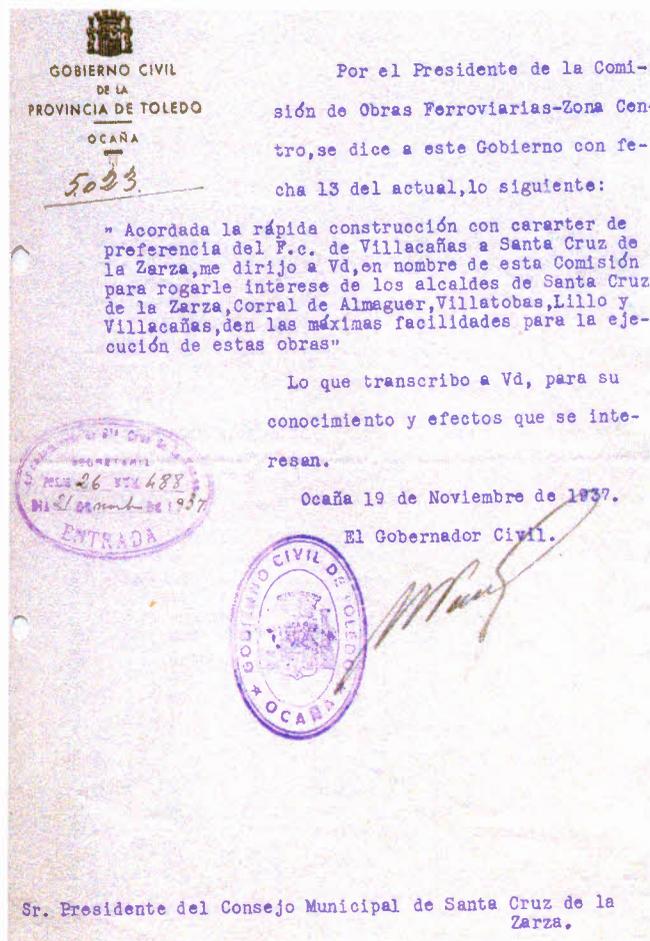


Colaboraciones

VÍA VERDE “EL QUIJOTE”



- Compactación de la superficie y creación de cunetas, delimitando las áreas destinadas al cicloturismo de las del senderismo.

- Dotación de servicios como aparcamientos, áreas de descanso, etc.

- Reforestación de algunos tramos de la vía.

- Señalización y seguridad.

Abordemos a continuación el desglose de estas actuaciones en los puntos kilométricos más importantes:

PK. 0,0: El inicio de la vía verde se dispone en el portón que da a la senda de acceso a la vía, evitando el pequeño tramo que enlaza con la actual vía Aranjuez-Cuenca. En este punto, es necesario que se contemple la creación de un aparcamiento y que se facilite el acceso desde el pueblo.

PK. 3,8: La vía pasa muy próxima a la Cañada de Huerta Chacón, lugar donde tradicionalmente vienen los habitantes de los alrededores a pasear. Se propone la creación de un área de descanso, aprovechando un amplio ensanchamiento situado en el lateral izquierdo de la plataforma, acondicionándola con equipamientos básicos para ciclistas y demás usuarios.

PK. 4,5: En este punto se encuentra el antiguo depósito de RENFE, el cual se dedicaba para cargar de agua a las máquinas de vapor. La explanada, la encina centenaria que la identifica y el antiguo depósito de agua, en un sitio propicio para habilitar otra área de descanso. Requiere también reforestación que aporte sombra.

PK. 5,3: Zona llamada de “Las Esperillas”, donde se encuentra un importante yacimiento arqueológico, se trata de una necrópolis de la Edad del Hierro con intromisión del mundo romano. Se han encontrado vasijas ibéricas y se conservan los cimientos de un templete en forma de H. Una actuación posi-

Este proyecto surge dentro de la iniciativa de recuperación de antiguos trazados ferroviarios desarrollada por la Consejería de Industria y Turismo de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y los ayuntamientos en colaboración con otras instituciones. Consiste en el acondicionamiento del trazado del ferrocarril desmantelado “Santa Cruz de la Zarza-Villacañas”, en el tramo que discurre entre el municipio de Santa Cruz de la Zarza y el cruce con la carretera nacional 301, en el término de Corral de Almaguer. Estamos, por tanto ante la adecuación de 25 Km. de plataforma ferroviaria en zona ecoturística para usos de senderismo, paseo ecuestre, cicloturismo, etc.

