

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión I. Orígenes, evolución y desarrollo del ferrocarril en Castilla-La Mancha

De Huerta a Villasequilla pasando por Dos Bocas

DANIEL MARÍN ARROYO

Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha // UNED // ORISOS

danmarin@valdepenas.uned.es

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#).

Resumen: la prolongación del ferrocarril desde Aranjuez hasta el Mediterráneo, conexión indispensable para poner en contacto la capital con los puertos del levante español, discurrió por la llanura castellanomanchega en gran parte de su recorrido. Ese trayecto, en su vertiente toledana, garantizó la construcción de varias estaciones en el espacio geográfico que mediaba entre Aranjuez y Tembleque. Dos de esas estaciones, Villasequilla y Dos Bocas, son el objeto de investigación de esta comunicación, que pone de manifiesto las características propias de estas modestas instalaciones ferroviarias, las cuales se analizan dentro de la gestión privada de MZA.

Palabras clave: Villasequilla; Dos Bocas; Toledo; MZA; ferrocarril.

INTRODUCCIÓN

En el IX Congreso de Historia Ferroviaria, celebrado en Mataró, presenté una comunicación sobre la estación de Huerta de Valdecarábanos, comunicación que analizó la interacción entre la estación, la compañía y el personal que trabajaba en ella. Me parecía enormemente interesante llevar este estudio hacia Villasequilla para profundizar en el análisis del ferrocarril en esta comarca toledana, el cual concluirá en una tercera entrega con la estación de Tembleque y los apartaderos intermedios.

Ampliar el foco desde Huerta hasta Villasequilla tiene una ventaja añadida: Dos Bocas. Partiendo de su función primigenia, que no era otra que la de surtir de agua a las locomotoras de vapor que hacían el trayecto entre Madrid, Alicante y Andalucía, este curioso apartadero y su devenir, con el intento de conversión a apeadero y su posterior cierre antes de la Guerra Civil, ejemplifica como pocos la verdadera esencia del ferrocarril

español en los enclaves pequeños. Y aunque el edificio, tras ser clausurado, terminó en la plaza de Villasequilla, en el terreno aún se conservan huellas de este pasado ferroviario, así como la cuba que surtía de agua a las locomotoras.

Con respecto a Villasequilla, y gracias a la abundante documentación que se conserva en el Archivo Histórico del Ferrocarril (en adelante, AHF), quería analizar las circunstancias y avatares que experimentó esta pequeña estación toledana a lo largo de la gestión privada de la red. Se hablará del incendio de 1876, del proyecto frustrado de construcción de un nuevo edificio de dos plantas, de los problemas con las inundaciones (que siguen estando muy presentes en la estación, tal y como demuestra la imagen 1), del intento de cerramiento del muelle, etc. Además, quedará demostrado que la primera estación de tren de Villasequilla no fue la que hoy podemos contemplar, sino otra anterior que desapareció en el último cuarto del XIX.

Con el estudio de estas dos estaciones pretendo seguir profundizando en el análisis de los pequeños enclaves ferroviarios que, lejos de grandes épicas, supieron dinamizar y diversificar la economía, la sociedad y la idiosincrasia de los pueblos en los que se instalaron.

Imagen 1.- Estación de Villasequilla con las vías inundadas (2026).

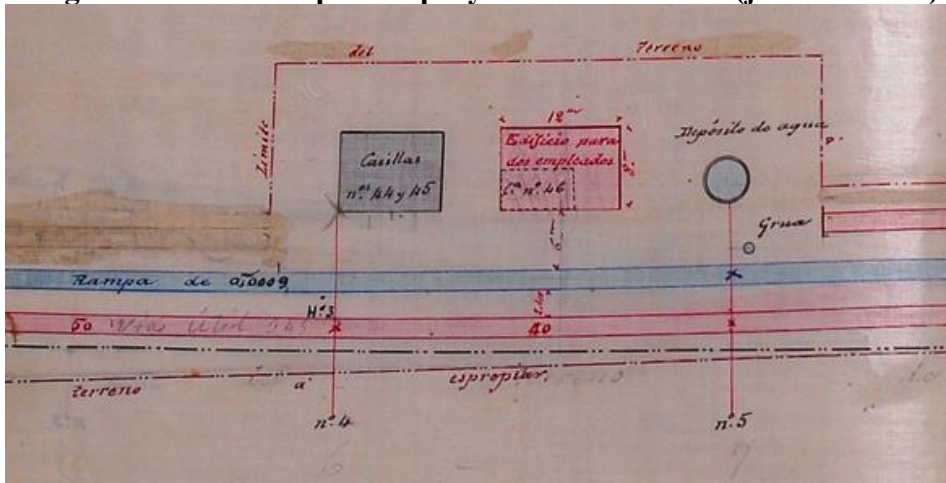


Fuente: Daniel Marín Arroyo.

