

## Historia del ferrocarril Castillejo-Toledo

Al amparo de la Ley General de Ferrocarriles de 1855, el diputado por Toledo Pedro Nolasco Mansi, presentó una nueva proposición para la construcción de un ferrocarril que partiendo de Castillejo y pasando por Toledo, Torrijos y Talavera de la Reina, llegase a Extremadura y desde allí se encaminase hacia la frontera con Portugal. Estimó que la mejor solución era que la provincia asumiera por sí sola la construcción, ante el temor a que el Estado no pudiera proporcionar recursos suficientes ante la inmensa deuda que acumulaba.

El 29 de junio de 1855 tuvo lugar la reunión de los representantes de los pueblos para acordar el número de acciones que deseaban suscribir. El resultado no pudo ser más desalentador; la mayoría de los pueblos no estaban en condición de posibilitar fondos, bien por su penuria económica o porque el ferrocarril no les reportaría beneficios debido al alejamiento de su localidad.

En consecuencia, la construcción de este ferrocarril que hubiera convertido a Toledo en un punto importante de paso de una línea de primer orden se vio paralizada, e irremediamente frustrada el 14 de junio de 1856 cuando las Cortes aprueban el ferrocarril de servicio público Madrid-Plasencia a través de Torrijos y Talavera.

Sin duda el conocimiento de esta circunstancia fue lo que movió al marqués de Salamanca a presentar al Ayuntamiento de Toledo el 28 de febrero de 1856, un nuevo proyecto para la construcción del ferrocarril Toledo-Villasequilla. Aunque las condiciones iniciales impuestas por Salamanca fueron leoninas, las negociaciones cristalizaron en la Ley de 24 de junio de 1856, sancionada por la Reina Isabel II el 11 de julio.

Esta Ley autorizaba la construcción del ferrocarril de Castillejo a Toledo, otorgaba la concesión por 99 años y fijaba una



subvención del Ayuntamiento en los 44.802,80 reales bajo las siguientes condiciones:

- El plazo de ejecución de las obras sería de un año contando a partir del día 13 de julio de 1856, fecha en que fue publicada la concesión en la Gaceta de Madrid.
- El trazado, en vía única, partiría de Castillejo pasando por la finca de Villamejor y terminado en Toledo construyéndose estaciones tan solo en los puntos extremos, si bien se instaló un apartadero en el kilómetro 11,5 para el cruce de trenes que recibiría el nombre de Algodor, por la cercanía a dicho río.

La línea se inauguró el 12 de junio con la asistencia de la Reina Isabel II, aunque varias fuentes apuntan la circulación de trenes para llevar al público toledano a la corrida de toros que se celebró en Aranjuez el 30 de

mayo con motivo de la festividad de San Fernando.

El mismo año se vende la concesión a MZA cuya incorporación efectiva se produce en febrero de 1859. Tras un breve paso por la Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las Minas de Carbón de Bélmez (el que transcurre desde el 23 de abril de 1879 al 8 de abril de 1880), la concesión vuelve de nuevo a MZA que decide comprar aquella Compañía, celosa de la posible competencia que le pudiera hacer a través de "La Directa".

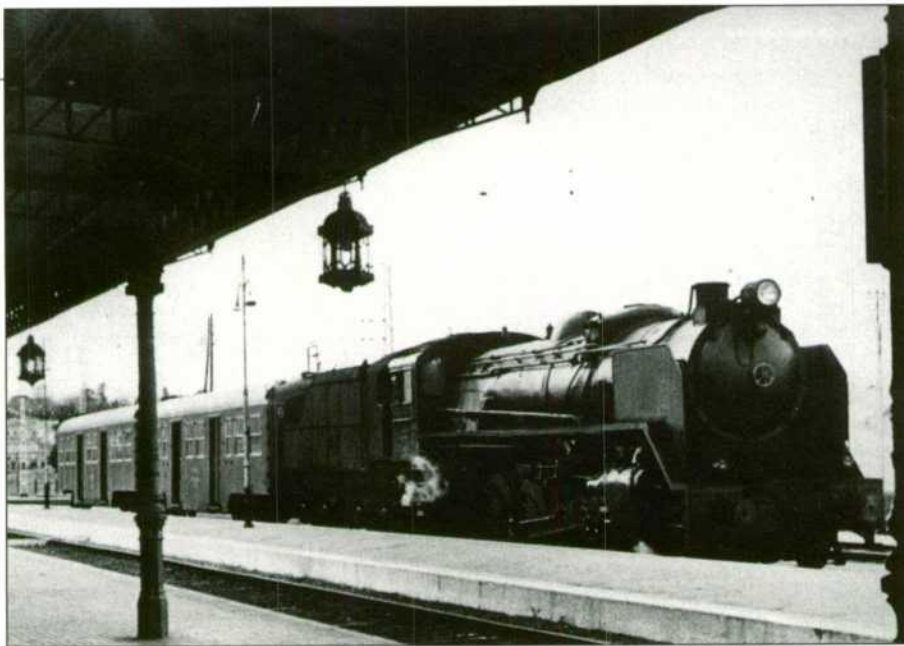
Ya bajo administración de Renfe, el 13 de septiembre de 1965, se puso en servicio la electrificación del ramal (complementando la realizada en 1963 entre Atocha y Alcázar de San Juan), inaugurada con un ómnibus remolcado por una locomotora Alstom de la serie 7600 (actual 276). A pesar de coexistir los servicios vía Parla y vía Castillejo, esta última fue la preferida por los viajeros hasta la clausura de la primera el 10 de enero de 1988, momento a partir del cual todos los servicios se prestaron por Aranjuez y Castillejo.

