

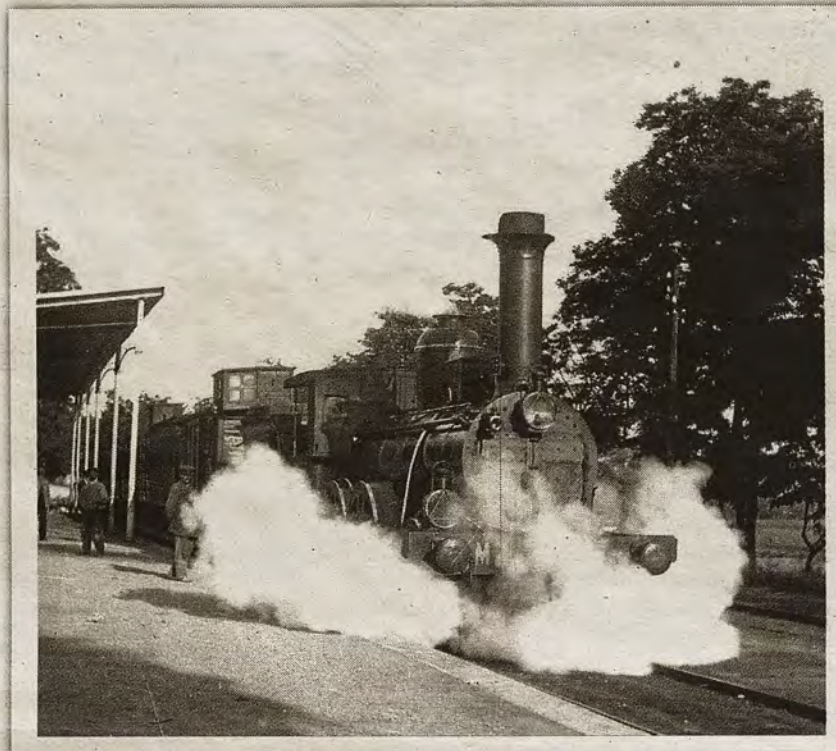
# Vivir Toledo

## El ferrocarril y la primera estación toledana (1858-1919)

RAFAEL DEL CERRO MALAGÓN  
TOLEDO

Fue en la regencia de María Cristina de Borbón-Dos Sicilias cuando circuló el primer ferrocarril en territorio español: La Habana-Güines (1837), en la isla de Cuba. Los dos siguientes fueron en el reinado efectivo de Isabel II: Barcelona-Mataró (1848) y Madrid-Aranjuez (1851). Al poco, esta última línea, bajo la tutela del marqués de Salamanca, proseguiría hacia el Mediterráneo más la inclusión de un ramal que se obvió entonces, desde Aranjuez hacia Extremadura por el Valle del Tajo. No obstante, en 1852, el Ayuntamiento empezaría a intentar traer el ferrocarril a la ciudad. En 1854, el Gobierno autorizaba a tres socios privados (Zaragoza, Córdoba y Gándara) trabajar en el ramal Villasequilla-Toledo, desde la línea Madrid-Almansa, proceso que truncó la insurrección de La Vicalvarada. Pronto, aflorarían peticiones de otros inversores, algunas añadiendo la continuidad hasta Talavera con ayudas municipales y de la Diputación. En 1855 se publicó la Ley General de Ferrocarriles que valió al diputado por Toledo, Pedro Nolasco Mansi, solicitar que la línea Madrid-Cáceres discursiese por Villasequilla, Toledo, Talavera hacia Calzada de Oropesa, proyecto que veía factible tan solo con los recursos provinciales. Sin embargo, las exiguas cantidades comprometidas frustrarían el plan.

En 1856, con el apoyo financiero de los Rothschild y otros inversores extranjeros, se constituía la *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante* (MZA) que absorbería varias concesiones, como la línea de Aranjuez al Mediterráneo que poseía Salamanca. Este prohombre, al ver que el Gobierno se había inclinado, en 1855, por llevar la línea hasta la frontera portuguesa excluyendo su paso por Toledo, consiguió que, en junio de 1856, las Cortes le aprobasen un "camino de hierro", desde Castillejo a esta ciudad. Se comprometió a ejecutarlo con aportaciones del Ayuntamiento sobre un presupuesto que rebasaba los 14 millones de reales. Se fijaron las tarifas para los viajeros (40, 28 y 13 reales, según la clase), las mercancías y el material rodante: cuatro locomotoras ténderes, cuatro coches de primera clase, seis de segunda, diez de tercera y los carruajes de mercancías. Las obras se acometieron entre el otoño de 1856 y abril de 1858. Sin llegar a cumplir un año de servicio, Salamanca transfirió la línea a la MZA, por más de 13 millones de reales. Per-



Máquina de vapor en el andén de la antigua estación de Toledo. Archivo Histórico Provincial. Fondo Rodríguez

teneció a esta empresa hasta 1941, salvo una breve etapa (1879-1880), que la explotó la Compañía del Ferrocarril de Badajoz.

