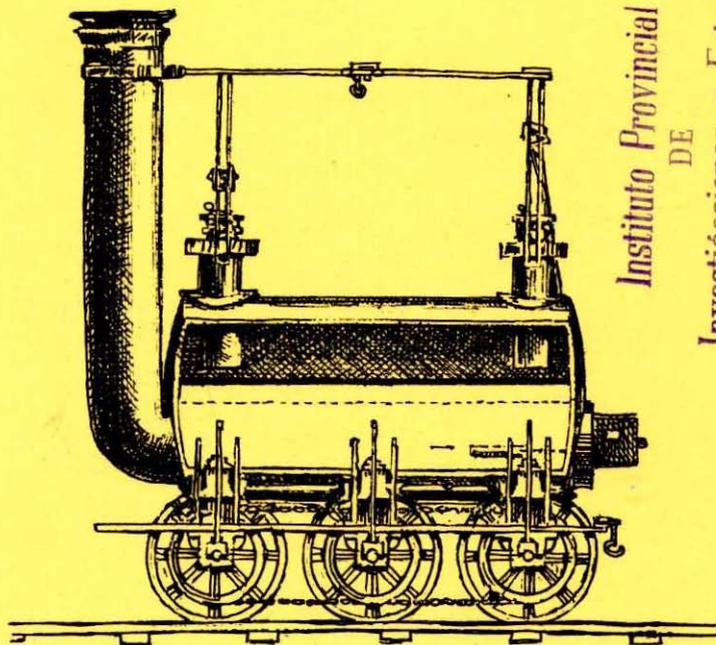


# **T**temas toledanos



Instituto Provincial  
DE  
Investigaciones y Estudios  
Toledanos

DIPUTACION PROVINCIAL  
Plaza de la Merced, 4

8

los orígenes del  
ferrocarril toledano

francisco fernández gonzález

i.p.i.e.t.

diputacion prov. ♣ toledo

# temas toledanos

*director de la colección*

Julio Porres Martín - Cleto

*consejo de redacción*

José María Calvo Cirujano, José Gómez-Menor Fuentes,  
Ricardo Izquierdo Benito, Ventura Leblic García  
y Juan Sánchez Sánchez

*colaboradores*

Rafael del Cerro Malagón, Fernando Martínez Gil  
Hilario Rodríguez de Gracia e Isidro Sánchez Sánchez

*dirección artística e ilustraciones*

José Luis Ruz

*Administración*

I.P.I.E.T.  
Diputación Provincial  
Plza. de la Merced, 4. Telf. 22 52 00  
TOLEDO

Francisco Fernández González

**LOS ORIGENES DEL FERROCARRIL TOLEDANO**

Publicaciones del I.P.I.E.T.

Serie VI. Temas Toledanos, 8

Cubierta: Locomotora de Stephenson 1825.

Depósito Legal: TO - 35. 1981

ISSN - 0211 - 4607

Impreso: Imp. Eborá, Marqués de Mirasol, 17. Talavera - Toledo

INSTITUTO PROVINCIAL DE INVESTIGACIONES  
Y ESTUDIOS TOLEDANOS

Francisco Fernández González

**LOS ORIGENES DEL FERROCARRIL TOLEDANO**

Toledo  
Diputación Provincial  
1981



## INTRODUCCION

### LOS ORIGENES DEL FERROCARRIL

El ferrocarril tuvo su origen en la fusión del carril y la máquina de vapor. El carril, formado por dos líneas paralelas situadas a una determinada distancia, existía ya de madera en el siglo XVII en Inglaterra, sobre el cual era arrastrada una carga tirada por caballos. Este sistema no daba los resultados apetecidos ya que la madera se hinchaba y dificultaba el transporte de carga. Más tarde, hacia 1767, se utilizaron carriles de hierro que permitieron aumentar el peso de los objetos transportados. Etimológicamente encontramos desde este momento la definición de ferrocarril; es decir, carril de hierro. Sin embargo este término lo concebimos de otra forma. Cuando hablamos de ferrocarril queremos expresar algo más complejo, nos referimos al conjunto de vía férrea y lo que llamamos tren (locomotora y vagones). No obstante, este ferrocarril nació en el momento en el que a la vía de hierro se le añadió la máquina movida por vapor. Esta surgió a consecuencia de la invención de vapor de agua como fuerza motriz, utilizando el calor en fuerza y convirtiendo ésta en movimiento.

Watt fue quien, en 1769, patentó la máquina de vapor, tras recoger las teorías y tradiciones mecánicas desarrolladas anteriormente en Inglaterra. En 1776 fabricó el primer motor de vapor, lo que significaba para el hombre evadirse de las fuentes de energía localizadas en el espacio y variables en el tiempo, como eran los molinos, que utilizaban el viento y las corrientes fluviales para producir energía.

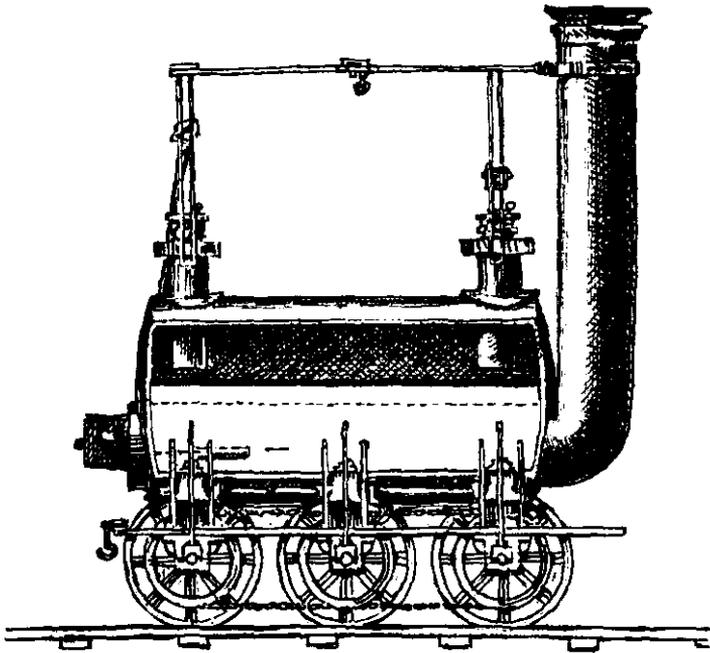
La invención del vapor como fuente energética supuso una verdadera revolución para la Humanidad, ya que las aplicaciones fueron numerosas en todos los campos de la incipiente industria y, por supuesto, para los transportes. La máquina de vapor, alimentada por carbón, fue aplicada al barco en el año 1788 y en 1809 Fulton, recogiendo también todos los conocimientos anteriores, navegaba por los ríos y lagos de América. Poco después, en 1815, Stephenson inventaba la locomotora a vapor construyendo dos máquinas que fueron destinadas a las minas en las que prestaba sus servicios. Aquí daba comienzo una nueva etapa; se iba a iniciar el proceso que daría lugar al nacimiento de

una de las más maravillosas aventuras del hombre, la del ferrocarril.

Tras el perfeccionamiento de la locomotora se inició un proceso de puesta en marcha de construcción de dichas máquinas, vagones y carriles de hierro. Este fenómeno estuvo ligado al capital y a los negocios llevados a cabo en Inglaterra, como país pionero de la Revolución Industrial, y propietaria además, de las condiciones necesarias para ello, como eran: el carbón, el hierro, el dinero y una mentalidad propicia al desarrollo en busca siempre de los elementos generadores de un mayor beneficio en los negocios. Este mundo, el de los negocios, se vio grandemente favorecido a partir de la inauguración, el 27 de septiembre de 1825, del primer ferrocarril del mundo entre Stockton y Darlington (Inglaterra), sobre todo en la explotación de los yacimientos de hierro y carbón. Estos aumentaron su producción considerablemente; el carbón, como fuente de energía, y el hierro, como materia prima para la elaboración de maquinaria y raíles. El hierro pasó de producirse 680.000 toneladas en el año 1830 a 2.250.000 en el año 1850.

Sin duda la inauguración más importante en Inglaterra fue la de la línea entre Liverpool y Mánchester, efectuada en 1830, que evidenció las grandes ventajas de este nuevo sistema de transporte como el tráfico de viajeros y una mayor velocidad en el tráfico de las mercancías. Muchas fueron las construcciones que, en estos tiempos, se llevaron a cabo en Estados Unidos y Europa Occidental.

En España la primera concesión de construcción de un ferrocarril se dio por Real Orden de 23 de septiembre de 1820. Este camino de hierro, que se pensaba llevar a cabo desde Jerez al Muelle del Portal y que se extendía a lo largo de siete kilómetros de longitud, no se llegó a realizar por falta de capital. Sin duda era un proyecto muy avanzado para la época que corría en España. En 1830, Marcelino Cañero Portocarrero obtuvo una segunda licencia entre Jerez y el Puerto de Santa María que tampoco se realizó; sin embargo, esta misma persona consiguió abrir en Cuba la primera vía española en 1837. Habría que esperar a 1843 para que una nueva concesión de la reina Isabel II permitiese en el futuro tender la primera línea férrea de la España peninsular: se trataba del trayecto Barcelona-Mataró, que se inauguraría el 28 de octubre de 1848.



**CASI A LOS TREINTA AÑOS DE QUE STEPHENSON  
INVENTARA ESTA LOCOMOTORA,  
EL TREN LLEGARÍA A TOLEDO**

Tres años después, el 9 de febrero, se puso en explotación el primer tramo de lo que sería en años posteriores la línea Madrid-Alicante; es decir, Madrid-Aranjuez. Esta obra estuvo vinculada al por entonces ministro José de Salamanca, quien como tal concedió importantes subvenciones que él mismo recibió como empresario del ferrocarril. En el año 1855 comenzaron a funcionar diversas líneas, como las de Langreo-Sama, Barcelona-Molins de Rey, Jerez-Puerto de Santa María y Játiva-Valencia-El Grao. Al mismo tiempo se proseguían las obras hacia Alicante desde Aranjuez. Eran los primeros balbucesos de la futura red ferroviaria española.

## DESCRIPCION DE UN FERROCARRIL

Con este título, y con una minuciosidad que creemos de interés, se publicaba en el Boletín Oficial de la Provincia de Toledo de 1846 un artículo que nos describe los pormenores que rodean ese hecho-institución que todavía tardaría más de diez años en ser realidad para Toledo. El artículo decía así:

“En todos los extremos de las líneas de caminos de hierro hay sitio para subir y bajar los pasajeros, al cual se da el nombre de embarcadero. Es un edificio magnífico que ofrece más bien el aspecto de palacio que el de administración de ferrocarril. El de París a Versalles, en el cual se reúnen las líneas de Ruan a San Germán, es una construcción monumental y grandiosa. Una soberbia escalinata conduce desde la calle de San Lázaro a un anchuroso vestíbulo semicircular, en el cual se hallan los despachos de las tres líneas. Sobre cada uno de ellos hay un letrero que indica su destino, y por las paredes grandes carteles con la designación de las horas de salida y llegada de los convoyes de todos los extremos e intermedios de las líneas, precios de los asientos, etc. Tomado el billete, el pasajero se dirige a otra anchurosa escalera abierta en el centro del vestíbulo y conduce al regio salón de descanso y espera. Al pie de la escalera hay dos empleados de la administración con su magnífico uniforme, uno de los cuales pide el billete, y examinado, lo devuelve al interesado después de rasgar una esquina del papel.

Llegado arriba se encuentra un magnífico templo o salón dividido en naves, y elegantemente decorado. Vense allí hermosos y cómodos bancos y sofás con almohadones de felpa de lana carmesí, con diferentes puertas cerradas de cristales, las cuales dan todas salida al embarcadero o cabeza del ferrocarril. El pasajero es recibido a la entrada del salón por otros dependientes, quienes sobre la inspección del billete, que queda en su poder, designan a aquél el departamento donde le corresponde aguardar, según la clase de carruaje que ha tomado. El salón está subdividido en departamentos, separados por balaustradas o antepechos de madera, manteniendo así clasificados los viajeros hasta la hora del embarque. Unos cinco minutos antes de la hora designada, los empleados abren las puertas-cristales del departamento que corresponde a los viajeros de diligencias de “primeras”. Estos

salen inmediatamente al embarcadero, en el cual, como en todo lo demás, se echa de ver la inteligencia y previsión que caracterizan esta prodigiosa obra. Dos anchurosas y desahogadas aceras ciñen por frente y ambos lados la cabeza del camino, donde se ven ya enganchados los coches del convoy, y la locomotiva a la cabeza, brotando fuego y humo y despidiendo agudos silbidos. Las aceras están elevadas pie y medio sobre el suelo, en términos que su plano está al nivel del estribo de los carruajes, con lo cual los pasajeros pueden entrar en éstos a pie llano sin molestia alguna. Las portezuelas se hallan de antemano abiertas, y los dependientes van designando a cada cual el coche que le corresponde. Llenos los de las primeras, se repite igual operación con los departamentos de las *segundas y vagones*, de suerte que en menos tiempo que nos cuesta referirlo se ven acomodados 400 ó 500 pasajeros en días ordinarios, y 1000 ó 2000 en días de concurso; y esto cada hora, o cada media, pues no sale menos de un convoy por hora, sucediendo otro tanto con el regreso. Así, un viajero a quien sus negocios le llaman al extremo o a algún intermedio de la línea, y se ha hecho tarde para partir con el convoy de las ocho de la mañana, por ejemplo, sabe que sólo tendrá que aguardar una hora para salir con el inmediato.

