesetas en el vagón, más las aproximadamente 5 pesetas por los portes hasta la costa del Mediterráneo, lo cual, daba un total de 30 pesetas. Es decir, del orden de 2,50 a 4 pesetas de desventaja en el Mediterráneo respecto al trigo procedente del extranjero. Interiormente se efectúan una serie de adaptaciones en el sector, guiadas por el mercado unas y, en otras ocasiones, correcciones externas al propio mercado. La relación de mercado abierto en el sector del cereal manchego tiene unos efectos y repercusiones concretas, la realidad del sistema económico-productivo sobre el que incide el mercado, sus sistemas de cultivo y superficies y los problemas de adaptación.

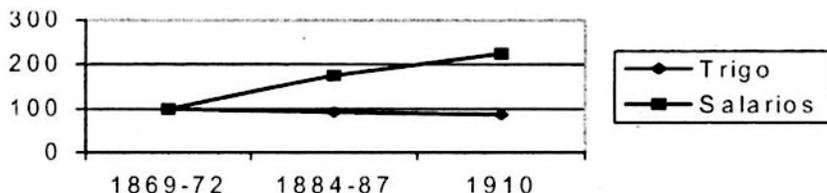
Para entender en su conjunto el origen de la crisis del mundo del cereal extensivo manchego en el último cuarto del siglo XIX, debemos añadir algún elemento adicional a los ya expuestos, como el aumento de los salarios, que tendrá una especial incidencia en la gran propiedad cerealícola manchega que empleaba mano de obra asalariada. La inflación de salarios estará relacionada con el aumento de las hectáreas destinadas al cultivo de la vid y el incremento de la figura del pequeño agricultor, retrayendo mano de obra del mercado de trabajo, dando como resultado un aumento de los jornales que percibían los trabajadores del campo (ver gráfico nº 4).

Los salarios tipo de un peón agrícola en el P.J. de Alcázar pasarán de 4 rls. en 1868, a 1,75 en 1887; mientras que el precio del trigo mantiene una evolución descendente desde principios de la década de 1870 -en torno a las 20 pts./hectolitros de media-. El porcentaje de los salarios en los gastos totales/ha. de cereal en 1888 en Alcázar será del 60% en las tierras de segunda calidad, y de un 69% en las tierras de tercera.

De esta forma, llegamos a la vía de adaptación de la gran propiedad del cereal manchego, que no será otra que la cesión voluntaria de sus tierras marginales, generándose un importante tejido de pequeños agricultores, casi siempre vitícolas, lo cual, no hará sino potenciar el proceso aún

Gráfico nº 4

Base 100. Evolución de los salarios y precios del trigo. PP.JJ. Alcázar

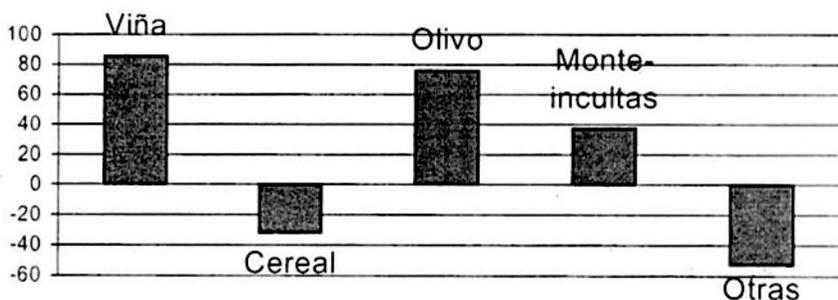


más. En el conjunto de los PP.JJ. de Alcázar y Manzanares se pasa de 232 mil has. de cereal en 1888, a 158 mil has. en 1910, y 93 mil has. en 1922. Los efectos de esta cesión serán de un alcance importantísimo, en tanto que no se produce una mera modificación de la distribución de cultivos (ver gráfico nº 5) a favor de la vid, sino que asimismo, se transformarán los usos productivos y laborales del entorno agrario manchego con la entrada en escena del importante grupo del pequeño agricultor, ligado todavía en parte al mercado de trabajo mediante la figura del pequeño propietario-jornalero.