Las actuaciones previstas son varias y de diferente índole, destacando:

Colaboraciones

ble, sería la construcción de un museo arqueológico, y la rehabilitación del templete.

PK. 6,1: Lugar donde se conservan los cimientos de los antiguos barracones militares de piedra y un área de concentración de matorral y encinas. Se propone habilitar este espacio como otra área de descanso, aprovechando su masa arbolada, creando el ambiente idóneo para el recreo; necesitando el equipamiento de papeleras, aparcabicis, etc.

PK. 10 : En este punto se localiza la antigua estación de ferrocarril de Villatobas, conocida con el nombre de "Estación de Mudela". Este edificio es rectangular, consta de dos plantas y, aunque su estado de conservación es precario, encierra toda la belleza de las estaciones de ferrocarril españolas. La propuesta para esta zona es la creación de otra área de descanso, y la reforma de la estación en albergue, además de la reforestación y ajardinamiento propios de la zona.

PK. 14: Venta de Juan Cano. Edificio actualmente abandonado y en semirruina, que goza de un gran valor histórico, pues lo cita el Quijote en sus andanzas. Es de propiedad privada pero se plantea, como posible actuación la rehabilitación de una posada típica manchega. Además este área cuenta con el interés histórico de la Calzada Romana que pasa próxima a ella.

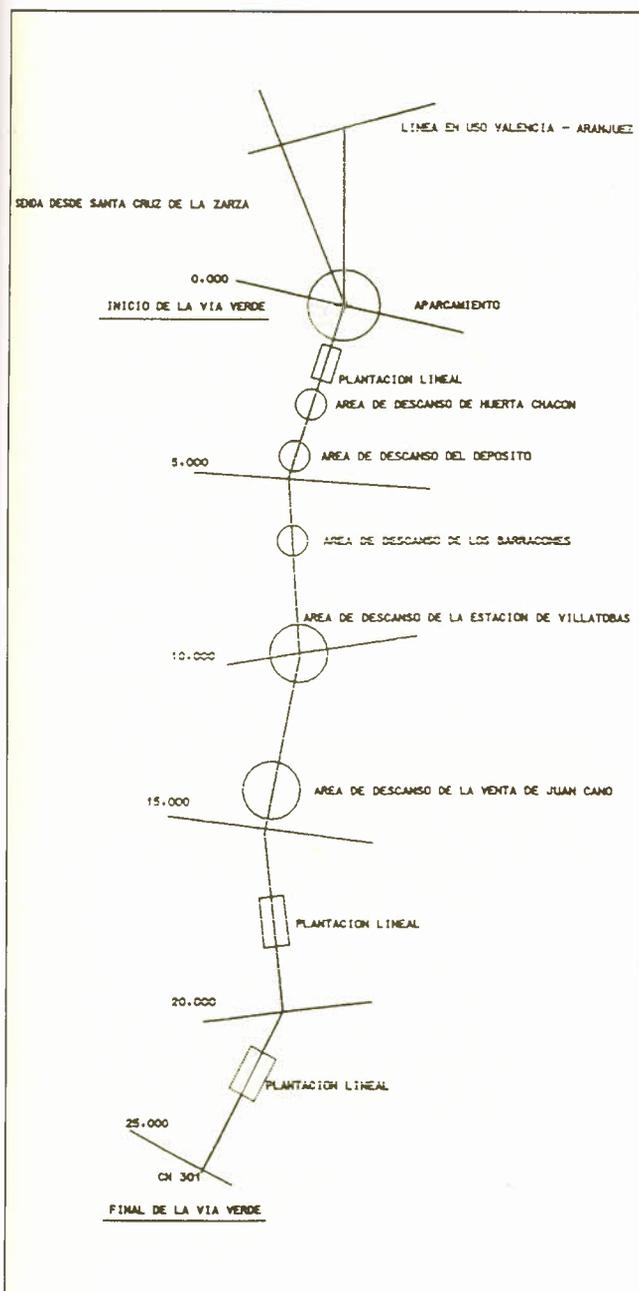
A lo largo de la vía verde resultaría de gran interés disponer de una serie de paneles que posibilitaran un mejor conocimiento de los parajes y lugares de interés atravesados como son las cañadas paralelas o cercanas a la vía, yacimiento arqueológico, encinares del margen de la vía, barracones militares, ruinas de antiguos elementos ferroviarios, reproducción del fragmento del Quijote donde se menciona la venta de Juan Cano, etc.