Respecto a los equipajes de los viajeros se ha adoptado un método sencillo y expedito a la vez. En el sitio destinado a pesarlos hay cantidad de tarjetones circulares de latón, cada uno de los cuales lleva un número estampado. Dichos tarjetones son duplicados. El primero tiene en el borde dos agujeros, los cuales atraviesa un bramante doble de cosa de un palmo de largo. Al otro tarjetón con un número igual sólo le atraviesa un agujero, por donde se pasa el bramante, manteniéndolos unidos hasta que llega el caso de emplearlos. Un pasajero exhibe por ejemplo una maleta, una sombrerera y un saco de noche. El encargado toma los dos tarjetones que llevan, v. gr. el número 20, otros dos con el número 8, y finalmente otros dos con el número 53. Toma el primer tarjetón suelto del número 20; y se lo da al viajero, mientras el otro que atraviesa el bramante lo asegura, por ejemplo, a una correa o anilla de la maleta, quedando colgado como una medalla. Hace lo mismo con la sombrerera y saco, dando por cada pieza el tarjetón respectivo al interesado, quien desde aquel instante puede quedar tranquilo sobre la seguridad de sus efectos. Al llegar al

término del viaje, el pasajero acude a un sitio designado para el desembarque de efectos, y armado de sus tres números espera a que el encargado los nombre, y entonces se acerca, entrega sus tarjetas, las cuales, confrontadas con las que van afianzadas a cada prenda, se le entrega ésta sin demora.

Mientras los pasajeros aguardan la hora de la marcha en el salón de descanso, éste se ve lleno de vendedores de folletos y descripciones del camino que se va a recorrer, con vistas grabadas o litografiadas de los puntos de vista más notables y pintorescos de la ruta, proporcionando a los aficionados por pocos maravedises una distracción en el camino, evitándoles la necesidad de preguntar.

Los cinco minutos que preceden a la hora de la marcha bastan y sobran para dejar en sus puestos a los viajeros. Los dependientes de la administración han recorrido ya la línea del convoy, cerrado las portezuelas, prevenido a todos no sacar la cabeza, advertencia prudentísima, aunque con presencia de los accidentes posibles se cuida de que todo objeto inmediato al camino, sea árbol, casa, poste u otro cualquiera, esté separado algunos palmos por lo menos de la línea que recorre el convoy. Y para complemento del sistema de desahogo y seguridad que dirige los ferrocarriles, los caminos destinados a ellos lo son exclusiva y rigurosamente, de suerte que está prohibido el tránsito, no sólo a cualquiera otra especie de carruajes o caballerías, sino hasta a la gente de a pie. En consecuencia todo camino de hierro se abre y construye de nuevo, aunque siga una línea paralela a la de otra carretera ordinaria.

En esto suena el reloj; el maquinista toca el resorte, y la máquina empieza a marchar arrastrando tras sí los coches y vagones enganchados. Al principio el movimiento es lento; mas poco a poco se va aumentando, y al minuto ha adquirido ya toda la velocidad que se le quiere imprimir. Los objetos pasan y repasan con inconcebible rapidez alrededor: casas, árboles, personas, puentes, valles, todo aparece y desaparece como por magia, y uno se siente llevar como por los aires, atónito al ver realizarse y palpar lo que algunos años atrás lo tuviera por delirio de una cabeza enferma. Así en pocos momentos recorre espacios inconcebibles: 25 minutos con reloj en mano nos bastaron para atravesar las siete leguas que separan a Versalles de París: 18 leguas españolas, o sean

22 francesas, hay de Mulhausen a Thann, y se salvan en 60 minutos. El término medio de la velocidad de los convoyes en Francia es de 10 leguas por hora.

Como los accidentes de los ferrocarriles son más funestos que en los caminos ordinarios, las precauciones adoptadas para prevenirlos debían ser y son en consecuencia más exquisitas. Cada cuarto de legua hay un peón caminero con varios subalternos a sus órdenes, los cuales ejercen una rigurosa vigilancia en el trozo confiado a su cuidado. Sabiendo fijamente las horas del paso del convoy por su distrito se colocan un minuto antes a la orilla de la carretera con el brazo levantado y tendido en la dirección que lleva el convoy. El maquinista que dirige la locomotiva conoce por esta señal que aquel trozo de camino se halla corriente y continúa la marcha sin detenerse. Cuando las lluvias u otras causas han descompuesto en algún punto la carretera, y no ha sido posible dejarla corriente para el tránsito del convoy, el peón caminero al descubrirlo, en vez de tender el brazo según costumbre, lo baja y se mantiene cuadrado, a cuya señal el maquinista abre la válvula, cesa de obrar, y al llegar al sitio donde el peón se mantiene, el convoy ha hecho alto. Entonces se informa de lo ocurrido y en consecuencia, o se suspende la marcha, o se disminuye fuerza al vapor hasta haber salvado el paso peligroso.

Entre ambos extremos de la línea hay por lo común pueblos grandes y puntos de importancia mercantil. En todos ellos hacen los convoyes altos de uno o dos minutos, tiempo suficiente para dejar y tomar pasajeros. Dichos puntos de alto se llaman *estaciones*, y toman regularmente el nombre de la población, la cual o cuyo distrito atraviesan. Algunos centenares de varas antes de llegar a cada estación, el maquinista toca el resorte, y el vapor deja de obrar, pero el convoy continúa obedeciendo al impulso que llevaba impreso, hasta que poco a poco se paraliza el movimiento, y al llegar frente a la estación ha cesado completamente.

Al desembarcar los pasajeros, encuentran a la puerta del edificio crecido número de ómnibus afectos a la administración de los ferrocarriles, quienes por una módica retribución determinada por tarifa invariable conducen a ellos y sus efectos al punto que se les designa.

Hemos procurado dar una idea, si no completa, al menos suficiente en gracia de los que no pueden ponerse al alcance de las

bellezas y ventajas de los ferrocarriles. En ello no ha tenido parte interés mezquino, sino el deseo de ver planteado en nuestro país un adelanto origen de incalculables bienes, y cuyos resultados tocarán, no sólo nuestros venideros, sino aún la generación presente y nosotros mismos”.

## I.— EL FERROCARRIL TOLEDO-VILLASEQUILLA

### LA PRIMERA OFERTA DE CONSTRUCCION

La construcción de ferrocarriles que hasta 1855 se llevó a cabo en toda España, estuvo inspirada en el espíritu de la Real Orden de 31 de Diciembre de 1844, por la que las concesiones de vías férreas se realizaban gracias a una política ministerial con aquiescencia cortesana en la que el control parlamentario no existía y por la que las arbitrariedades se producían de manera continua. Fue en este ámbito en el que se dieron las primeras concesiones para la construcción del ferrocarril toledano, y al decir toledano nos referimos al que partiendo de Toledo habría de dirigirse a Castillejo, y no al que atravesaba parte de la provincia, por Tembleque hacia Almansa desde Aranjuez.

La primera noticia que tenemos sobre una autorización para construir un ramal de ferrocarril, que partiese de Toledo y enlazara con la línea de Almansa en el punto más conveniente, la encontramos en una comunicación oficial al Ayuntamiento de la capital de la provincia para que adoptase las disposiciones oportunas a fin de que D. Fernando Fernández de Córdoba, D. José de Zaragoza y D. Joaquín de Gándara pudiesen verificar, por su cuenta, los estudios necesarios. Esta autorización la hemos de situar en una época relativamente temprana de la historia de los ferrocarriles españoles, el 15 de febrero de 1.854. Esta Real Orden fue objeto de estudio por parte de las autoridades provinciales y locales en los meses siguientes.

El día 3 de abril de 1854 se celebraron, tanto en la Diputación como en el Ayuntamiento, sesiones para tratar sobre el asunto. El organismo provincial tomó el acuerdo de dar una subvención a la empresa, tras la exposición y deliberación del dictamen de la comisión elegida por la Diputación para fijar las



EL MARQUES DE SALAMANCA

bases acerca de la construcción de la vía férrea. Pero esta sesión no consistía tan sólo en acordar la subvención, sino en estudiar y aprobar, si procedía, un completo convenio provisional cuyos puntos más importantes fueron, en forma resumida, los siguientes:

- Construcción de un ferrocarril desde Toledo a empalmar con el de Madrid-Almansa, entre la casa denominada Anapensis y la de Castillejo.
- El camino se construiría en el término de un año.
- La explotación sería por todo el tiempo que se obtuviese la concesión.
- La empresa haría los trenes, por lo menos, de ida y vuelta entre Toledo y el punto de empalme.
- La Compañía quedaba obligada a transportar todas las mercancías que se presentasen en las estaciones en las veinticuatro horas siguientes a su llegada.

- Se fijarían las tarifas de explotación de mercancías en un 30 por ciento más bajas que las que regían, en el momento, entre Madrid y Aranjuez.
- El trazado del ferrocarril y la colocación de la estación de Toledo se haría de manera que tuviese por objeto la continuación a Talavera de la Reina.
- La Diputación Provincial se obligaría a dar, por veinte años, una subvención anual hasta completar 20.000 duros.

Para poder hacer frente a esta subvención la Diputación no vio necesario recargar con nuevos impuestos a la provincia, ya que pensaba que sería suficiente con el dinero sobrante que resultaba de fin de año, la cantidad marcada para obras y haciendo efectivos los descubiertos y anualidades corrientes que, por débitos, hacían las provincias de Albacete y Murcia. Por otra parte no olvidaron que el Ayuntamiento de Toledo y demás pueblos comprendidos en la zona, a quienes el ferrocarril suponía un interés más directo por su proximidad, habían de contribuir a la subvención. Con todo ello tan sólo les quedaba remitir el acuerdo al Gobierno de S.M. para su aprobación.

El Ayuntamiento, reunido en sesión extraordinaria el mismo día, con participación de los mayores contribuyentes del municipio, instruyó un expediente a fin de contribuir a la realización del ramal de ferrocarril. Abrió la sesión el gobernador, don Miguel María Fuentes, indicando que la Diputación había celebrado contrato para la realización del camino de hierro haciendo un breve relato de las condiciones de aquél. Expuso seguidamente lo que de ventaja tenía para Toledo la construcción del nuevo sistema de transportes. La ciudad se pondría en contacto con la Corte y con Valencia, de forma más inmediata lo que reportaría nuevos impulsos a la agricultura, industria y comercio de la provincia; pero, sin duda, había otra idea que resultaba atractiva y era que, en el futuro, el ramal continuaría su camino hacia Talavera de la Reina y de ahí hacia Extremadura y Portugal. Todo esto significaba volver nuevamente a jugar un papel más destacado dentro de la vida económica del país y salir del aletargamiento en el que se había sumido la provincia tras la marcha de la Corte a Madrid, ya que desde entonces los distintos sectores económicos quedaron paralizados. Había llegado la hora, en definitiva, de dejar de ser provincia de segundo orden. Sin duda

esta idea pululaba en las mentes de todos los asistentes a la sesión y se llegó a un rápido acuerdo de aprobación del contrato suscrito por la Diputación con los empresarios.

Lógicamente la municipalidad aceptó el compromiso de consignar en sus presupuestos la cantidad de 20.000 duros por tiempo de veinte años, con destino a contribuir a la subvención acordada por el organismo provincial. Para poder cumplir con este compromiso, el Municipio, al margen de fijar una cantidad de sus presupuestos, podía usar de la facultad otorgada a otra corporación en anterior ocasión votando un 2 por ciento sobre la riqueza territorial y pecuaria, sobre el subsidio y sobre consumos. Sin embargo, fue rechazado este procedimiento, porque se pensaba que no era necesario sacrificar a los ciudadanos si los pueblos ayudaban con una subvención anual en proporción a sus posibilidades y a las ventajas que cada uno de ellos obtuviese de la realización de tan importante obra. Además, se consideraba conveniente excitar a todos los vecinos que quisieran obtener acciones por valor de 2.000 reales cada una. Todavía existía la posibilidad de que el Ayuntamiento cediese la cantidad que resultaba a su favor anualmente, por los cánones que tenía derecho a percibir de los propios desamortizados en los siete pueblos enclavados en los Montes de Toledo, agregados a la provincia de Ciudad Real: Alcoba, Arroba, Fontanarejo, Navas de Estena, Navalpino, Horcajo y Retuerta. Quedaba, pues, en principio, solucionado el problema de la subvención por parte de la municipalidad.