Cabe preguntarse si esta vía de adaptación es elegida por el gran propietario o forzada por el mercado. En nuestra opinión, en un principio

Gráfico nº 5

% De crecimiento de la superficie de cultivos.  
PP. JJ. De Alcázar y Manzanares, 1888-1910



es forzada por la crisis de precios y la inflación de salarios, aunque posteriormente la orienta en su favor, fijando a la tierra un importante tejido de pequeños propietarios que le garantizarán, por un lado, la estabilidad de los salarios desde principios del siglo XX y, por otro, la propia tranquilidad de un grupo sumiso y ganado para su causa, en tanto propietario también. Todo ello le procurará la continuidad de gran parte de sus explotaciones en las mejores tierras, adaptándose así a los nuevos modos y usos productivos en un contexto de mercado ya regulado. Este contexto social lo hemos definido con el concepto de *El campo tranquilo*, utilizado por el propio autor junto al profesor José Cayuela. La descripción del concepto *el campo tranquilo*, sería un modelo teórico definido por el resultado de la intervención de las capas sociales de grandes propietarios de tierras, ante su pérdida de poder e influencia que el sistema de mercado abierto propiciaba, así como un eficaz antídoto del conflicto social, dentro del complicado entorno social europeo de primer tercio del siglo XX.

En contraposición al cereal, la vid registró una espectacular expansión, que además alimentó más la crisis del primero. La extensión del cultivo de la vid fue imparable en La Mancha desde mediados de la década de 1870 y como consecuencia de esto hallamos el comienzo de la alteración de la tradicional distribución de las superficies de cultivo (ver gráfico nº 5). Además, el desarrollo de la vid tendrá una relevancia aún mayor, teniendo en cuenta que estará asociado este cultivo al proceso de constitución de la industria transformadora de su producto, la uva, ya sea en vino o en alcoholes vínicos y derivados. Con lo cual, estamos ante el inicio de unos movimientos de capitalización externa, en un principio, e interna a partir del siglo XX. Es lo que denominamos el puente de desarrollo, posibilitado por el ferrocarril, en un entorno agrario, que en último término crea las condiciones propicias para la integración de modelos económicos y sociales rurales y urbanos.

El cultivo de la vid tendrá un carácter colonizador en muchas de las poblaciones de La Mancha, por cuanto apenas existía testimonialmente en 1850. Es cierto que a mediados del siglo XVIII se citan producciones

no muy abundantes en algunas poblaciones, pero éstas desaparecen casi en su totalidad al llegar el siglo XIX, con la excepción de algunos núcleos en Manzanares y, sobre todo, en Tomelloso, que mantendrán una apreciable producción de vinos y alcoholes. No obstante, una vez que la red férrea procure una conexión de los mercados de La Mancha con el exterior, solo habrá que esperar una coyuntura favorable para que se produzca la expansión ya señalada. Esto sucederá desde 1865, con motivo de la demanda de vinos en el mercado mundial por la destrucción de los viñedos franceses y después del resto de Europa, debido a la filoxera. Sobre la importancia del ferrocarril para atender esta demanda en el mercado mundial, ha sido suficientemente probada por Gómez Mendoza, al compararla con el nulo movimiento que se produce ante la demanda por otra crisis vitícola unos años antes, cuando aún no se había construido la red de ferrocarriles en España.

El estímulo del mercado es recogido casi instantáneamente. En 1888 para los PP.JJ. de Alcázar y Manzanares hay un total de 36 mil has. de vid, mientras que en 1910 se pasa a 68 mil has. Una expansión que continúa en 1930 ya que la filoxera no llegará claramente hasta esas fechas a esta zona manchega. El protagonismo de esta expansión será para la pequeña propiedad y el pequeño propietario que había adquirido gran parte de las tierras que se había desprendido el gran propietario del cultivo del cereal. No podía ser de otra manera teniendo en cuenta el número de jornales superior que necesitaba la vid respecto al cereal, sin contar los trabajos previos de desbroce y plantación, dentro de un periodo inflacionista en los salarios.