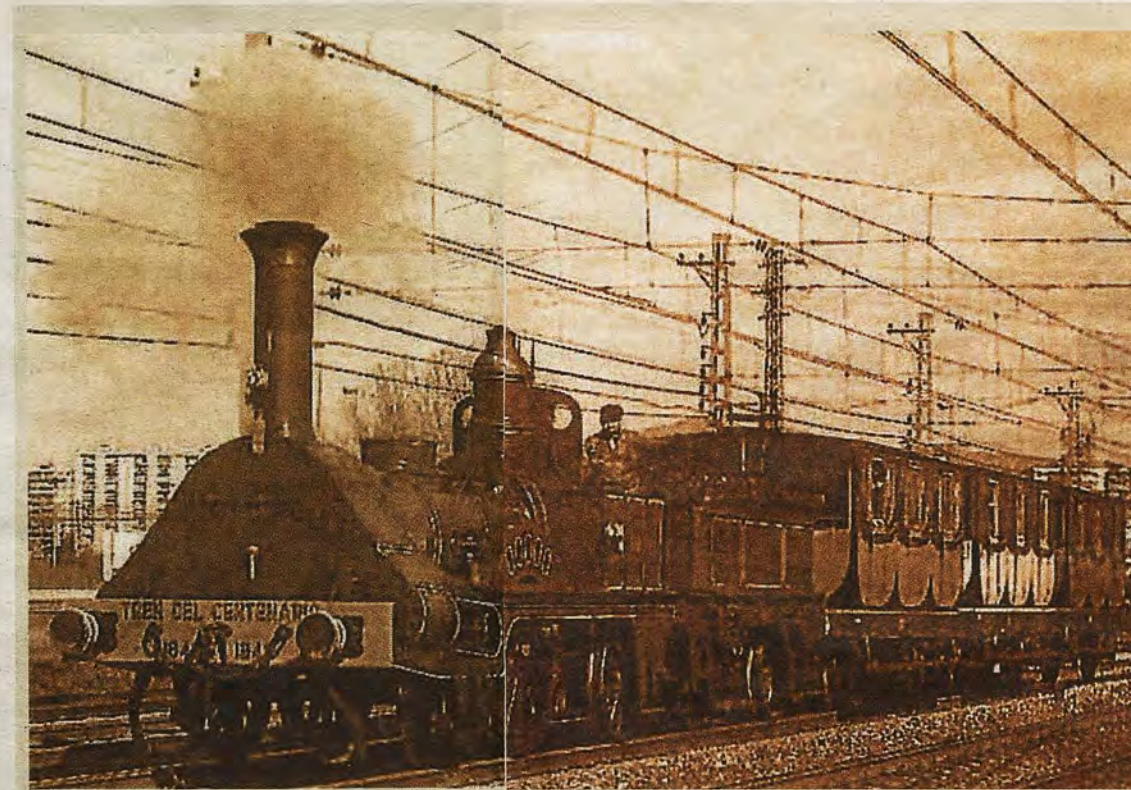
La inauguración oficial del ferrocarril en Toledo acaeció el 12 de junio de 1858 con la llegada de Isabel II y la familia Real que recibieron el marqués de Salamanca, miembros del Gobierno y las autoridades toledanas. Un testigo, el escritor Pedro Antonio de Alarcón (1833-1891), refirió aquel momento en *El Museo Universal*. Más amplia es la *Crónica* de José A. Márquez de Prado -transcrita en la revista *Archivo Secreto*, Toledo, núm. 3, 2006- que incluye la estancia de la Reina en Toledo hasta el día siguiente.

Sin embargo, antes que Isabel II, algunos toledanos ya habían estrenado el camino de hierro acudiendo a Aranjuez en fechas previas. El 13 de mayo de 1858, día de la Ascensión, con motivo del besamanos por el cumpleaños del Rey, la presencia de la Corte y la consiguiente corrida de toros, el empresario Salamanca organizó un viaje con «un tren de 14 carruajes», a caso de prueba, desde Toledo. Una cabecera madrileña cifraba en «nueve o diez mil» las personas llegadas además desde Madrid y Albacete. *La Regeneración* publicó que la expedición ferroviaria fue gratis, sin embargo, *La Iberia* lo rebatió, pues desde Toledo hubo que pagar, según la clase, 31, 25 o 13 reales, algo menos que los viaje-

ros madrileños. Las crónicas exageraron los efectos de tanta concurrencia al señalar que se agotaron los víveres de la población, "puede decirse que se padeció verdadera hambre", además de originarse "desmayos y disgustos graves". A la hora del regreso reinó la confusión en los andenes de Aranjuez al tomar los trenes de vuelta, siendo no pocos los viajeros que acabaron en un punto diferente al deseado.

La primera estación toledana la trazó el ingeniero de Caminos, Eusebio Page Albareda (1826-1900). Era un edificio de planta rectangular (40 x 10 m) con un cuerpo central de dos alturas. La inferior reunía el vestíbulo, las taquillas, las oficinas del Jefe de Estación y del telégrafo. La superior contaba con dos viviendas para el citado jefe y el factor principal. A cada lado de este núcleo, se situaban sendos cuerpos con una única planta para alojar las salas de espera, la gestión de equipajes, el telégrafo y otras estancias. En la fachada exterior, hacia el paseo de la Rosa, destacaban en el centro las cinco puertas principales de medio punto. La fachada paralela a las vías contaba con una marquesina metálica. También se construyeron una nave de cocheras, un muelle de mercancías y otras edificaciones auxiliares: retretes, almacenes, casetas, etc.