Al mes siguiente el Ministerio de la Gobernación comunicó al gobernador de la provincia que, por Real Orden de 10 de mayo, se aprobaba el acuerdo de la Diputación y se le autorizaba para que procediese a otorgar la correspondiente escritura de convenio con José de Zaragoza y socios, una vez que éstos obtuviesen la concesión definitiva de las obras. Poco después, el Consejo de Ministros concedía a los empresarios la licencia para construir por su cuenta y explotar por espacio de 99 años, sin subvención estatal, el ferrocarril, bajo el pliego de condiciones particulares entre ellos y los organismos locales, además de las generales aprobadas por Real Orden de 31 de diciembre de 1844. Se aprobaba así el camino de Toledo a Villasequilla, con una longitud aproximada de 27 kilómetros, considerado de utilidad pública.

Pero los empresarios habían de cumplir dos condiciones necesariamente; la falta de cualquiera de ellas llevaría consigo la inmediata caducidad de la concesión. Por una parte habían de ingresar 660.000 reales, en el plazo de sesenta días, en la Caja General de Depósitos; por otra parte, la obra debería estar finiquitada en el plazo de un año desde el mismo día en que comenzasen los trabajos, los cuales deberían iniciarse en los dos meses siguientes a la concesión. El día 29 de mayo se efectuó el otorgamiento de la escritura del contrato y al día siguiente tuvo lugar el acto de inauguración de las obras por el Ministro de Fomento. Sin embargo, el proyecto no llegó a realizarse, porque un mes más tarde se produjo la sublevación de Vicálvaro y el 18 de julio el alzamiento de Madrid. Los liberales llegaban al poder y la situación económica presagiaba nuevos caminos a seguir, lo que aconsejó a los empresarios desistir de su objetivo. Mientras tanto se había dado comienzo a la explotación de la sección de Tembleque a Alcázar de San Juan.

## NUEVAS OFERTAS DE CONSTRUCCION

Hubo que esperar hasta diciembre para que se produjesen nuevas solicitudes de construcción del ramal de ferrocarril. La primera petición tuvo lugar a través de una carta de París dirigida al Ministro de Fomento y firmada por los señores Jacobo Damier y Conailiac, el primero de ellos propietario del sistema telegráfico subterráneo. Ambos solicitaban la concesión del camino de hierro Toledo-Castillejo, comprometiéndose a respetar las condiciones estipuladas en la anteriormente hecha a los señores Zaragoza, Córdoba y Gándara. Además ofrecía al Gobierno una serie de ventajas, como era el reducir a 90 años el tiempo de explotación, establecer por su propia cuenta una línea telegráfica subterránea del sistema Erherman que comenzase en Madrid y terminase en Toledo pasando por Aranjuez (tres hilos serían reservados gratuitamente para el servicio particular de la Reina) y comenzar inmediatamente los estudios para prolongar más adelante la vía hasta Talavera de la Reina, siendo ésta ejecutada bajo las mismas condiciones que el tramo Toledo-Castillejo incluyendo la instalación de una línea telegráfica subterránea gratuita.

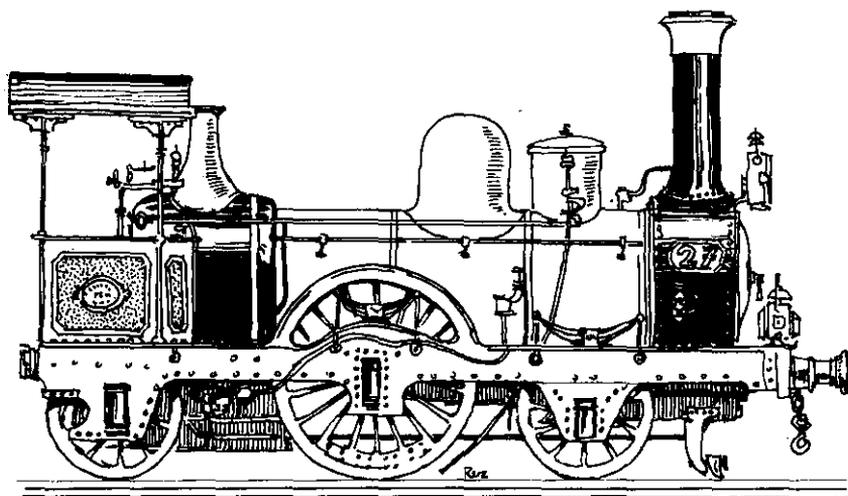
La segunda solicitud corrió a cargo de José Manuel Catalán y Ramón Aguilera, ambos vecinos de Madrid. En carta dirigida a la Reina en Diciembre alegaban la importancia que tenía para Toledo la construcción del ramal que nos ocupa, ya que suponía devolver la animación económica y la vida a la provincia toledana y a los desiertos extremeños puesto que tenían intención de prolongar el ramal hacia Talavera, Cáceres, Badajoz y Sevilla, con lo que ello significaba para la promoción de los productos de las provincias del interior peninsular. Para Toledo suponía poner en cultivo tierras yermas, recobrar la importancia perdida y aproximarse a los lugares de producción y consumo y ser visitada, gracias a sus monumentos, por gentes extrañas a la ciudad. Para la realización de este nuevo proyecto se proponía, junto a otras condiciones ya citadas en anteriores solicitudes, que se le permitiese expropiar por causa de utilidad pública, utilizar las leñas y pastos en el radio de una legua a derecha e izquierda del camino férreo, recoger piedra suelta, construir hornos de cal, yeso y ladrillo, y cortar, en los bosques del Estado, las maderas necesarias previa concesión gubernamental.

De todas sus condiciones tan sólo encontramos variantes de importancia en el caso del tiempo de la concesión de explotación, que en este caso se rebaja a 50 años y sin subvención del Estado, en la posibilidad de la reanudación de dicha explotación en 20 años más en el supuesto de que la Diputación no manifestase su propósito de adquirir la propiedad un año antes de que se cumpliesen los 50 años, y en la reducción en un 10 por 100 más (40 por 100 en total) en las tarifas de viajeros y mercancías.

Ambas solicitudes fueron enviadas, a principio de marzo, por la Diputación al Ayuntamiento, para que éste aportase su parecer y comunicase, puesto que el ferrocarril era de mayor interés para la ciudad que para la provincia, con qué cantidad estaría dispuesto a contribuir anualmente en concepto de subvención. Para ello la Corporación formó una comisión, para que tras evaluar las condiciones ofreciese un dictámen con la mayor urgencia posible. Esta comisión estuvo formada por Francisco Aguilar Gómez, Antonio Martín Gamero, León González y, el que había de ser el personaje más efectivo e importante en la realización del definitivo ramal ferroviario, Diego Gómez Elegido. Estas cuatro personas

después de un detenido y escrupuloso examen sobre los acontecimientos oficiales del proyecto anteriormente concedido y no realizado, formó un juicio sobre tan importante asunto. Consideraban, como era lógico, que el ramal era muy beneficioso no sólo a la ciudad sino a toda la provincia. Estaba claro que deseaban la cooperación económica del resto de los pueblos, a fin de que su aportación fuese la menor posible. Para ello alegaban que la provincia se vería muy favorecida, tanto en el campo agrario, como en el industrial y comercial. A pesar de las ventajas que ofrecía la petición de Jacobo Damier y de Conailiac en el aspecto telegráfico para Toledo, la comisión se inclinó por la de José Manuel Catalán y Ramón Aguilera, sin duda por las dos cláusulas que anteriormente mencionábamos; es decir, la reducción de 99 a 50 años de concesión y la también disminución de las tarifas de viajeros y mercancías del 30 al 40 por ciento. No obstante la comisión hizo algunas puntualizaciones en alguna de las bases. En el capítulo de la subvención se pensaba que a esta base se le pudiera añadir, como complemento para su mayor claridad y en beneficio de los intereses provinciales, la cláusula de que en ningún caso se exigiría mayor subvención que el 2 por ciento anual del capital que se suponía había de invertirse en la construcción del ramal; es decir, que no excediese jamás de 10.000 duros.

En cuanto al problema de la conclusión de la concesión, la comisión consideraba que no se podía aceptar tal y como era planteada por la empresa. Puesto que ya se hablaba en una de las bases que la explotación había de ser por 50 años, se debería considerar implícitamente la limitación temporal definitiva por lo que, como consecuencia, quedarían sin validez la posibilidad de que la empresa revalidase la explotación, en caso de que la Diputación no hubiese manifestado un año antes su deseo de adquirir la propiedad de explotar el ramal por su cuenta. Con arreglo a la legislación vigente en aquellos momentos, las corporaciones de administración local no podían convertirse jamás en sociedades mercantiles, con lo que el ramal sería siempre propiedad de la empresa constructora. En resumen, lo que la comisión deseaba era que solamente existiese la base expuesta en tercer lugar y que cuando transcurriesen 50 años el ferrocarril pasase a propiedad de la provincia, pero no como una empresa



**SIMILAR A ESTA LOCOMOTORA FUE LA QUE  
CONTEMPLARON LOS TOLEDANOS DE 1857**

mercantil. Así, y con estas modificaciones, el Ayuntamiento aceptaría el proyecto comprometiéndose a contribuir de la misma forma que lo hizo con ocasión de la anterior concesión; es decir, con 10.000 duros anuales por 20 años. Así se acordó, por unanimidad, en la sesión de 12 de marzo, tras hacerse lectura de una carta recibida del diputado a Cortes por Toledo D. Manuel López Infantes, en la que manifestaba que el Ministro de Fomento le había respondido afirmativamente a la pregunta de que si el Gobierno participaría en este caso con la subvención acostumbrada.

Que el Ayuntamiento optase por la solicitud de los señores José Manuel Catalán y Ramón Aguilera en vez de la de Jacobo Damier y Conaillac se pudo deber, no sólo a las ventajas que aportaban los primeros, sino a la posibilidad de que la Corporación Municipal tuviese conocimiento del plan del Gobierno para plantear un completo sistema de líneas electro-telegráficas, a fin de poner en comunicación a la Corte con todas las capitales de provincia y Departamentos marítimos. Efectivamente, por decreto de Cortes y sanción real de 22 de abril de 1855 se autorizó al

Gobierno para poner en práctica el citado plan, con un crédito de 15 millones de reales a cargo de los presupuestos generales del Estado de 1855 y 1856 por mitad. Todo este plan suponía tender 122 líneas nuevas con cuatro cables y 792 con dos.

## II.— EL FERROCARRIL CASTILLEJO-TOLEDO-TALavera

### LA LEY DE FERROCARRILES Y LA PROPOSICION DE PEDRO NOLASCO

Tampoco, en la ocasión en que nos referíamos en el anterior capítulo, se llevó a cabo la oferta hecha por José Manuel Catalán y Ramón Aguilera y ello fue, muy posiblemente, debido a la proximidad de la aprobación de una nueva ley de ferrocarriles que fue aprobada el 3 de junio de 1855. Esta nueva ley daba un giro con respecto al sentir de la Real Orden de 31 de diciembre de 1844 ya que ofrecía a las empresas constructoras ventajas muy significativas en el campo de las subvenciones ya fuesen estatales, provinciales o municipales. Por otra parte los empresarios adquirirían luz verde para importar material ferroviario durante el tiempo de la construcción y diez años más, y para revisar cada cinco años las tarifas. Esto, evidentemente, junto a los 99 años de concesión, reportaría pingües beneficios a las compañías privadas.

Esta nueva ley jerarquizaba las líneas del país según su importancia, y así todas aquellas que partiesen de Madrid y finiquitasen en la costa o las fronteras del Estado se denominarían de primer orden. Importante y desafortunado fue para el futuro de los ferrocarriles españoles, con respecto a las demás naciones, el ancho de las vías al que obligatoriamente se debían ajustar todos los caminos de hierro. La anchura, que se fijó en 1 metro 80 centímetros (6 pies y 6 pulgadas castellanas), aisló al ferrocarril español de los del resto del continente, que eran más estrechos y que prefirieron la rapidez del transporte de viajeros y mercancías a la cantidad y seguridad del mismo.