Si el vino es el primer producto transformado de la uva, la formación de una industria de este producto será fraguada por grandes capitalistas que se instalan en las poblaciones de La Mancha desde mediados de la década de 1870, y cuya procedencia mayoritaria hay que situarla en Madrid y el País Vasco. La industria vinícola significa la integración de usos y formas socio-productivas urbanas en un contexto rural. Asistimos a procesos reproductivos del capital, en los que La Mancha aparece como una etapa más del recorrido que siguen las rentas sobrantes del sistema en su

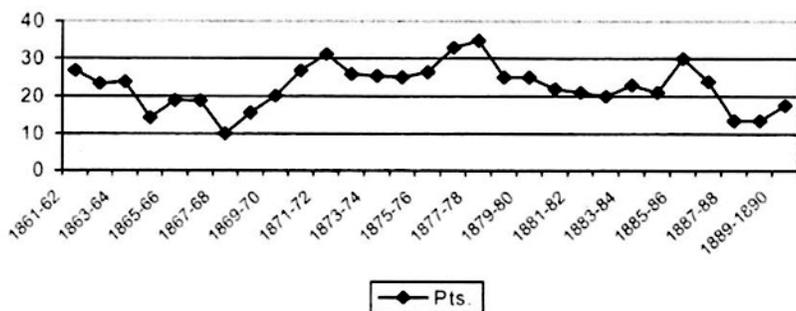
continua circulación, es decir, la región aparece integrada dentro del mercado de capitales, aunque en una posición periférica.

La gran mayoría de los vinos producidos en La Mancha durante la década de 1880 tendrán como destino el mercado exterior, fuera de La Mancha y al extranjero -sobre todo Francia-. Además de los testimonios de la época, también lo podemos atestiguar siguiendo el tráfico ferroviario de vinos y alcoholes -salidas desde las estaciones de La Mancha, así como llegadas a la estación de Alicante y las salidas del puerto de Alicante, según datos de la estadística de navegación de cabotaje-.

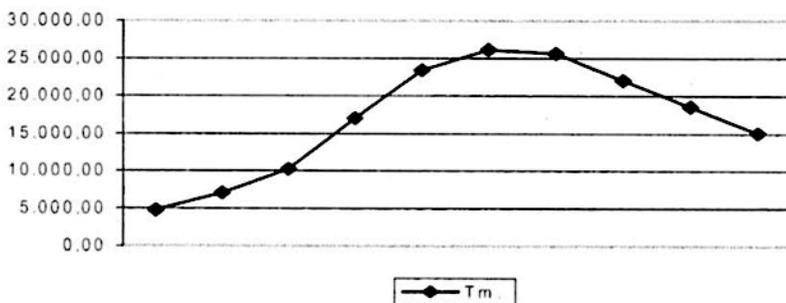
No obstante, debemos apreciar en la evolución del mercado del vino manchego varias inflexiones, que bajo el periodo general expansivo de plantación de vides aparece camuflado. Nos referimos a la crisis que aparecerá en el sector vinícola casi desde el inicio de su desarrollo. Esta coyuntura queda reflejada desde 1879-80 en la cotización del vino común de Alcázar, no repuntando hasta 1886, para caer nuevamente desde 1886-87 hasta 1889-90 (Ver gráfico n° 6). En cuanto a las salidas de vinos y alcoholes por las estaciones de los PP.JJ. de Alcázar y Manzanares, tienen una clara contracción desde 1883 (ver gráfico n° 7). Encontramos una posible causa en las abundantes importaciones de alcoholes industriales, como podemos ver en la estadística de comercio exterior -procedencia alemana, sueca y austriaca, sobre todo-, y más directamente en la entrada al puerto de Alicante de alcohol industrial, que se incrementa sensiblemente. Todo lo cual, se traduce en una pérdida del mercado francés y la pérdida de posiciones en el mercado de Levante y resto de España.

Cabe preguntarse sobre el por qué de esta crisis y su alcance, si es general en todo el sector español, o sólo en La Mancha. Debemos puntualizar en primer lugar que la crisis del sector en La Mancha antecede en al menos 5 años a la general de España. La cotización del vino común de toda España no cae hasta 1887, e igualmente, el tráfico ferroviario de vinos y alcoholes no tiene una contracción hasta finales de la década de 1880, como se atestigua también en las salidas de vinos desde el puerto marítimo de Alicante. Por lo tanto, la crisis general de finales de la década

**Gráfico nº 6**  
**Precio del vino común. Alcázar 1861-90**



**Gráfico nº 7**  
**Salidas de vinos estaciones de fc. del PP.JJ. de Alcázar y Manzanares. 1877-866**



de 1880 se debe a la recuperación de los mercados europeos y la consiguiente sobreproducción. Mientras que la prematura crisis del sector vinícola de La Mancha tendría que ver con la orientación empresarial del sector.