El 2 de julio de 2003, con el servicio REX 7063 Toledo - Madrid-Chamartín se clausura el tramo Algodor-Toledo que es desmantelado para construir el nuevo ramal La Sagra-Toledo en alta velocidad.

### Material rodante empleado en la línea

Desde la inauguración de la línea Castillejo-Añover a Toledo (12 de junio de 1858), hasta su electrificación, que fue puesta en servicio el día 13 de septiembre de 1965, durante más de un siglo, la tracción vapor fue la única encargada de remolcar los trenes convencionales de viajeros y mercancías por vía Aranjuez o por vía Villaseca.

Por su proximidad a Madrid, las locomotoras de vapor que MZA y luego Renfe utilizaron



Hasta 1965, los servicios por Castillejo se hacían con máquina de vapor. En la imagen una Mikado con dos coches 7000.

eran de pequeñas y medianas dimensiones, ya que las grandes recorrían otros corredores, con peores perfiles y mayores distancias.

Respecto a los coches de viajeros, hasta la década de 1950, siempre se utilizaron vehículos de ejes o bogies de madera, en sus diferentes modalidades.

La tracción diesel se incorpora a esta línea, antes de la guerra civil, cuando MZA adquiere cuatro automotores tipo Maybach (serie WE 401-404). El 401 inauguró los nuevos servicios Madrid-Toledo vía Villaseca el 25 de septiembre de 1935.

A partir de 1941, Renfe empieza a grafiar algunos servicios Madrid-Toledo-Madrid, vía Villaseca, con este tipo de automotores diesel, si bien el resto de circulaciones se mantenía con locomotoras de vapor y coches.

El verdadero cambio cualitativo en cuanto a material se produce en la década de 1960, con la puesta en servicio de los ferrobuses, que fueron adquiridos por Renfe entre los años 1962 y 1971, y la de las unidades eléctricas "suizas" (436, 437 y 438), que después de la puesta en servicio de la electrificación del ramal en 1965, empiezan a cubrir servicios tipo "tranvía" entre Madrid, Aranjuez y Toledo.

Esta situación se mantiene prácticamente inalterable hasta finales de la década de 1970 y principio de los ochenta, cuando

las unidades suizas son sustituidas por las de la serie 440 en las cercanías Madrid-Aranjuez-Toledo y los ferrobuses que cubren los servicios Madrid-Toledo, vía Villaseca, son cambiados por los automotores diesel de la serie 593 "camellos".

Con motivo del inicio de la construcción del Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía, el día 8 de enero de 1988, se clausura la línea Madrid-Ciudad Real, entre Parla y la capital manchega, con lo cual se suprimen todos los servicios con tracción diesel entre Madrid-Toledo, vía Villaseca. Por lo que desde entonces el único material de viajeros que circula por la línea son las unidades 440 de Cercanías.

Con el cambio de servicios del día 29 de mayo de 1988, se ponen en circulación dos trenes de jornada, que solo circulan días laborables, de lunes a viernes: por una parte se pone en servicio el Ter "Río Riansares" entre Cuenca-Toledo-Cuenca y por otra, un electrotrén de la serie 432 entre Toledo y Madrid-Chamartín.

Este tipo de trenes, que luego se denominarán "Regional Expres", cambian totalmente la filosofía del viaje en ferrocarril ya que, con una velocidad máxima de 140 km/h y pocas paradas, acortan el tiempo de viaje entre Toledo y Madrid para situarlo en torno a una hora (59 minutos era el tiempo del tren más rápi-

do desde 1990), lo que supone un recorte de casi 30 minutos respecto a la situación anterior.

Con la implantación de este tipo de trenes en la zona centro, un año después empiezan a circular Regionales Expres entre Toledo y Ávila "Río Adaja", entre Toledo y Valladolid "Campo Grande", entre Toledo y León "Río Bernesga", entre Toledo y Segovia "Río Eresma" y el anterior Madrid-Toledo continua viaje a Zaragoza, pasándose a denominar "Río Tajo". Todos estos trenes seguían siendo de jornada a Madrid, si bien, continuaban o nacían en Toledo. El material utilizado eran electrotrenes 432, 444 y 448.

Esta situación se mantiene durante los primeros años de los años noventa, aunque los trenes regionales, con paradas en todas las estaciones se mantienen, e incluso van sustituyendo progresivamente a los Regional Expres. Ya en 1985 no queda ninguno y todos los servicios con Toledo son cubiertos con material 440 de Cercanías, aunque mantienen el nombre de regionales.

El último cambio se produce en 1998, cuando la U.N. de Regionales incorpora vehículos propios de la serie 470 para empezar a hacer de nuevo Regionales Expres en determinados horarios, fuera de la malla de Cercanías, que con el tiempo se van ampliando. En el año 2000, todos los servicios con Toledo son del tipo Regional Expres.

El día 2 de julio de 2003 se levanta el tramo de vía comprendido entre Algodor y Toledo, para permitir la construcción de la nueva línea de alta velocidad a la capital castellano-manchega, lo que implica transbordos por carretera entre ambas estaciones, situación que ha perdurado hasta el día 15 de noviembre de 2005, fecha en la que se inaugura la nueva línea AVE, suprimiéndose definitivamente todos los servicios regionales Madrid-Toledo, vía convencional. *Carlos Enrique Torres Mendoza, Alejandro Tomás del Pozuelo y Juan Carlos López Peco* □