Al amparo de esta ley, el diputado a Cortes por Toledo, D. Pedro Nolasco Mansi, hizo una proposición a la Diputación provincial de construcción del ferrocarril que, partiendo de Castillejo y pasando por Toledo, Torrijos y Talavera, llegase por Cáceres a Badajoz y desde aquí se encaminase hacia la frontera con

Portugal, en donde había de unirse con la línea que desde Lisboa se construía hacia nuestro país. Esta proposición fue estudiada por la Corporación provincial en sesión de 6 de junio de 1855; es decir, tres días después de ser promulgada la ley de ferrocarriles, El proponente aducía razones muy convincentes para la provincia de Toledo como era “*el ingreso en la civilización*”, el desarrollo de la agricultura, de la industria y una mejor comunicación con las provincias periféricas; por otra parte, el proyecto era fácil en sí mismo. Era necesario, pues, discurrir el medio de que el proyecto se verificase cuanto antes, y para ello convenía hacerse tres preguntas al respecto: ¿se debería esperar a que el Gobierno lo hiciese por sí mismo?, ¿convendría excitar el interés de un empresario para que solicitase la concesión, con arreglo a la ley y ofreciéndole una subvención provincial? o ¿sería mejor y más breve que la Provincia construyese el camino férreo dentro de los límites de la misma, haciéndose concesionaria?

El Gobierno, según opinaba P. Mansi, estaba convencido de que el camino de Extremadura, para unirle al que desde Lisboa se estaba realizando en la dirección de Badajoz, tenía gran importancia política y social; pero estaba alarmado por la inmensa deuda que afligía al Estado como resultado del anterior “*desgobierno administrativo y las dilapidaciones de los gabinetes anteriores*”, y por ello difícilmente podría proporcionar los recursos necesarios para acometer tan sugestiva obra. La segunda solución se veía impedida por la falta de recursos dinerarios, y ni siquiera la subvención provincial, además de la que el Gobierno concediese, animaría a los particulares. Sería, como sabemos, el capital francés, sobre todo, el que hiciese posible las grandes construcciones ferroviarias tras la ley de 3 de junio. Por último, para el señor P. Mansi, el medio de que la provincia llevase a cabo la línea férrea por sí sola y para ella sería el sistema más fácil y rápido. Para ello había de emplearse una parte de los bienes de propios de la provincia, que estaban mandados enajenar con arreglo a la ley de desamortización decretada por las Cortes el día 1 de mayo de 1855. Estos bienes constituían el único medio que los pueblos poseían para subvencionar las obras, e incluso P. Mansi opinaba que la parte de los beneficios que destinasen a tal fin les reportaría más ganancias que si los convertían en inscripciones intransferibles de la Deuda consolidada al 3 por ciento, a pesar de

que esto les resultase más cómodo; sin embargo, los hombres de negocios habían de preferir invertir su dinero en otros asuntos.

El propio diputado, a fin de ver si existían en la provincia los suficientes recursos, hizo un estudio al respecto. Reconoció detenidamente los planos y trabajos que ingenieros de empresas particulares o del Gobierno habían efectuado y según todos los datos el presupuesto del camino era de unos 56 millones de reales, costando cada legua cuatrocientos mil reales. Una vez esto y según datos oficiales que existían en la secretaría de la Diputación y otros que privadamente había recogido de los pueblos y de otras oficinas llegó a la conclusión de que el producto en renta de los bienes de propios de la provincia importaba cinco millones de reales anuales que, capitalizados al 5 por ciento, que era el precio real de la propiedad en España, suponía un valor de 100 millones de reales. P. Mansi seguía opinando que si se tenía en cuenta que estos bienes eran susceptibles de un mayor beneficio, ya que su aprovechamiento en esos momentos no era el mejor, era de presumir que los compradores mejorarían esos cálculos en los remates de las subastas de las fincas y, de esa manera, se obtendría un mayor capital.

Por supuesto que estos cálculos del señor P. Mansi no eran correctos, ya que no sucedió, en el momento de las ventas, lo que él suponía. Pero además pensaba que había otros bienes que poseían los pueblos que, también mandados vender por la ley desamortizadora, se llamaban comunes y el valor de ellos había de aumentar el capital de los municipios. Esto, sabemos hoy ya, no permitió aumentar su riqueza sino todo lo contrario, ya que al vender sus únicas propiedades se quedaron depauperados mientras que el importe de las ventas se vio disminuido por la inflación. Sin embargo, P. Mansi suponía que dichas operaciones permitirían obtener un beneficio para la provincia de 112 millones de reales y que con tan sólo la mitad se posibilitaría la construcción del ferrocarril, que sacase a la provincia de la marginación en la que estaba sumida.

Si la Diputación hubiese aprobado esta proposición y los pueblos hubieran querido aceptarla se habrían tenido que crear catorce mil acciones de 4.000 reales cada una. Construyéndose la vía férrea en ocho años, cada acción no tendría que abonar anualmente nada más que 500 reales en cuatro dividendos de 125

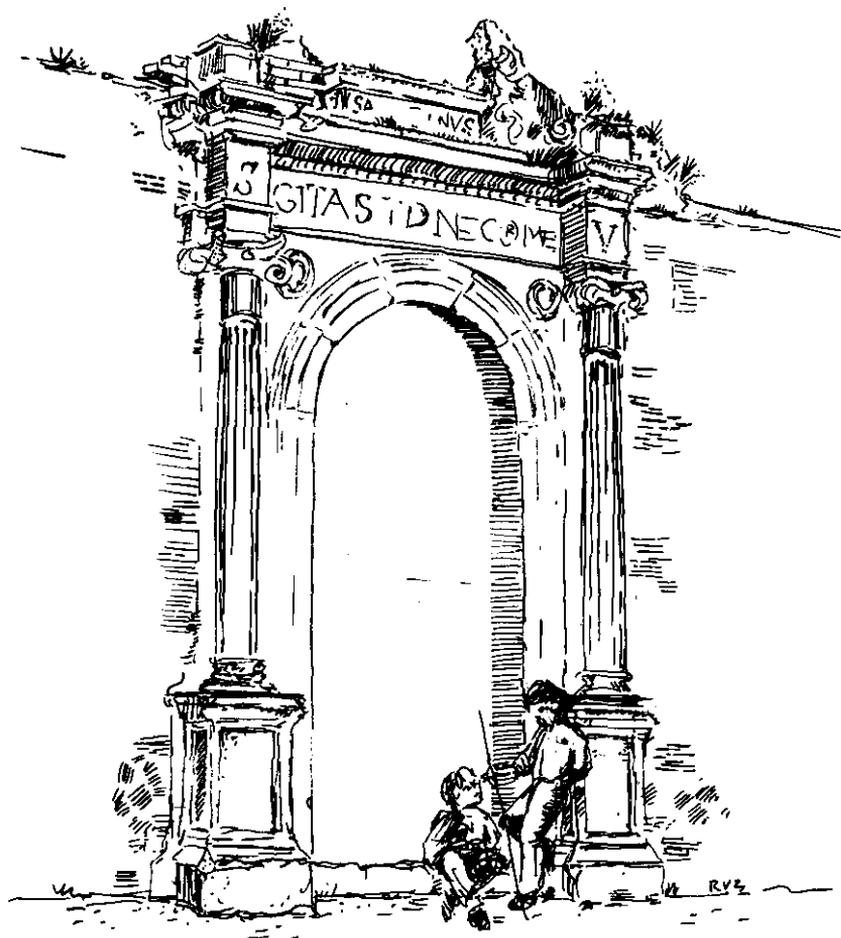
reales. Por otra parte, se podía haber abierto una suscripción entre los habitantes de la provincia y fuera de ella, y si no se cubrían todas las acciones serían suscritas a nombre de la Provincia, cuyos dividendos se pagarían del presupuesto provincial. Sin duda todo esto reportaría grandes beneficios, ya que las noticias oficiales que P. Mansi había adquirido de las puertas de Madrid, Badajoz y de las oficinas de rentas de Cáceres y Toledo hablaban de más de 8 millones de arrobas de peso que se movilizaban en estas dos provincias en el año común en granos, carnes, ganados, sales, vinos, aceites, lanas, carbones, etc., que podían producir más de 20 millones de reales al año en todo el trayecto; además se transportarían unos 200.000 viajeros que, a un precio de 10 reales cada billete, reportarían 2 millones de reales más. Por todo ello era necesario saber antes de nada si los pueblos, ante tal perspectiva, estaban interesados en emplear todo o parte de sus bienes propios y comunes que habían de venderse, y el número de acciones que deseaban adquirir de la empresa a fundar. Era necesario, pues, que se celebrasen prontas reuniones entre los municipios en sus respectivas cabezas de partido, presididas por los diputados provinciales o los de las Cortes, o cualquiera otra persona que el presidente de la Diputación comisionara. Si todo resultaba bien era necesario pedir al Gobierno su autorización y una subvención, ya que la obra era de interés nacional, del 25 ó 30 por ciento del presupuesto elaborado para construir el ferrocarril.

La Corporación provincial, tras estudiar todos estos puntos, acordó en sesión de 9 de junio nombrar una comisión compuesta por los diputados Joaquín Pérez González, José Vélez y Acisclo Fernández Negrete, la cual al día siguiente dio cuenta de su dictamen adhiriéndose al proyecto, si bien no quería comprobar los datos y beneficios aportados por Pedro N. Mansi porque pensaba que el hacerlo supondría ofenderle. La comisión opinaba que había que mandar una circular a los ayuntamientos en la que se les invitase al nombramiento de dos representantes que, provistos de la autorización pertinente, pasasen a las respectivas cabezas de partido y constituyesen una junta. El resultado de ella había de reseñarse en un acta en la que se mencionaran las acciones que deseaban suscribir. La presidencia de la junta recaería sobre el alcalde de la cabecera de partido, ya que eran las partes más afectadas y además para evitar que alguien creyese que la

Diputación pretendía ejercer algún tipo de presión o coacción. De esta forma y cuando estuvieron reunidas todas las actas se podía saber el resultado. En sesión posterior, y en conformidad con el dictamen de la comisión, se acordó que por cada uno de los ayuntamientos se nombrasen, el día 24, dos comisionados y que éstos formasen junta en la cabeza de su partido el día 29, levantando las actas oportunas que se entregarían a la Diputación el día 4 de julio.

Recibida la circular por el Ayuntamiento de Toledo, éste acordó nombrar una comisión que primeramente examinase los antecedentes que juzgara necesarios para llegar a conocer, aproximadamente, los productos que se obtendrían con la venta de las fincas y demás bienes que el municipio poseía y que comprendía la ley de desamortización general, y ver si convenía tomar acciones del ferrocarril. La comisión nombrada fue la misma que en la anterior ocasión; es decir, los señores Aguilar, Elegido, González y Gamero. Estos pensaban que el Ayuntamiento podía suscribir cien acciones, o sea 400.000 reales pagaderos en ocho años. Para ello se contaba con 170.974 reales de atrasos de los pueblos de la provincia de Toledo, 157.377 reales de atrasos de los siete pueblos de la provincia de Ciudad Real ya nombrados en anterior ocasión y, el resto, con el producto de la venta de bienes propios. Incluso se pensaba que si más adelante, cuando se realizase la venta de los bienes propios, se podía aportar más, así lo haría. En sesión ordinaria del día 23 la Corporación municipal, tras oír el dictamen de la comisión, aceptó la propuesta de la Diputación y nombró como representantes del municipio a los señores Gómez Elegido y Martín Gamero. Igualmente se acordó comunicar al organismo provincial sus resultados.

El día 29 se reunieron en las cabezas de partido los representantes de los pueblos. En el partido de Toledo, bajo la presidencia del alcalde D. Manuel Ruiz de Quevedo, estuvieron todos presentes menos los pueblos de Bargas y Layos, que con ello manifestaron su no aprobación del proyecto. Los demás municipios se presentaron para ofrecer, los que tenían algo, su colaboración y los que no tenían nada para justificar el hecho de no poder suscribir acción alguna. En definitiva, el resultado por lo que respecta al partido de Toledo fue el siguiente:



**PORTADA DEL ANTIGUO CONVENTO DE SAN AGUSTIN,  
JUNTO A LA PUERTA DEL CAMBRON,  
CUYOS MATERIALES DE DERRIBO FUERON SOLICITADOS  
PARA LAS OBRAS DE LA PRIMERA ESTACION**

—Toledo. Tenía intención de suscribirse por cien acciones con los recursos que anteriormente mencionábamos.

—Argés. Tan sólo suscribía una acción, ya que sus bienes propios eran insignificantes.

—Burguillos. Hacía la misma oferta que Argés, en atención a las mismas razones.

—Cobisa. Ofrecía la cuarta parte del producto de la venta de sus propios.