Los empresarios que capitanean el sector en La Mancha serán en su mayoría venidos de fuera -Francisco de las Rivas y Ubieta (marqués de Mudela), Loidi Zulaica, Artaza y Aguirre, Anglade, Mitjavilla, Valls, Carbonell, etc.-, dentro de la estrategia de reproducción de inversiones y rentas. Es decir, buscan los máximos beneficios lo antes posible. Responderán

al estímulo del mercado francés elaborando un vino común, con destino a los encabezamientos y la destilación, con lo cual entrarán muy pronto en competencia con los alcoholes industriales que atendían el mismo mercado, y eran fabricados a costes muy bajos. Es este el problema de fondo, al que además no se le buscará solución, en tanto que la crisis quedará amortiguada por factores externos, y no de adaptación interna, entre los que destaca la difusión de la filoxera en los viñedos españoles desde finales del siglo XIX, de la que estará libre La Mancha hasta prácticamente 1930. Esto mantendrá al sector vinícola manchego en una atonía, dentro de un ciclo expansivo, aunque persistirán los elementos de crisis durante todo el periodo estudiado: exceso de producción, destilaciones forzosas y la competencia del alcohol industrial.

En la composición empresarial distinguimos también dos periodos diferentes, el primero, desde 1865 hasta 1900, en el cual el protagonismo es total de los industriales foráneos; y un segundo periodo, desde 1900 en adelante, en el que aparece un nuevo grupo que se suma al anterior, cuya característica será la procedencia manchega de los mismos -García Vaquero, Peñuela, Coca, etc.-. Muchos de estos empresarios locales tendrán su origen en el tejido amplio de pequeños propietarios viticultores, con el progresivo ahorro y capitalización. Son dos vías paralelas de capitalización que no variarán demasiado la situación del sector, ya que éstos últimos llevarán el germen del individualismo propio de actividades agrarias en las que se curten, lo cual, les impedirá constituirse en un grupo sólido que defienda sus intereses económicos.

Por otro lado, paralelamente en el tiempo se irá constituyendo la industria alcoholera vínica, cuyo símbolo serán las imponentes torres de destilación, en sustitución de los tradicionales alambiques. Será una industria derivada de la del vino, por cuanto, en muchas ocasiones, absorbía los excedentes de éste o las materias sobrantes del proceso de elaboración del vino. Por la inversión de capital necesaria se la considera un paso o escalón superior en la integración de las actividades industriales propias del capitalismo en un medio rural. En el desarrollo y evolución del sector al-

coholero encontramos las mismas circunstancias que en el vinícola, la misma competencia del alcohol industrial no vínico, las forzadas destilaciones, así como una idéntica composición empresarial, con un grupo importante foráneo -Bodegas Bilbaínas, Simó Besó, etc.-, junto a otro local no menos importante, encontrándonos con los mismos problemas ya descritos en los vinateros: desidia por parte de los foráneos e ineptitud para agruparse y comandar proyectos de futuro que superen el tradicional individualismo en el caso de los locales.

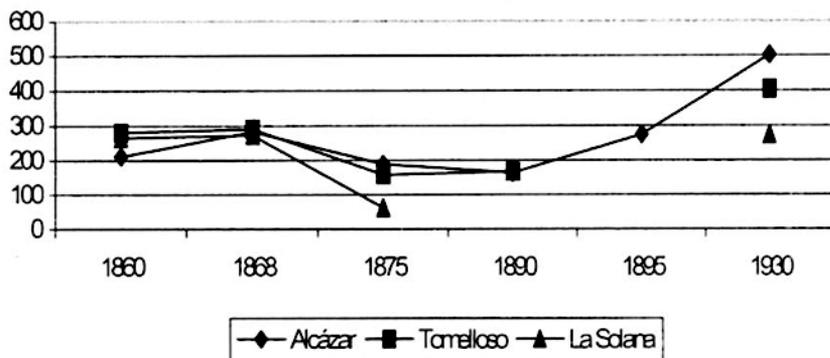
Centrando más nuestra atención en este, el marco social mantendrá unos cauces de evolución y desarrollo semejantes a los descritos en el marco productivo. Nos hemos de fijar no solo en las condiciones de vida de los diferentes grupos sociales, sino también subrayar su adaptación a los cambios de todo tipo, el uso del mercado que hace cada uno de los estratos sociales, teniendo como telón de fondo el trazado del ferrocarril y la fusión de modelos urbanos y rurales. Se superará la tradicional polarización social para pasar a una diversificación social propia de comunidades que alcanzan un estadio de desarrollo económico social dentro de entornos de mercado abierto, en función de lo cual se asiste a una paulatina diferenciación social con criterios de orden económico, en el camino hacia una completa definición social.