Esta obra de gran repercusión social y económica para la zona, estaría financiada por diferentes administraciones como la Unión Europea, Ministerio de Medio Ambiente, Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Ayuntamiento de Santa Cruz de la Zarza, y el resto por el sector privado.

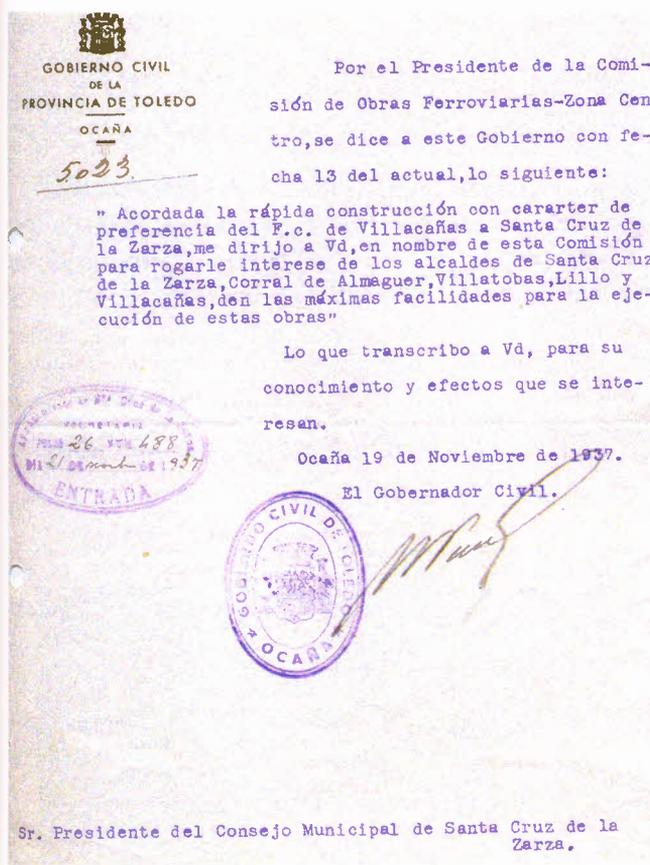
Una vez visto el proyecto de la nueva vía verde, y en homenaje a todos los santacruzercos que trabajaron en esta línea de ferrocarril, recordemos algunos hitos históricos.

HISTORIA

Las primeras obras de esta vía férrea comenzaron en el año 1937, tras el corte de las comunicaciones por parte del ejército nacional en las inmediaciones de Aranjuez. Tras este