—Casasbuenas. No deseaba suscribir acciones ya que, aunque en su presupuesto aparecían como propios alguna riqueza, ésta correspondía al común de sus vecinos, y entre tanto se resolviese la situación no podía aventurarse a suscribir nada.

—Guadamur. No suscribió acción alguna, ya que según sus representantes no contaban con bienes propios enajenables.

—Magán. Tan sólo deseaba suscribir una acción con cargo a los presupuestos municipales; además, si le sobraba algo tras pagar sus deudas, una vez obtenido el producto de la venta de sus bienes de propios, lo invertiría en el ferrocarril.

—Mocejón. Sus representantes aportaban la misma respuesta que los del municipio de Magán.

—Nambroca. Adquiría dos acciones con el total líquido de la venta de sus propios.

—Olías del Rey. Este municipio contribuía de la misma forma que Magán y Mocejón.

—Polán. Por su parte este pueblo consideraba imposible suscribir alguna acción, ya que se encontraba en la misma situación que Casasbuenas.

Como podemos observar, los pueblos no estaban en situación de posibilitar el proyecto del señor Nolasco Mansi; unos porque les era imposible económicamente y otros porque no querían. Esto último era lo más frecuente en la provincia, ya que el ferrocarril no les reportaría los beneficios deseados debido al alejamiento del camino de su localidad.

Como consecuencia del rechazo de los pueblos de la provincia, la construcción del ferrocarril de primer orden que, pasando por Toledo, llegase en su día a la frontera de Portugal se vio congelada durante algunos meses.

### III.— EL FERROCARRIL DE MADRID A LA FRONTERA PORTUGUESA

Según el Boletín Oficial de la Provincia de Toledo de 24 de abril de 1856, existía un dictamen de la Comisión de las Cortes Constituyentes encargada de presentar el proyecto de ley para la construcción de un ferrocarril desde Madrid a la frontera lusitana y a Sevilla, por Toledo, Cáceres y Mérida. En este dictamen se hacía referencia a las ventajas políticas y económicas que reporta esta vía férrea, al unirnos con Portugal y enlazar desde allí con el Atlántico, con vistas a unas mejores relaciones con las tierras hermanas. Se presentaban dos trazados a seguir; uno, el que marcaba la cuenca del Guadiana partiendo desde Socuéllamos (línea del Mediterráneo) a Ciudad Real y Mérida hasta llegar a Badajoz y Portugal; otro, siguiendo la cuenca del Tajo que, partiendo de Madrid, atravesaría las provincias de Toledo, Cáceres y Badajoz. Al parece la comisión se inclinaba por la del Tajo ya que era menor la distancia a cubrir (347 frente a 641 Kms.) y el dinero a gastar, ya que el kilómetro construído costaba 567.818 reales. Pero no solamente consideraban el aspecto monetario, sino que también la línea del Tajo beneficiaría unas tierras hasta entonces poco favorecidas, frente a otras que ya disponían de línea cercana; es decir, mientras que la línea del Tajo beneficiaba a las provincias de Madrid, Toledo, Cáceres, Badajoz, Sevilla, Huelva, Salamanca y Avila, la línea del Guadiana sólo beneficiaba a Ciudad Real (ya cruzada por la del Mediterráneo) Madrid, Badajoz (mejor servida por la del Tajo) y Sevilla.

De esta forma, la comisión redactó un proyecto de ley autorizando al Gobierno para otorgar la concesión del ferrocarril que, partiendo de Madrid, terminase en la frontera de Portugal, atravesando las provincias de Toledo, por Talavera, Cáceres y Badajoz y llegando desde Mérida a Sevilla por los puntos más convenientes. El Gobierno auxiliaría a la construcción de esta línea con una subvención de 200.000 reales por cada kilómetro y las provincias por donde había de pasar el carril darían también una subvención según lo prescribía la ley general de ferrocarriles. El tiempo de duración de las obras se fijaba en cinco años y el de la concesión en 99. Las Cortes aprobaron el día 14 de junio el ferrocarril de servicio público Madrid-Plasencia, como primera fase

de realización del total proyecto. Esta vía habría de pasar por Torrijos y Talavera como puntos más importantes de la provincia, la cual contribuiría con la tercera parte de la subvención al igual que las otras dos provincias atravesadas. Los estudios de la línea desde Torrijos a Madrid los debería hacer la Diputación de Toledo, encargándose de ello, al Director de la Escuela de Caminos D. Joaquín Núñez de Prado, el cual tendría, en todos los términos municipales en que trabajase, todas las facilidades a fin de que se empezasen cuanto antes las obras.

Este ferrocarril, que contaba con un presupuesto de 88.260.122 reales y que hubo de ser subvencionado por las provincias con 2.320.000 reales gracias a suscripciones de los naturales, supuso para la ciudad de Toledo la privación futura de convertirse en punto importante de paso de una línea de primer orden, por lo que hubo de contentarse con la construcción de un ramal muerto que, por supuesto, no prestaría las mismas ventajas económicas y sociales.

#### IV.— CONSTRUCCION DEL RAMAL TOLEDO-CASTILLEJO

##### LA OFERTA DE JOSE DE SALAMANCA

Es posible que ya se tuviese conocimiento del proyecto anterior, cuando el 28 de febrero de 1856 José de Salamanca propuso al Ayuntamiento de Toledo la construcción del ferrocarril Toledo-Villasequilla, con las condiciones básicas siguientes:

—El tiempo de construcción sería de 16 meses, a partir del día de la concesión definitiva.

—La subvención local había de ser la siguiente: por una parte, la expropiación de los terrenos del término municipal de Toledo y todos aquellos por donde pasase el camino de hierro; y, por otra parte, dos millones de reales pagaderos por mitad al día en que estuviesen concluídas las obras y el día en que llegase la primera locomotora a Toledo.

—Las tarifas serían las mismas que las de la línea de Madrid-Almansa.

—Los planos habían de ser los de Mr. Green.

Sin duda, estas condiciones no eran muy asequibles para el Municipio. José de Salamanca, que ya había construído la línea Madrid-Aranjuez, no se mostraba con la personalidad tan humana como dice Carlos Arnedo en su obra "Rutas y caminos", quien presenta al marqués como una persona más humana que los Pereire o los Rotschild, hasta el punto de que no construía para obtener dinero sino para crear riqueza en España. Por lo que respecta a su ofrecimiento pidiendo una subvención tan elevada, no demostraba tal personalidad. Precisamente sobre el punto de la subvención fue en el que la comisión formada por la Corporación para estudiar el asunto hizo más hincapié. Esta comisión, formada por las personas ya conocidas de anteriores ocasiones, dieron su dictamen prontamente. Ya era la cuarta ocasión en que hacían este trabajo y también era la cuarta vez que hacían mención a los escasos recursos con que contaba el municipio para la construcción del ferrocarril. En base a la experiencia adquirida pudieron hacer una serie de observaciones respecto al ofrecimiento de Salamanca que exponemos seguidamente:

Que el artículo 15 de la ley de ferrocarriles, sancionada por la reina Isabel II el día 13 de junio de 1855, decía que la propiedad del ferrocarril había de pasar al Estado al concluir el tiempo de la concesión. Esto no era así antes de la citada ley puesto que la propiedad se transmitía a aquellas instituciones locales que hubiesen aportado la subvención. De esta última manera sucedía, como hemos de recordar, con el contrato formalizado por el Ayuntamiento con los señores Córdoba, Zaragoza y Gándara y, con el posteriormente hecho con Catalán y Aguilera. Esto, evidentemente, suponía un aspecto negativo para que la Corporación municipal decidiese dar tan elevada subvención.

Como segundo punto, se echaba de menos, en atención a las anteriores propuestas, varias cuestiones, como por ejemplo que se omitían aspectos importantes. Sin duda esto era porque el señor Salamanca hacía referencia a la ley de ferrocarriles y consideraba innecesario realizarlo. También se consideraba excesivo el tiempo que el empresario citado proponía para la culminación de las obras, ya que superaba en cuatro meses al de las anteriores ofertas.

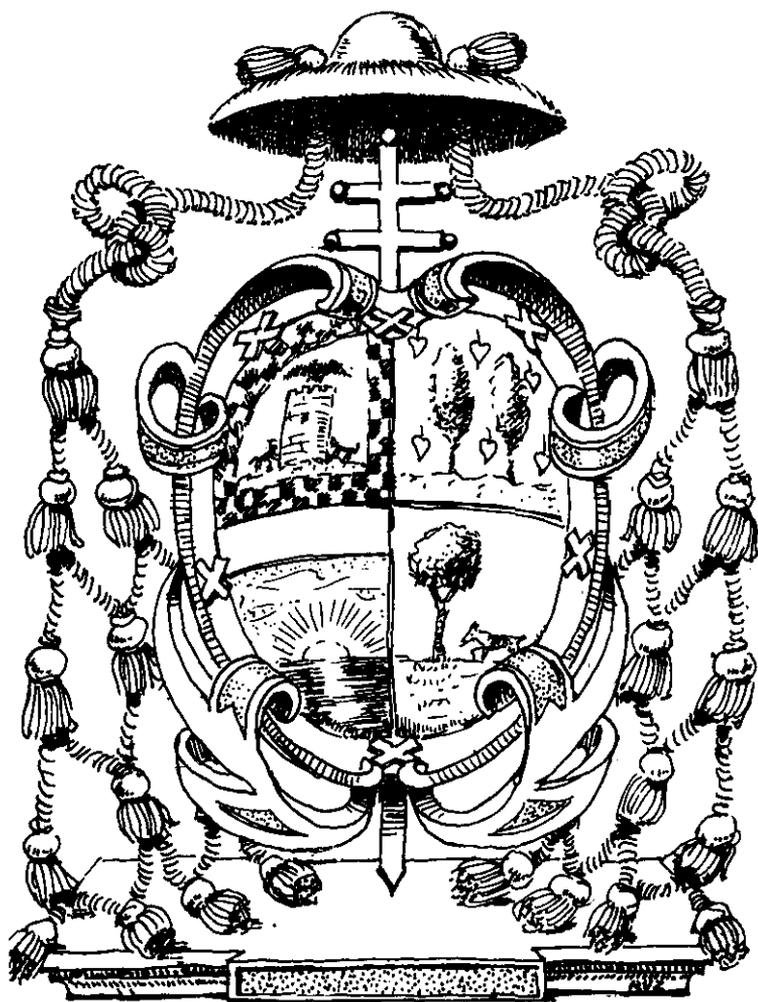
No se creía realizable la expropiación de las tierras de propios porque muchas de ellas ya estaban enajenadas y otras tenían los expedientes para su venta muy avanzados. Por otra parte, el

Ayuntamiento no debía costear la expropiación de los terrenos de particulares. Realmente si este organismo hubiese accedido a expropiar estas tierras de propios se habría encontrado sin la posibilidad futura de subvencionar la obra y, por supuesto, difícilmente podría costear la expropiación de los particulares.. Por el contrario, sí podía conceder una subvención de 250 duros por cada legua (44.802 reales 8 céntimos por cada km.) siempre que se modificase la forma de pago, ya que la Ciudad no podía contar, en tan poco tiempo, con la suma necesaria. Para ello era necesario solicitar al Gobierno, en los términos prevenidos en el artículo 19 de la ley de desamortización, que se aplicase al pago de esta atención el producto líquido que le rindiesen los bienes de propios declarados en venta, exceptuando el de la Dehesa titulada La Legua Grande, que ya se tenía pensado aplicarle a la reconstrucción del cementerio.

Además, la comisión pretendía que el ramal tuviera servicio propio y no dependiese de la línea del Mediterráneo; y que tuviese varias condiciones, como era la de que por la vía se habían de transportar todas las mercancías que se presentasen en las estaciones y que no se impusiesen las tarifas de la línea de Madrid-Almansa, sino que éstas se rebajasen un 10 por ciento en beneficio del Ayuntamiento, en compensación al sacrificio que significaba aportar la subvención y de que la vía, una vez que concluyese el tiempo de la concesión, pasase a propiedad de la ciudad sino al Estado. Por último, deseaba la comisión que el tiempo de explotación no fuese, como decía el artículo 14 de la ley de ferrocarriles, de 99 años sino de 60, ya que consideraba que era duración suficiente para obtener amplios beneficios.

La Corporación aceptó este dictamen con una sola modificación y era que si el señor Salamanca no aceptaba los 250 duros por legua como subvención se cediesen también los débitos de cánones de los pueblos de Ciudad Real.