En las poblaciones urbanas manchegas que se constituyen en centros organizadores del espacio -con todas sus limitaciones- se comprueba una gran diversificación social, mientras que en el resto de poblaciones se inician procesos de especialización que desembocan en una simplificación profesional, dentro del sector primario y el sector de transformación, vinculada a la industria vinícola y alcohola. Solo algunas poblaciones se mantienen reacias a la integración económico-social, dando como resultado una amplia amalgama de profesiones, enmarcadas dentro de un contexto muy polarizado, típico de etapas previas a la apertura de mercados.

En la composición comercial se observa un inicial crecimiento en el número de contribuyentes desde 1850 hasta 1868, más pronunciado en los núcleos fuertes del territorio. Se distingue posteriormente una caída

de la actividad comercial, reflejado en una disminución del número de contribuyentes, desde 1868 hasta 1890, la cual se deberá a dos factores que se solapan en el tiempo, por lo que es difícil averiguar las repercusiones individuales de ambos. Nos referimos a la crisis de subsistencia de 1868-69, que afectará a toda la actividad económica y, por otro lado, a los efectos propios de la adaptación al mercado y del choque entre los mercados locales y los exteriores más competitivos. Por último, desde 1890 se retoma con fuerza la actividad comercial, aunque sin recuperar el número de contribuyentes de antes de 1868 (ver gráfico n° 8). El resultado final de este choque de mercados en el sector comercial quedará ya estabilizado en las primeras décadas del siglo XX con una presencia importante de actividades comerciales de los subsectores del vino, de consumo básico (abacerías y similares), de artes y oficios (aunque con una orientación diferente a los antiguos artesanos) y el surgimiento de un importante número de profesiones liberales, sobre todo en las principales ciudades de La Mancha.

**Gráfico n° 8**  
**Evolución del número de contribuyentes de industria y comercio,**  
**1860-1930. Alcázar, Tomelloso y La Solana**



En general, la adaptación a la nueva situación de mercado abierto y competencia productiva no estará exenta de problemas para los diferentes estratos sociales. Los obreros ferroviarios serán el grupo más homogéneo y sólido, lo que implicará una continua lucha en defensa de sus intereses de grupo, mejorando paulatinamente sus condiciones laborales con aumento de sus salarios, vacaciones, pensiones, etc. El resto de actividades profesionales urbanas tendrán una sensible desventaja en la capacidad adquisitiva de sus salarios, derivada seguramente de su menor capacidad de presión.

En el caso de los estratos más populares de las actividades del campo: jornaleros, gañanes y pequeños propietarios, no apartarán definitivamente sus problemas básicos de subsistencia. Si bien es cierto que los obreros del campo incrementarán ostensiblemente sus jornales en la segunda mitad del siglo XIX -3/4 rls. en la década de 1860 para un peón básico, hasta las 1,75 pts. en 1887, y 2,25 pts. en 1910-, seguirán amenazados por el hambre, como en la crisis de 1868, y las epidemias cíclicas no desaparecerán, teniendo una gran incidencia el cólera en 1884. Por otro lado, la desocupación en largas temporadas del año será una situación muy típica en los jornaleros de La Mancha.

La capacidad adquisitiva de los salarios de gañanes y jornaleros respecto a la cesta mínima de compra de una familia de 5 miembros será totalmente deficitaria. En el caso de la familia de un gañán tendrá en 1910 un déficit anual del 21%, mientras que la familia de un jornalero tendrá un déficit del 68%. Todo ello impondrá la necesidad del empleo marginal de niños y mujer en determinadas épocas del año para ingresar un dinero complementario, e incluso la limitación de la dieta diaria, reduciendo drásticamente el consumo de carne. Al mismo tiempo, se va extendiendo la figura del jornalero o gañán que además es pequeño propietario de vides, lo cual, aunque suponga un esfuerzo inicial muy grande, permitirá incrementar los ingresos familiares, sobre todo, en la siguiente generación.