Aquella terminal era un edificio



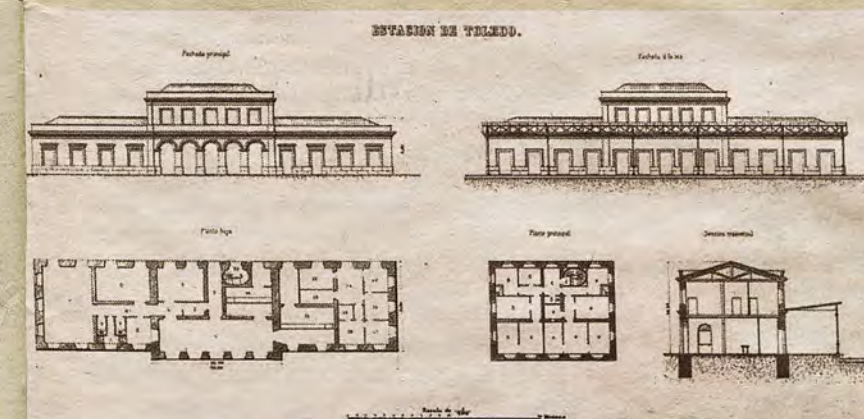
Réplica del convoy que evocó, en 1948, el centenario del ferrocarril Barcelona-Mataró (blog.renfe.com). Similar máquina se empleó en la línea de Castillejo-Toledo



Inauguración del ferrocarril en Toledo. Grabado publicado en *El Museo Universal* (1858)



Portada de la Memoria descriptiva del Ferrocarril de Castillejo a Toledo (1857)



Planos del edificio de la estación en la *Revista de Obras Públicas* (1859)

simple, de poco lustre, similar a los que se alzaban en cualquier lugar. Se creó una terriza explanada contigua al paseo de la Rosa que, en 1790, había urbanizado el cardenal Lorenzana con árboles y fuentes. El paraje acogía el paso de hatos de ganado, unas pocas casas y un humilde vecindario empleado en tareas agrícola-

las o en los tejares. Algunas ventas atendían a los arrieros manchegos y a los azacanes que acudían a la fuente de Cabrahigos. Así pues, aunque el tren había venido a confirmar al paseo como un moderno acceso a la ciudad, ni la estación y su entorno ofrecían el tono acorde con el carácter monumental que se esperaba de Toledo.

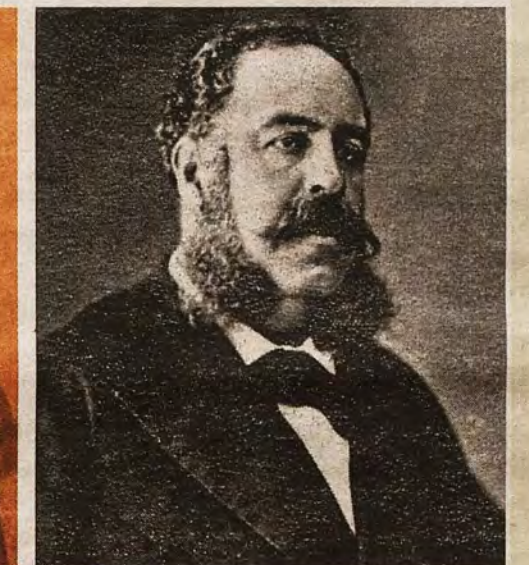
Entre las visitas principales, llegadas en trenes especiales, que pasaron por aquel apeadero desde 1875, podemos citar la de Alfonso XII (en dos ocasiones), algún dignatario extranjero o las de Castelar, Cánovas, Canalejas, Maura y otros ministros. En octubre de 1913, cuando la vieja estación ya vivía su cercano derribo, llegaban Alfonso



Escena en la fuente de Cabrahigos hacia 1890. Las casas del fondo se derribarían hacia 1911 al construirse la actual estación. Foto Alguacil. Archivo Municipal de Toledo

XIII y el presidente francés Poincaré. Para esta ocasión se dispusieron tapices, banderas y guirnaldas en la fachada y en las vallas que cercaban las obras ya iniciadas para alzar la nueva terminal, cuyos planos se expusieron en un panel para ser examinados. Cuando el 24 de abril de 1919 la ciudad vio acabada la monumental esta-

ción, trazada por Narciso Clavería, cobraban valor las acertadas palabras que había escrito Ángel Ganivet en 1896: "Las estaciones de ferrocarril son la entrada forzosa de las ciudades y dan la primera impresión de ellas; y una primera impresión suele ser el núcleo alrededor del cual se agrupan las impresiones sucesivas".



Protagonistas de la jornada vivida el 12 de junio de 1858. Isabel II, el marqués de Salamanca, el cardenal Alameda y Brea y el alcalde de Toledo, García Ochoa