Al día siguiente, el día 7 de marzo, les fue presentada por el Gobernador una nueva proposición hecha por F. de las Ribas en la que solamente daba como condición que la provincia abonase las cantidades para la expropiación de los terrenos. El resto de las condiciones las había de poner el Ayuntamiento para ser estudiadas por él. Sin embargo, esta proposición, a pesar de que fue remitida a la comisión para que dictaminase, no fue puesta,



**ESCUDO DEL CARDENAL PRIMADO BONELL Y ORBE  
QUIEN BENDIJO EL PRIMER  
FERROCARRIL DE TOLEDO**

que sepamos, a discusión, mientras tanto los diputados a Cortes por Toledo Ambrosio González y Rodrigo González Alegre mantuvieron una dinámica actuación como mediadores entre

Salamanca y la Corporación municipal, que dio lugar al desarrollo de las negociaciones entre ambas partes. El 3 de abril estos diputados escribieron una carta al Ayuntamiento en la que, según ellos, guiados por su interés por la provincia, habían visitado a Salamanca para invitarle a proseguir las negociaciones y que éste les entregó su última proposición reflejada en la copia adjunta. Esta propuesta aceptaba la subvención ofrecida por el organismo municipal de 44.802 reales 8 céntimos por kilómetro, pero que el ferrocarril se consideraría como parte de la línea del Mediterráneo y que se explotaría con el material necesario del mismo, porque así lo exigía el establecimiento de los talleres y la economía de la explotación. Las tarifas, por su parte, serían las mismas del ferrocarril del Mediterráneo y esta compañía se comprometía a poner tres trenes diarios de Toledo a Villasequilla. Por último, la duración de la concesión había de ser de 99 años.

La respuesta no se hizo esperar y el día 7, en sesión extraordinaria, se autorizó a la comisión a que invitase al señor Salamanca para que, por sí o por apoderado, dialogase hasta ultimar el contrato. Esto significaba la aprobación de la última oferta y por ello era necesario la urgente solicitud al Gobierno para aplicar el producto de la venta de los bienes propios que pertenecían a la ciudad por valor de 1.209.655 reales 16 maravedíes que importaba, aproximadamente, la subvención aceptada por el marqués. Se envió la petición y mientras se resolvía la situación, los diputados Ambrosio González y Rodrigo González gestionaron el asunto cerca del ministro de Fomento para que éste solicitase al de Hacienda la pronta autorización, que por Real Orden de 17 de abril se otorgó a fin de que el Ayuntamiento utilizase el 80 por ciento del producto de la venta para la subvención del ferrocarril, sin que ello prejudicara nada acerca de la concesión de dicha línea hasta que estuviese instruido el oportuno expediente.

Esta aprobación por parte del Gobierno fue comunicada a la Corporación por Rodrigo González Alegre y Ambrosio González, en carta de 24 de abril de 1856. Inmediatamente la Comisión municipal escribió a estos diputados, con la intención de que comunicaran al señor Gándara, como apoderado del señor Salamanca, que habían de verse a principios de la semana siguiente en Aranjuez para firmar el convenio; si bien el citado apoderado,

que era la misma persona a quien se le concedió, junto a los señores Córdoba y Zaragoza, la construcción del ramal en época anterior, contestó que habría de esperarse hasta que el marqués regresara de París. Una vez vuelto éste a Madrid se estableció la cita en Aranjuez, en donde se reunieron el día 10 la comisión, Salamanca y los diputados a Cortes Julián Huelves, Félix Martín, Mariano Jaén, Mateo Bazán, Rodrigo González y Ambrosio González. De este encuentro salieron las bases que habrían de ser ley el día 11 de julio y que más adelante expondremos.

### LA CONSTRUCCION DEL RAMAL DE TOLEDO A CASTILLEJO

A partir de este momento, el señor Elegido se puso en contacto con diversos diputados como Facundo Infante y Antonio Ros de Olano, para que defendiesen ante las Cortes el contrato. Mientras tanto, Ambrosio González intentó en Madrid dar mayor rapidez a los trámites de presentación al Congreso del proyecto de ley, y así fue como el 18 de junio se presentó éste en las Cortes. Tras la lectura, por parte del ministro de Fomento, Francisco de Luxán, del proyecto y la reunión de las secciones del Congreso, se nombró la comisión que llevase el asunto, la cual estaba formada por Antonio Collantes, Mariano Jaén, Félix Martín, Gómez Alegre y Ambrosio González. El 24 de junio fue aprobada la ley e inmediatamente este último diputado envió un telegrama al Ayuntamiento, a las dos de la tarde, comunicándole dicho acontecimiento. Noticia ésta que, parece ser, llenó de júbilo a la población toledana.

La ley que fue sancionada por la reina Isabel II el 11 de julio constaba de cuatro artículos en los que se otorgaba la concesión por 99 años, se permitía la introducción de material extranjero y se fijaba la subvención del Ayuntamiento en los 44.802 reales 8 céntimos, ya referidos anteriormente. En el artículo primero se hacía mención a la existencia de un pliego de condiciones y tarifas adjunto a la ley. Las condiciones más significativas eran las siguientes:

—Las obras se habrían de terminar en el plazo de un año a

partir de la fecha de publicación de la concesión; es decir, a partir del día 13 de julio de 1856, fecha en que se publicaba en la Gaceta de Madrid.

—El camino partiría en Castillejo pasando por Villamejor y terminando en lo que se citaba como el paseo de la ciudad de Toledo, construyéndose estaciones tan sólo en los dos puntos extremos de la única vía que se construiría.

—Las máquinas locomotoras estarían fabricadas con arreglo a los mejores modelos y las diligencias de los viajeros serían de tres clases, todas estarían guarnecidas, y las de segunda tendrían los asientos rellenos.

Las tarifas, recordemos, serían las mismas que existiesen para la línea del Mediterráneo, y así por cabeza y kilómetro los viajeros de primera clase habrían de abonar 40 céntimos, los de segunda 28 y los de tercera 16. De esta forma, teniendo en cuenta que el ramal contó con 26.225 metros y que la fracción de kilómetros empezado se contaba como entero, un viajero había de pagar por el trayecto Toledo-Castillejo la cantidad de 10 reales 80 céntimos, 7 reales 56 céntimos o 4 reales 32 céntimos según viajase en primera, segunda o tercera clase; es decir, todo un jornal, ya que un peón en aquellos años ganaba diariamente alrededor de cuatro reales. Por su parte, los militares y marinos que viajasen aisladamente por causa del servicio o para volver a sus hogares después de licenciados, no pagarían por sí y por sus equipajes más que la mitad del precio de tarifa. Si el Gobierno necesitare dirigir tropas o material militar, la empresa pondría inmediatamente a su disposición, por la mitad del precio, todos los medios de transporte establecidos para la explotación de la línea. En cuanto al transporte del ganado, el precio variaba en función del tipo de res; así los bueyes, vacas, toros, caballos, mulas y animales de tiro costaban por kilómetro y cabeza un céntimo; los terneros y cerdos, 0,53 céntimos y los corderos, ovejas y cabras 0,40 céntimos. Pero si además eran transportados a la misma velocidad que un tren de viajeros, cada tarifa excedería en una mitad. El resto de las mercaderías variaba su precio de transporte por tonelada y kilómetro, desde 1,59 céntimos el pescado a 0,53 céntimos las arenas, gravas, tejas, ladrillos etc.

Con estas bases y las que fijaba la ley de ferrocarriles, dieron inmediatamente comienzo las obras para las cuales, según la citada

ley, el Ayuntamiento había de permitir que la empresa abriese canteras, que recogiera piedra suelta, que construyese hornos de cal, de ladrillos, de yeso y que obtuviere las maderas necesarias. Si bien parece ser que no hubo problemas con los materiales metálicos, sí que hubo algún que otro incidente con los materiales que había de recopilar en los parajes en los que se tendía el camino y así, debido a la escasez de canteras en las proximidades de la obra, el Ingeniero Director de las obras pidió a la Corporación municipal permiso para utilizar los sillares de derribo del convento de los Agustinos, inmediato a la Puerta del Cambrón. El Municipio denegó la petición, porque parecía ser que tales sillares estaban ya destinados al ornato de la ciudad.

En octubre de 1857 la empresa se quejaba de que el guarda del paseo de la Rosa no dejaba sacar tierra de alguno de los terrenos para ser utilizada en la construcción del terraplén de la Huerta del Rey, y que por ello se veían impedidas las obras, ante lo cual el Ayuntamiento consintió extraer tierra siempre y cuando no estuvieran ocupadas con plantío y que se tuviera en cuenta a la hora de hacer la tasación de los perjuicios causados por la empresa, para su indemnización al final de la obra. Pocos días después, en noviembre, la empresa volvió a solicitar permiso para sacar del olivar, situado junto a la fuente de Cabrahigos, tierra para el terraplén de la estación y para obtener los árboles que había en la bajada recientemente hecha hacia la Huerta del Rey, a fin de rodear con ellos una ancha plazuela que convenía que se construyese enfrente de la estación.

La primera petición fue aceptada a cambio de la indemnización correspondiente; pero en cambio se denegó la segunda hasta el momento en que la Ciudad hubiera tomado los árboles necesarios para ornar sus paseos. La empresa volvió a quejarse por falta de facilidades, puesto que la respuesta era inconcreta, no sabiéndose ni cuándo ni con cuántos árboles podían contar para hacer la plaza indicada anteriormente.

Parece ser que el Ayuntamiento intentaba obtener la mayor cantidad posible de dinero en concepto de indemnización, la cual reclamó en julio de 1858 una vez terminadas las obras. Si en el mes citado hizo la reclamación por los daños y perjuicios hechos por la empresa en los lugares donde se extrajo piedra, en noviembre hizo lo mismo por el arbolado, extracción de tierras y deterioro de

pretilos y asientos del Paseo de la Rosa. Al mes siguiente se llevó a cabo la tasación de los desperfectos por los peritos D. Angel Cosin y D. Mariano Matallana, nombrados respectivamente por el Ayuntamiento y el empresario. Esta tasación se hizo por valor de 5.052 reales, llegándose al acuerdo, además, de que la empresa pusiera en buen estado de policía y conservación la plaza situada enfrente de la estación. No obstante, en diciembre de 1885 esta plaza seguía estando en malas condiciones, a pesar de las reiteradas quejas municipales.

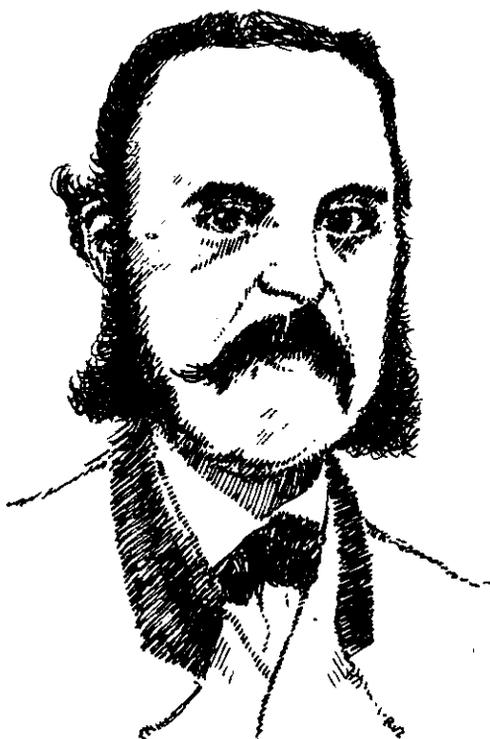
## V.— INAUGURACION Y PROBLEMAS POSTERIORES

### LA INAUGURACION DEL FERROCARRIL

Tras del reconocimiento hecho por el Ingeniero Jefe de la División de ferrocarriles de Almansa, al Director General de Obras Públicas comunicó al Ayuntamiento, el día 13 de junio de 1858, que la Reina daba su autorización, desde ese mismo día, para abrir el ferrocarril al servicio público con sujeción a la tarifa de precios máximos aprobada. Aún quedaban por concluir algunos detalles del proyecto, por lo que no se inauguró, de manera oficial, hasta el día 12 de julio.

Para tan solemne acto se contaba con la venida de la Reina y su familia. La bendición la había de hacer el Cardenal Arzobispo de la Diócesis eminentísimo señor Bonel y Orbe, acompañado de su cabildo y demás jerarquías de la Santa Iglesia Primada. En este acto se contó con un magnífico aparato ornamental que engalanaba el escenario de la bendición cardenalicia. El Ayuntamiento puso a disposición de las autoridades eclesiásticas todos los carruajes que fueron necesarios, para que éstas se trasladasen a la estación con el decoro debido.