En nuestra opinión, este último detalle va a ser quizás el elemento de modificación y de ruptura capital con el pasado en el contexto rural

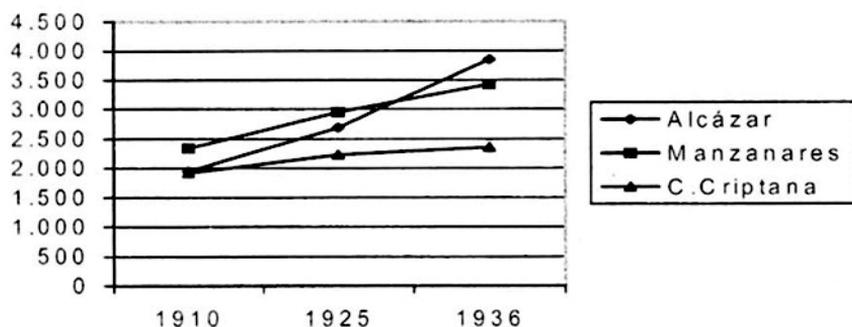
de La Mancha (Ver gráfico nº 9). La creación de un amplio tejido de pequeños propietarios de tierras estará directamente inducida por la apertura de mercados posibilitada por el ferrocarril, que introducirá una secuencia de acontecimientos ya señalada: crisis en la gran propiedad del cereal, junto a incremento de plantaciones de vides por la demanda de vinos en el mercado mundial e inflación de los salarios. Proceso que ya dijimos será orientado en último término a favor de los grandes propietarios con la cesión de gran parte de sus tierras marginales, pero que llevará al cambio profundo en las estructuras y usos productivos en el campo manchego, mejorando la situación de vida de las extensas legiones de gañanes y jornaleros manchegos, que en un periodo de 30-40 años pasarán a ser pequeños propietarios, aún cuando algunos de ellos sigan ofreciendo su fuerza de trabajo sobrante, como muy bien esperaban los grandes propietarios para estabilizar salarios y procurar la continuidad de parte de sus grandes propiedades.

La interpretación sobre este proceso puede ser de un doble sentido. Por un lado, se podría estimar que la cesión de las tierras de los grandes propietarios es, más que otra cosa, una resistencia a la profundización del mercado en La Mancha, en tanto fija al campo una importante masa de jornaleros -aunque la mayor parte de éstos tengan su pequeña propiedad también-, además de impedir el comienzo del éxodo rural en la región hacia las zonas industrializadas de España. No obstante, nos decantamos porque es un signo más de la entrada en la economía de mercado abierto -enmarcando nuestra interpretación dentro de una concepción historiográfica no unívoca ni lineal-. En este último sentido, los nuevos pequeños propietarios rústicos estarán totalmente integrados en el mercado, ya sea en el de capitales, para saldar sus deudas por la compra de las tierras, o para destinar el conjunto de su producción hacia el mercado de mercancías.

Del mismo modo, la participación de los pequeños propietarios en la riqueza rústica o capital líquido generado en La Mancha será creciente, aún cuando el grupo de grandes propietarios mantenga importantes porcentajes de riqueza rústica -los 20 mayores contribuyentes tendrán el 12%

del capital líquido imponible-, destacando sobre todo la familia Baillo, con el conde de las Cabezuelas al frente. Así, el grupo de pequeños propietarios, con un valor de su propiedad de menos 1.000 pesetas de capital líquido, llega a conseguir en el año 1925 algo más del 40% de la riqueza valorada, lo cual es un auténtico avance, comparado con la situación social del campo manchego apenas 40 años atrás.

**Gráfico nº 9**  
**Evolución del número de propietarios rústica, 1910-36.**  
**Alcázar, Manzanares y Campo de Criptana**



Nace la figura tipo de pequeño propietario-jornalero como la más extendida dentro de la estructura social de la región. Su tipología será básicamente la de un núcleo familiar de 5 miembros, con una aportación complementaria de unos 70 jornales ofrecidos en el mercado de trabajo por parte de los hijos, además de su propia labor como jornalero o gañán, y que ha adquirido a lo largo de toda su vida una pequeña propiedad que podía ser de aproximadamente 3 has. de vid y 2 has. de cereal. El esfuerzo para conseguir este acceso masivo a la propiedad rústica por parte de las familias de jornaleros y gañanes fue muy importante y casi siempre se utilizaba el recurso de acudir a los prestamistas, que era otra forma marginal de introducirse forzosamente en el mercado de capitales.