Colaboraciones

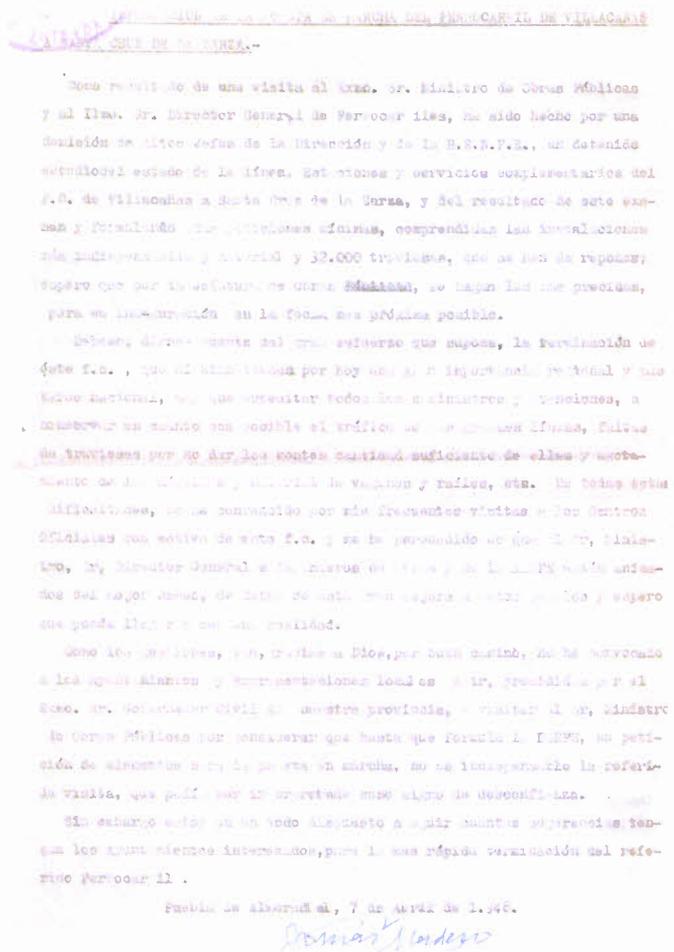


acontecimiento las tropas republicanas decidieron la creación de este ferrocarril y, en cuyas obras trabajaron los prisioneros de guerra capturados al ejército franquista. El ferrocarril fue explotado bajo la autoridad militar republicana hasta el final de la Guerra Civil. Durante esta, no sólo fueron transportados convoyes militares, sino que abundan los testimonios de personas que aseguran haber sido llevados desde Madrid a diversos lugares de la península y viceversa por Tarancón, Lillo, Alcázar. Reproducimos de esta época un documento (conservado en el archivo municipal) que el Presidente de la Comisión de Obras ferroviarias-Zona Centro, envía al Presidente del Consejo Municipal de Santa Cruz de la Zarza, en el cual ruega a los alcaldes de los diferentes pueblos por los que pasará el nuevo ferrocarril que den facilidades para su obra. (Ocaña, 19 de noviembre de 1937).

A partir de año 1942 comienza de nuevo la reconstrucción de la línea de ferrocarril Villacañas-Santa Cruz de la Zarza, conservamos en el archivo municipal las relaciones de los propietarios que son expropiados para la fabricación de la nueva vía, además de todos los documentos

posteriores que tienen que ver con rectificaciones, abonos o pagos de las tierras expropiadas, etc. Las nuevas obras comienzan en el año 1951, y se inaugura la vía de nuevo el 17 de Julio de 1954, como se deduce de una carta del ingeniero jefe, Luis Morales al Alcalde-Presidente de ese año, Dº José Sierra; en la cual le comunica que el nuevo trazado ferroviario se inaugurará con un "automotor que saldrá de Madrid a las 5 y media de la tarde, llegará a Villacañas a las 7, y después de recorrer la nueva vía llegar a Santa Cruz de la Zarza a las 8 y media, donde se debe preparar un "agasajo" a los asistentes.

Reproducimos de este periodo una carta del Procurador de la Cortes Generales de la Puebla de Almoradiel (Tomás Madero), informando de lo bien que van las gestiones para la puesta en marcha del ferrocarril de Villacañas-Santa Cruz de la Zarza. (Puebla de Almoradiel, 7 de abril de 1948). También el plano del expediente de pasos y servidumbres del tramo del ferrocarril



Colaboraciones

que discurre dentro del término municipal de Santa Cruz de la Zarza. (Madrid, 25 de febrero de 1953).

Posteriormente el año 1954, se construyeron las viviendas para agentes de la estación de Santa Cruz de la Zarza y una aguada en el Km.38. Año de 1955. Sin embargo la línea ferroviaria nunca tuvo el éxito previsto y malvivió durante una década hasta su cierre en 1965.

También se conserva en el Archivo Municipal de Santa Cruz de la Zarza un acuerdo del pleno del Ayuntamiento de noviembre de 1973, en el cual se acuerda convertir la vía en camino vecinal y unir la carretera Nacional 400 con la 301. Esta iniciativa parte de la Cámara Agraria de Santa Cruz de la Zarza, pero es denegada por RENFE.

JUAN PEDRO YUNTA MANZANARES.
ARCHIVERO MUNICIPAL.



Antigua Estación de Mudela. (Proyecto de Albergue Juvenil)



Antiguo Lagar de la Estación de Mudela. (Proyecto de Albergue Juvenil)

EXPEDIENTE DE PASOS Y SERVIDUMBRES FERROCARRIL VILLACAÑAS-SANTA CRUZ DE LA ZARZA