Alrededor de las tres de la tarde partía el Cabildo y a su llegada al citado lugar se encontró con el entusiástico recibimiento de los muchos toledanos que allí se congregaron. Todas las vías estaban repletas, e incluso los árboles se encontraban copados por personas ávidas de tan significativo acto. El más alto prelado y su séquito se colocaron bajo un pabellón instalado para cobijar el altar, en donde se iban a celebrar las ceremonias religiosas. Mientras se acercaba la hora de la llegada de la familia real, se



**EL HISTORIADOR ANTONIO MARTIN GAMERO  
QUE JUGO UN PAPEL IMPORTANTE  
EN LA EMPRESA**

pintaba la impaciencia en todos los semblantes maravillados por el colorido que ofrecían los alfombrados salones y el engalane de las autoridades.

Se recibió con júbilo la noticia, a través del telégrafo, de la salida de S.S.M.M. de Aranjuez. Al llegar el tren regió la alegría inundó nuevamente todos los rostros de los reunidos que, como es costumbre en tales ocasiones, gritaban entusiastas vivas a la Reina, al Rey, al Príncipe de Asturias y a la Infanta Isabel, sin que, al parecer, se oyese ninguna manifestación contraria. La orquesta, que el señor Salamanca había hecho traer de Madrid, en unión de

los músicos de la Catedral, cantaron el "*Veni Creator Spiritus*" y, dirigiéndose el Prelado a las locomotoras, precedido del guión o cruz que el Cardenal Mendoza colocó sobre la torre más alta de la Alhambra el día de la toma de Granada, cantó las oraciones que la Iglesia había compuesto para la bendición que se practicaba. Presenciaban tan solemne acto los excelentísimos señores Patriarca de las Indias, Arzobispo de Cuba y Nuncio de su Santidad en España; los ministros del Gobierno de S.M., varios generales y títulos de Castilla, y gran número de personas notables de todas las carreras del Estado, así como las autoridades toledanas.

Una vez concluídas las ceremonias se acercó el Cardenal, acompañado del señor D. Celestino Mier, Dean, y del señor D. Sebastián Arenzana, Dignidad de Chantre, a las gradas del trono y dirigió a S.S.M.M. un discurso que fue seguido por otro del Gobernador de la Provincia y un último del empresario del ferrocarril.

Después de todos estos actos, todas las personalidades presentes se trasladaron a la Catedral que, hallándose iluminada, era la primera vez que la familia real visitaba. A las ocho y media de la tarde hacían en ella su entrada tan insignes personas empezando por adorar al Santo Lignum Crucis colocado en un relicario de oro, guarnecido de pedrería, momento en el que se cantó un solemne "*Tedéum*". Seguidamente se dirigió toda la comitiva a la Capilla Mayor en donde, colocados los Reyes bajo un suntuoso trono, subió el Cardenal al altar y cantó las pécés y oraciones del ritual. Visitaron después la Capilla de la Virgen del Sagrario, en donde se rezó la Salve a toda orquesta y acompañando los tres órganos, subiendo luego S.S.M.M. y A.A. a besar los pies a la Virgen, y veneraron la piedra en donde, se dice, puso el pie cuando visitó a San Ildefonso. Una vez terminados todos estos actos, la Reina y su familia se retiraron al Palacio Arzobispal, en donde los reyes españoles se hospedaban siempre que venían a Toledo.

Al día siguiente nuevamente volvieron tan altas dignidades a visitar la Catedral, oyendo misa rezada en el altar de la Virgen del Sagrario. Fue celebrada por José Maza, Dignidad de Arcediano y, concluída, Isabel II quiso besar otra vez los pies de la Virgen, a quien donó un aderezo de brillantes que fue prendido del vestido

del Niño, al que también besó los pies y donó una pulsera en pedrería salpicada de brillantes. Igualmente besaron los pies a la Virgen y al Niño el real esposo y sus A A.

Dirigiéndose después su majestad a la sacristía, le fue explicado por la Dignidad de Tesorero el Tesoro de la Catedral. Posteriormente, la familia real quiso asistir a una misa mozárabe, de la que según manifestaciones suyas quedaron muy complacidos, así como de su visita al Coro, a la Sala Capitular y la Capilla de Reyes. Por último visitaron San Juan de los Reyes, en donde terminaron su estancia en Toledo. Dirigiéndose a la estación fueron despedidos nuevamente por las autoridades y el pueblo toledano, que habían seguido con interés y cariño la visita de los Reyes.

## EL PROBLEMA DEL PAGO DE LA SUBVENCION DEL AYUNTAMIENTO A LA EMPRESA

Como resultado de la reunión el día 10 de mayo de 1856 en Aranjuez entre el Ayuntamiento y la empresa se había producido el acuerdo definitivo, tres días después, entre ambas partes para llevar a cabo las obras del ferrocarril. En este acuerdo se estipuló que la subvención se abonaría por el Municipio toledano una vez puesta en servicio la línea entre Toledo y Castillejo, con las cantidades que produjera el 80 por ciento de la enajenación de fincas y pertenencias de la Ciudad, a excepción de lo obtenido por la venta de la dehesa titulada La Legua Grande, que ya estaba destinada a la construcción del cementerio una vez que se tuviese permiso del Ministerio de Gobernación. El Ayuntamiento se obligaba a pagar cada año un 6 por ciento de interés, por las cantidades que faltasen de cubrir hasta el total abono de la subvención.

En atención a esto, el 10 de mayo de 1858 la Corporación se reunió en sesión extraordinaria junto a los mayores contribuyentes. Entre ellos se contaba Diego Gómez Elegido, que no pertenecía ya a aquella. En esta sesión participaron también el diputado a Cortes Manuel Adoración García-Ochoa y el Gobernador, José de Manso y Juliot, en quien recayó la

presidencia. Esta reunión tenía por objeto tratar acerca de la cancelación de la escritura otorgada el 13 de mayo de 1856 por el Ayuntamiento, a favor de José de Salamanca, por la que se obligaba al pago de la subvención de 44.802 reales 8 céntimos por kilómetro construido. Ya era hora de preocuparse por dicho asunto, una vez que se acercaba la inauguración; y el alcalde, D. Buenaventura López Cefalvo, propuso la manera en que se podía abonar la subvención ascendente, según él, a 1.187.255 reales 12 céntimos que resultaban de los 26.500 metros de línea. Opinaba que al no haberse conseguido autorización para la construcción del cementerio con el producto de la venta de la Legua Grande, éste se podría utilizar para el pago de la subvención. Esto, junto a que tenía palabra del señor Salamanca de que se aplicaría el 5 por ciento de interés gradual en vez del 6 por ciento fijado en las escrituras, facilitaría la operación de abono. El señor López Cefalvo expuso a los asistentes la liquidación, efectuada el día 6 de mayo, de los productos del 80 por ciento que correspondían al Ayuntamiento por las fincas y censos de sus propios que fueron enajenados y redimidos, en virtud de la ley desamortizadora de primero de mayo de 1855. Según esta liquidación, la cantidad ascendía a 1.793.886 reales, de la cual 1.435.148, 81 correspondía a la Ciudad de Toledo en concepto del 80 por ciento. Evidentemente no alcanzaba la totalidad del dinero debido, ya que el interés gradual al 5 por ciento, según pensamiento del alcalde, ascendía a 292.684 reales 1 céntimo (el total representaba 1.479.936 reales 13 céntimos). Con ello existía una diferencia negativa de 44.787 reales 32 céntimos. Estaba claro que para poder pagar de una sola vez todo lo que se adeudaba, seguía opinando el alcalde, había de obtenerse de la enajenación de dos láminas de papel de La Deuda Pública del Estado amortizable de primera clase, por valor de 57.184 reales 70 céntimos que, al precio de cotización reflejado en la Gaceta de Madrid del día 6 de mayo, hacían un efectivo de 9.607 reales 2 céntimos. Igualmente había de enajenarse cuatro láminas de segunda clase, por valor de 115.000 reales obteniéndose un efectivo, al precio de bolsa, de 10.522 reales 50 céntimos. Por último era necesario enajenar otra del 3 por ciento de la Deuda Diferida, por valor nominal de 7.100 reales 85 céntimos. El resto, hasta el total de la diferencia, había de abonarse en metálico.

Esta sesión, que por otra parte aprobó la propuesta del alcalde, no sirvió de gran cosa, salvo ser una manifestación de buenas intenciones, ya que el primer mandatario de la Corporación municipal no partió de datos reales. En primer lugar la vía medía 26.225 metros, según el reconocimiento efectuado por Eusebio Page, Ingeniero Director de las obras, y Angel Cosío, arquitecto municipal. En segundo lugar, la subvención había que abonarla en función no de esa longitud exacta, sino en atención a 27 kilómetros, ya que el Gobierno tenía establecido que para estos casos cada kilómetro empezado se pagase por entero. Con todo ello la subvención no ascendía a 1.187.255 reales 12 céntimos sino a 1.209.656 reales 16 céntimos. Por otra parte, parece ser que o bien Salamanca faltó a su palabra o bien fue un mal entendido del señor alcalde, con respecto a que el interés gradual fuese el 5 por ciento.

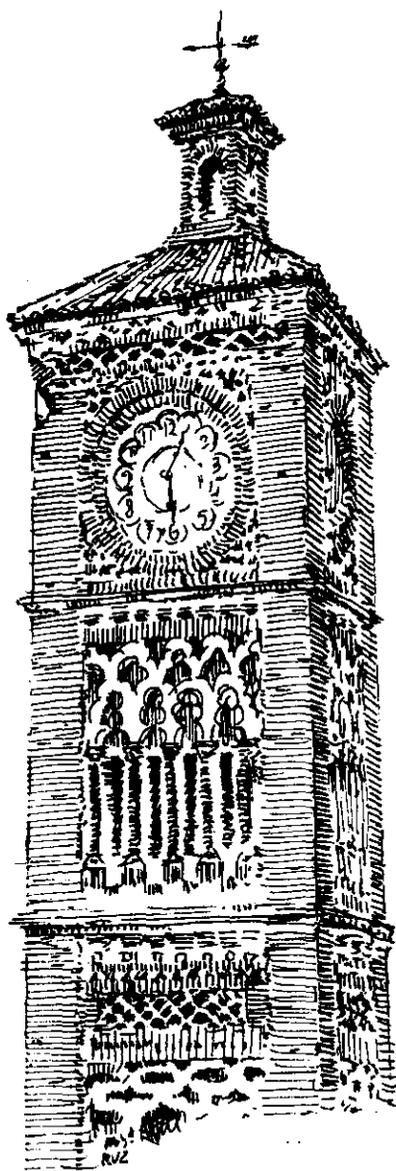
El problema más importante que existía era, no obstante, otro. Sucedió que los pagarés que correspondían al Ayuntamiento en concepto del producto de la venta de sus bienes propios eran nominativos, y por lo tanto intransferibles. Era necesario solicitar del Ministerio de la Gobernación, por conducto del Gobierno de la provincia, la correspondiente autorización para hacer el pago de la subvención, mediante la conversión de los pagarés nominativos en títulos al portador. Esto es lo que se hizo el día 22 de junio tras del acuerdo municipal en sesión del día 20. Por supuesto que el pago había de demorarse con el consiguiente disgusto de José de Salamanca, quien pedía al Ayuntamiento que pusiese todo su empeño para que el Gobierno le concediese la autorización solicitada. La Corporación le respondió con el reconocimiento de la justicia de su petición y comunicándole su deseo de que el Gobierno diese una pronta solución al problema.

Por Real Orden de 20 de abril de 1859 se dispuso que el Ayuntamiento acreditase el importe que correspondía al empresario del ferrocarril mediante la presentación de la liquidación practicada con éste. Inmediatamente José Salamanca envió una liquidación al Municipio para que éste diera, si estaba de acuerdo con ella, su conformidad. En ella encontramos cierta irregularidad con respecto a los datos que hasta ahora hemos aportado, ya que el empresario tomó como longitud de la vía tan sólo 26.203 metros en vez de los 27 kilómetros que por ley le

correspondían y, más aún, tampoco reflejó los 26.225 metros que midieron su ingeniero y el arquitecto municipal. Al variar la medida varió, por consiguiente, la cantidad de la subvención. Esta ascendió, pues, a 1.173.967, 76 reales. Los intereses, al respecto del 6 por ciento desde el 15 de mayo de 1858, primer día en que corrieron trenes, hasta la fecha, ascendían a 67.503, 14 reales. Todo ello equivalía a 1.241.470,90 reales. No obstante, en esta liquidación aparecía una nota en la que se mencionaba que había de pagarse los intereses desde la fecha del momento hasta el día en que se hiciera efectiva la subvención y que, en caso de que se efectuase el pago en títulos de la Deuda Pública, serviría de tipo el de la cotización de la Bolsa de Madrid en el día anterior.