Es pues el nacimiento de una realidad doble, de gran y pequeña propiedad, dentro de un entorno agrario integrado en el mercado, es decir introducido tanto en el mercado de mercancías, como el laboral y el de capitales. Ampliando nuestras hipótesis de análisis, alejándose de las reducciones tradicionales, deterministas y lineales del pensamiento económico e historiográfico clásico, que minusvaloraban la agricultura familiar o la tradicional gran propiedad manchega, en tanto producto de la incomunicación, freno a la introducción de formas capitalistas; y no como una vía más del capitalismo de áreas periféricas.

El pequeño propietario buscará hacerse cada vez con más propiedades, y con el ahorro conseguido se irá liberando del ofrecimiento de su fuerza de trabajo sobrante, trasvasando su renta sobrante al sector vinícola, e incluso los más destacados de éstos últimos podrán integrar un establecimiento alcoholero, aunque ésto ya será en casos muy concretos. Es decir, se dibuja una vía de capitalización interna, de la que ya hemos hablado en varias ocasiones. Así pues, el ferrocarril aparece aquí, una vez más, como el nexo entre los dos mundos: el rural y el urbano, entre el campesino y los nuevos empresarios vinateros y alcoholeros, todo en el tránsito de dos o tres generaciones.

Por lo tanto, y como conclusión final, nos encontramos con un modelo único de transición, dentro de un entorno económico y social con características ya definidas, propio de regiones agrarias, donde se manifestarán contradicciones típicas de dos mundos: el rural y el urbano, con ritmos diferenciados de evolución, y apenas relacionados entre sí antes de la construcción de la red de ferrocarriles. Haciendo balance de todo el camino de transición seguido y del resultado final de éste, hay que valorarlo en su justa medida, dentro de una concepción amplia de los procesos de modernización capitalistas en Europa, dentro del cual se encuentran las regiones y países vanguardistas en la transformación económica, pero también aquellas otras regiones periféricas incorporadas tardíamente a ese movimiento de internacionalización de mercados tras la revolución de transportes en el siglo XIX. El contexto social definido lo hemos descrito con el

concepto de *El campo tranquilo*, como un modelo teórico definido por el resultado de la intervención de las capas sociales de grandes propietarios de tierras, ante su pérdida de poder e influencia que el sistema de mercado abierto propiciaba, así como un eficaz antídoto del conflicto social, dentro del complicado entorno social europeo de primer tercio del siglo XX (extraído del epílogo del trabajo del autor: *El campo tranquilo. Ferrocarril y nueva estructura social en La Mancha, 1850-1936*). El conjunto de los grupos sociales concurrentes en el renovado entorno revelan una clara actuación de tipo capitalista. Así, el pequeño agricultor vincula al mercado su producción, compra tierras y las paga, además de protagonizar una pequeña capitalización interna, base del sector de transformación vinícola; los empresarios reproducen continuamente sus rentas; los jornaleros y gañanes consiguen con mucho esfuerzo el asalto a la propiedad rústica; los obreros urbanos, y especialmente los ferroviarios, hacen un uso de la presión social y se sindicán, como método para conseguir mejores condiciones laborales; y por último, los grandes propietarios de tierras usan más tímidamente el mercado, aunque su acción activa todos los cambios al impulsar la venta de tierras, siendo muy polémica su interpretación. Desde este punto de vista, pensamos que, al margen de todas las limitaciones y el atraso en los ritmos de evolución seguidos, se produce un auténtico cambio en las estructuras económicas y sociales en La Mancha a raíz de la construcción de la red férrea en la segunda mitad del siglo XIX, dentro de la cual estará integrada. No hablamos de un simple incremento cuantitativo de la actividad económica, sino de una auténtica transformación en todos los ámbitos, tales como la alteración de la tradicional distribución de cultivos, el cambio de las estructuras agrarias, el surgimiento de la amplia capa de pequeños propietarios, el nacimiento de una potente industria vinícola y alcoholera, describiéndose importantes procesos de capitalización; junto a todo esto asistimos a una nueva estructuración de la sociedad fruto de la asunción de las diferentes pautas de mercado, de las que hará un uso concreto. Todo lo cual nos permite testimoniar que La Mancha experimentará en nuestro periodo de estudio un intenso cambio hacia la modernización, enlazada e integrada dentro de ámbitos globales.

## **MODELO DE TRANSICIÓN A LAS RELACIONES DE MERCADO. LA MANCHA, 1860-1936.**

Infraestructuras de modernización.

FF.CC. Puente de desarrollo.

Aproximación de espacios y mercados.

Disminuyen costes de transporte.

## **MUNDO RURAL**

### **MARCO ECONÓMICO**

Estructura agraria en alteración.

Relaciones de mercado. Activan factores:

Mercado agrario unido, glogal (1870).

Caida de precios del cereal.

Filoxera en Francia, demanda vinos.

Plantación de vides (1870).

Demanda mano de obra, aumento de jornales.

Estos factores imposibilitan la rentabilidad de la gran propiedad con empleo de mano de obra asalariada

Aparición de la pequeña propiedad rústica de cultivo de vides (1875).

## MARCO SOCIAL

Alteración de las relaciones de producción.

Aparece la agricultura familiar, carácter capitalista.

Proceso forzado por el mercado, reconducido por la oligarquía agraria:

Fijan al campo mano de obra barata: jornalero-pequeño propietario.

Inexistencia de conflictividad obrera en el campo. Desideologización.

## FORMAS ECONÓMICO-SOCIALES URBANAS INTRODUCIDAS

### MARCO ECONÓMICO

Difusión del capital, reproducción externa Inversión en ferrocarril y sectores productivos.

Aprovechar ventajas productivas.

Industria vinícola (1870).

Orientación (comercial) equivocada:

Sobreproducción. Vino común.

Desarrollo de industria del alcohol.

Dificultades para encontrar mercado

Acumulación y reproducción interna de capital, iniciado por el pequeño propietario rústico (1900).

Reconversión en estructura comercial e industrial, unión de mercados y especialización (1885).

Simplificación del sector comercial (1890).

## **MARCO SOCIAL**

Protagonismo inicial de la burguesía de negocios foránea.

Aparición industriales locales (1900).

Definición clásica obrera, ferroviarios.

Zona inmigratoria, de atracción.

## **FASE DE ESTABILIZACIÓN DEL PROCESO (1920-30)**

Especialización productiva:

Vid, vino, alcoholes y sector terciario en centros organizadores del territorio manchego.

Crecimiento económico

Crecimiento demográfico

Entorno social deficientemente conformado, sin definición clasista total.  
Limitada conciencia de clase.

Mejoras en las condiciones de vida de las clases sociales populares.

Limitaciones en la formación del espacio social supraprovincial manchego,  
en función de los flujos comerciales y sociales tradicionales.

Oposición de la ordenación administrativa provincial

Dificultades en la articulación territorial interna.

Frustrado proceso de formación de la red secundaria de ferrocarriles  
en La Mancha.

## NORMAS DE LA PUBLICACIÓN

---

La revista TESELA es una producción del Patronato Municipal de Cultura de Alcázar de San Juan que como publicación periódica recoge trabajos referidos a los aspectos de estudio, investigación y creación que se puedan presentar con el denominador común de Alcázar de San Juan y de acuerdo a las siguientes normas:

- 1 En sus páginas se publicarán los trabajos presentados a tal efecto que estudie su Consejo de Redacción.
- 2 Los trabajos serán generalmente inéditos. También se podrán presentar trabajos no inéditos que se hayan difundido en canales ajenos a la ciudad.
- 3 En el caso de trabajos de estudios o investigación, tendrán un enfoque científico (presentación de la hipótesis, examen crítico, estado de la cuestión y apoyo bibliográfico y documental).
- 4 La extensión máxima será de 20 folios y se presentarán escritos a doble espacio por una cara. Siempre que sea posible se acompañará con un disquete de ordenador en formato Word.
- 5 En el caso de haber ilustraciones serán siempre en dibujo de línea, presentándolas en hojas aparte numeradas, definiendo su lugar de inclusión y acompañadas de los correspondientes pies.
- 6 Las notas bibliográficas también se presentarán aparte.
- 7 Los autores de los trabajos seleccionados para publicar en esta revista harán la primera corrección de las pruebas de composición.
- 8 Los autores que presenten trabajos para su publicación aceptarán las condiciones de estas normas y entregarán sus trabajos de manera gratuita, no percibiendo derechos de autor.
- 9 Cualquier otro tema relacionado con la publicación es materia de la Junta Rectora del Patronato Municipal de Cultura de Alcázar de San Juan, que ase asesorará del Consejo de Redacción de la revista.