El día 6 de mayo la comisión de Hacienda del Ayuntamiento dictaminó su conformidad, cómo no, con los 26.203 metros y con la cantidad marcada por el empresario. Sin embargo no estaba conforme con el abono de los intereses desde el 15 de mayo sino desde el 13 de junio, fecha esta en que fue autorizada oficialmente la puesta en funcionamiento del ferrocarril.

Una vez enviada por el Ayuntamiento la acreditación de la liquidación acordada por ambas partes, el 16 de julio de 1859 apareció una Real Orden por la que se autorizaba que se expidiesen, a la municipalidad de Toledo, títulos al portador de la Deuda consolidada al 3 por ciento, por la cantidad efectiva de 1.244.405,78 reales de los productos que le correspondiese de la enajenación de sus propios, para satisfacer la deuda que tenía con José Salamanca. Sin embargo, surgieron nuevos problemas cuando el Subsecretario de la Gobernación envió un comunicado al Gobernador de la provincia, que éste transmitió a la Corporación, en el que se decía que el saldo efectivo a que ascendía el 80 por ciento de los bienes desamortizados de los propios de Toledo hasta el día 2 de octubre de 1858, según liquidación aprobada por la Dirección General de Contabilidad de Hacienda Pública, no era más que 1.096.978,85 reales. Por ello, se preguntaba al Municipio si al pago de la subvención se encontraba obligado el producto de la venta de la parte de la dehesa de San Martín de la Montaña, que correspondía a Toledo junto a catorce villas más. El Ayuntamiento, que nunca había contado con el producto de la enajenación de dicha dehesa para poder abonar la subvención, nombró una comisión que estudiase el asunto, la cual dió, al respecto, un dictamen negativo.



TORRE DE LA ESTACION ACTUAL

Sólo faltaba realizar la conversión en títulos al portador de la lámina intransferible de los 1.096.968 reales 85 céntimos. Por fin, el 3 de marzo de 1860 se produjo la concesión de la inscripción no transferible del 3 por ciento de 2.742.422 reales 12 céntimos, que equivalía a los 1.096.968,85 reales al cambio que regía el 24 de febrero de 1860, a favor del Ayuntamiento de Toledo por el 80 por ciento de propios en títulos al portador según prevenía la Real Orden de 16 de julio de 1859. Una vez acreditado oportunamente como apoderado de Salamanca el señor D. Anselmo Romeral, se personó en el edificio consistorial y se produjo la liquidación final y el otorgamiento de la carta de pago. La liquidación quedaba de la siguiente manera:

—Por 26.203 m. a 44.802 rs. 8 céntimos por kilómetro .....	1.173.967,76
—Por intereses del 6 por 100 anual por un año vencido en 13 de junio de 1859.....	70.438,02
—Por intereses de 256 días al 6 por 100 desde el 14 de junio de 1859 a 24 de febrero de 1860 en que se entregó al Sr. Salamanca la lámina al 3 por 100	49.403,00
Total .....	1.293.808,78.

Percibe el Sr. Salamanca:

—Por intereses cobrados de un semestre de dicha lámina, en 31 de diciembre de 1859.....	41.130,00
—Por equivalencia del valor de 2.742.000 reales a que dicho señor convirtió en títulos al portador esta lámina a 44 rs. 22 céntimos a que estuvo la cotización en 24 de febrero de 1860.....	1.212.512,40
—Por valor de 422 rs. que amortizó la Dirección General en la conversión a 44 rs. 22 céntimos.....	186,66
Total .....	1.253.829,06

Diferencia a favor del señor Salamanca: 39.979,72 reales.

Se acordó, entre las partes interesadas, que esta diferencia la abonase el Ayuntamiento con los primeros títulos que se le entregasen por el Gobierno por la venta de sus Propios, más el 6 por ciento de interés a contar desde el 24 de febrero de 1860. Sin

embargo, todavía en marzo de 1866 el señor Romeral enviaba una carta a la Corporación solicitando el abono de la cantidad adeudada más sus intereses. En sesión de 6 de abril se acordó introducir la cantidad citada en los presupuestos del año 1867.

## CONCLUSION

Hasta aquí, consideramos, se sucedieron los acontecimientos más relevantes, al menos a los que hemos podido acceder, que configuraron los orígenes del ferrocarril toledano. Es el conjunto de inquietudes, ilusiones y problemas económicos que conformaron la consecuencia de un ferrocarril que pusiera a Toledo en comunicación con las *"rutas del desarrollo"*; pero esto lo hizo a costa de los bienes propios de la Ciudad. Al menos la desamortización de Madoz, al margen de las consecuencias que tuvo para el mundo agrario y campesino, sirvió para la realización de una obra de carácter progresista, una obra que a pesar de todo, por otra parte, no convirtió a Toledo en la ciudad que se presumía a priori, ya que quedó al margen de la gran línea de primer orden que conducía a Portugal. Esto, evidentemente, no revirtió en las ventajosas consecuencias que los toledanos deseaban para su ciudad y sus sueños de alguna forma se vieron cercenados, desde el momento en el que el ramal quedaba muerto, sin continuidad, en la estación del paseo de la Rosa. Desde nuestro punto de vista los orígenes del ferrocarril toledano no fueron prometedores, no tenían futuro.

## ORIENTACION BIBLIOGRAFICA Y DE FUENTES

- AGUADO, Lola. "Historia de la serpiente de hierro". *Rv. Historia y Vida* (pp.76-87) número 74, mayo, 1974.
- ARNEDO, Carlos de. *Rutas y caminos. Publicaciones españolas*. Madrid 1959.
- ARRILLAGA, Manuel María. *Los iniciadores y promotores de los caminos de hierro en España (1830-53)*. Madrid 1930.
- CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS. El cénit del poder europeo (1830-1870). *Historia del mundo moderno* (Vol. X). Sopena. Barcelona. 1971.
- CARTER, E.F. *Trenes*. Editorial Maye. Barcelona. 1962.
- DAY, John R. *Trenes*. Bruguera. Barcelona 1970.
- DURAN, Nelson. *La Unión Liberal y la modernización de la España isabelina. Una convivencia frustrada. 1854-1868*. Akal editor. Madrid. 1979.
- GARRIDO, Fernando. *La España contemporánea*. Editorial Salvador Manero. Barcelona. 1869.
- MENENDEZ PIDAL, Gonzalo. *Los caminos en la historia de España*. 1951.
- RENFE. *Los ferrocarriles en España. 1848-1958*. Madrid. 1958.
- TORTELLA, Gabriel. *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*. Editorial Tecnos. Madrid. 1973.
- VICENS-VIVES, J. *Historia económica de España*. Editorial Vicens-Vives. Barcelona. 1967 (9ª).
- VOLTES, Pedro. "Nacimiento del sistema ferroviario español". *Rev. Historia y Vida* (pp. 88-97) número 74, mayo, 1974.
- WAIS SAN MARTÍN, Federico. *Historia general de los ferrocarriles españoles (1830-1941)*. Editora Nacional. Madrid. 1967.
- *Origen de los ferrocarriles españoles (1829-1855)*. Madrid. 1943.
- ZAMACOIS, Ricardo. *El tercer rail. Aislamiento ferroviario español*. Gustavo Gili. Barcelona. 1965.
- .....
- Boletín eclesiástico del arzobispado de Toledo*. 1858.
- Boletín Oficial de la provincia de Toledo*. 1846, y 1854-59
- Fuentes documentales del Ayuntamiento de Toledo*

## INDICE

INTRODUCCION .....	5
Los orígenes del ferrocarril.....	5
Descripción de un ferrocarril .....	8
I EL FERROCARRIL TOLEDO-VILLASEQUILLA.....	12
La primera oferta de construcción .....	12
Nuevas ofertas de construcción .....	16
II EL FERROCARRIL CASTILLEJO-TOLEDO-TALavera..	20
La ley de ferrocarriles y la proposición de Pedro Nolasco ..	20
III EL FERROCARRIL DE MADRID A LA FRONTERA PORTUGUESA .....	27
IV CONSTRUCCION DEL RAMAL TOLEDO-CASTILLEJO .	28
La oferta de José de Salamanca .....	28
La construcción del ramal de Toledo a Castillejo .....	33
V INAUGURACION Y PROBLEMAS POSTERIORES .....	35
La inauguración del ferrocarril .....	35
El problema del pago de la subvención del Ayuntamiento a la empresa .....	39
CONCLUSION .....	45
ORIENTACION BIBLIOGRAFICA Y DE FUENTES .....	46



**Francisco Fernández González.**

*Nacido en Toledo el 2 de julio de 1.950. Es maestro de Enseñanza Primaria y Licenciado en Filosofía y Letras (Sección de Historia y Geografía) por la Universidad Complutense de Madrid. Realizó la Memoria de Licenciatura con el trabajo: Toledo en el año de la Revolución de 1868 publicada en Anales Toledanos XIII (págs. 157-247). Dedicado a la investigación histórica de la época isabelina, prepara en la actualidad la Tesis Doctoral sobre Toledo en el bienio progresista. Es profesor numerario del Instituto de Bachillerato "El Greco" desde el año 1977.*

**Francisco Fernández González.**

*Nacido en Toledo el 2 de julio de 1.950. Es maestro de Enseñanza Primaria y Licenciado en Filosofía y Letras (Sección de Historia y Geografía) por la Universidad Complutense de Madrid. Realizó la Memoria de Licenciatura con el trabajo: Toledo en el año de la Revolución de 1868 publicada en Anales Toledanos XIII (págs. 157-247). Dedicado a la investigación histórica de la época isabelina, prepara en la actualidad la Tesis Doctoral sobre Toledo en el bienio progresista. Es profesor numerario del Instituto de Bachillerato "El Greco" desde el año 1977.*

## COLABORACIONES EN TEMAS TOLEDANOS

Las propuestas de trabajos para su posible publicación en TEMAS TOLEDANOS, deberán cumplir las siguientes normas:

- 1.- Los originales deberán ser inéditos. Basta con enviar una copia (no fotocopia) pero se ruega a los autores que conserven ellos otra porque no se devolverán originales, salvo en el caso en que haya que hacer alguna modificación.
- 2.- Los originales irán escritos en papel blanco tamaño folio y mecanografiados a dos espacios. Habrá de respetarse un margen de tres centímetros por el lado izquierdo, de un centímetro por el lado derecho y de dos por los márgenes superior e inferior (para facilitar las equivalencias en tipos de imprenta).
- 3.- La extensión máxima de los trabajos será de 50 folios y la mínima de 35.
- 4.- Por el carácter divulgador de esta colección, no deben incluirse notas ni a pie de página ni al final del trabajo. Las referencias a las fuentes deben, pues, incorporarse al texto.
- 5.- Todos los folletos deben incluir, como apartado final una *Orientación bibliográfica y de fuentes documentales*, brevemente comentada. A fin de unificar criterios en el sistema de citas bibliográficas, se propone el siguiente esquema:
  - a) Libros: AUTOR (apellidos y nombre), TITULO (subrayado, no entrecomillado), CIUDAD, EDITORIAL, AÑO.
  - b) Revistas: AUTOR, TITULO (entrecomillado), REVISTA (subrayado), CIUDAD, TOMO, NUMERO, MES, AÑO.
- 6.- Cuando se incluyan dibujos, se realizarán en tinta china y en papel vegetal, con la referencia a lápiz del texto que ilustran. Es muy conveniente enviar sugerencias o motivos para ilustración.
- 7.- Se acompañará una breve *Nota biográfica* del autor o autores que no debe exceder en ningún caso de un folio.
- 8.- El consejo de Redacción de *Temas Toledanos*, que acusará recibo de los originales, se reserva el derecho de decidir la inclusión de los trabajos, así como el orden de publicación de los mismos.



### Publicados:

1. *Los Castillos de la Provincia de Toledo*, por Julio Porres Martín-Cleto.
2. *Las mondas de Talavera de la Reina: Historia de una tradición*, por Angel Ballesteros Gallardo.
3. *La sillería de coro de la Catedral de Toledo*, por Isabel Mateo Gómez.
4. *Biografía de la Universidad de Toledo*, por Florentino Gómez Sánchez.
5. *Las lagunas salobres toledanas*, por Santos Cirujano Bracamonte.
6. *Toledo y su provincia en la guerra por la independencia de 1808*, por Fernando Jiménez de Gregorio.
7. *Robos famosos perseguidos por la Santa Hermandad Vieja de Talavera*, por Clemente Palencia Flores.
8. *Los orígenes del ferrocarril toledano*, por Francisco Fernández González.



### De próxima publicación:

- *Folklore toledano: Arquitectura*, por Antonio Sánchez-Hornero Gómez.
- *Geología y minería de la provincia de Toledo*, por Francisco de Sales Córdoba.