1. EL APARTADERO DE DOS BOCAS Y LA CARGA DE AGUA

En las discusiones (parlamentarias y periodísticas) sobre la prolongación del tren desde Aranjuez a Almansa, una de las referencias más utilizadas por los detractores del trayecto villasequillero era la mala calidad hídrica de los pueblos por los que discurría ese camino de hierro. A tal fin, y desde el inicio de las circulaciones entre Huerta y Villasequilla, se había establecido un punto intermedio, denominado como Dos Bocas unas veces, como la casilla n.º 15 en otras,¹ en el que las máquinas podían tomar agua proveniente de un arroyo cercano, el Cedrón.

Imagen 2.- Detalle del primer proyecto de Dos Bocas (junio de 1882).



Fuente: AHF (Madrid), sig. C-0581-002.

Para dar servicio a este apartado enclave ferroviario, MZA había levantado, en el km 79, dos construcciones para obreros, las casillas 44 y 45 (en un mismo edificio) y la casilla 46, además de un depósito de agua y una grúa hidráulica para facilitar la carga del líquido elemento. Todos los mercancías tomaban agua en Dos Bocas, lo que no suponía problema alguno cuando el tráfico era escaso. Sin embargo, el aumento de circulaciones entre Madrid y Alcázar implicaba que los trenes de viajeros también debían parar a cargar agua en el lugar, lo que entorpecía la

¹ *La Voz del Pueblo*, vol. 1, n.º 81 (1 de septiembre de 1853): 2.

circulación entre Huerta y Villasequilla,² pues no existía una vía apartadero en Dos Bocas que dejara expedita la circulación.

Por eso, en junio de 1882 se elaboró un proyecto para construir un sencillo apartadero en esta toma de agua. MZA había pensado en un edificio para dos empleados, de 96 m², que sustituyera a la casilla n.º 46 y se ubicase entre el depósito de agua y las casillas 44 y 45. Para garantizar el cruce de los trenes y la operatividad del apartadero, se proyectaban dos vías muertas, una al lado del depósito de agua y otra enfrente de este.³

A este proyecto se le añadió, meses más tarde, la construcción de dos chozos y de corrales en todas las edificaciones de Dos Bocas. Quedaba así establecida esta instalación ferroviaria para proveer de agua a los trenes y facilitar el cruce de las máquinas, ya que, debido a lo solitario de su ubicación, no se había planteado, al menos en el siglo XIX, su uso como apeadero (Maldonado, 2017: 91).

El apartadero pierde importancia a principios del XX porque las locomotoras tenían más autonomía. De ahí que Dos Bocas quedase como reserva para dos cuestiones muy específicas: ser la estación de referencia en sustitución de las obras que, en ese momento, se estaban llevando a cabo en Huerta⁴ y actuar como base en caso de accidentes que se produjeran en plena marcha de los trenes (Maldonado, 2017: 89).

1. 1. De la vía única a la doble vía

Las primeras gestiones para transformar el apartadero en una instalación ferroviaria con mayor capacidad son de 1904. En ese año se proyectó la intervención en la casilla de la toma de agua para elevar su techo, subir la explanación de la vía para evitar inundaciones y acomodar todas las construcciones al nuevo andén que se proyectaba, de 100 m de longitud. La planimetría ya contemplaba la construcción de una estación

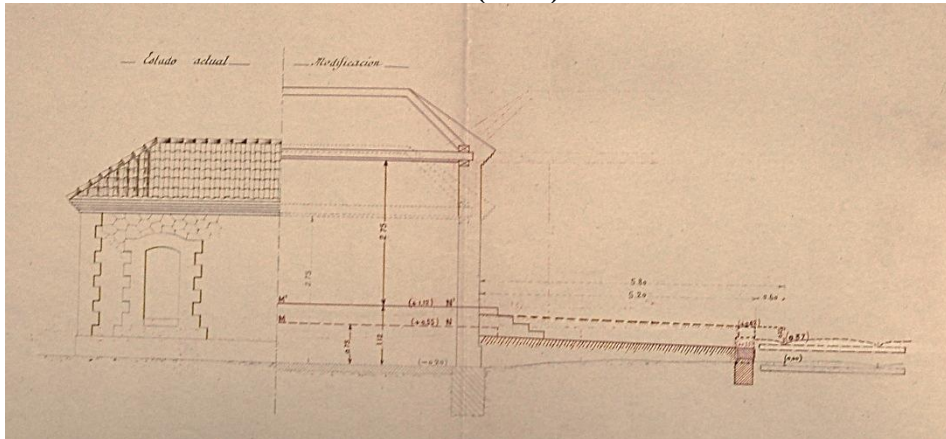
² El proyecto de construcción del apartadero de Dos Bocas, elaborado el 14 de noviembre de 1882, indicaba que en esta sección había una circulación de 18 trenes diarios, amén de los especiales AHF (Madrid), sig. C-0581-002.

³ AHF (Madrid), sig. C-0581-002.

⁴ En el primer cuarto del siglo XX, Huerta experimentó en su viario multitud de reformas: una nueva casilla para obreros (1903), la modificación de las vías secundarias por la instalación de la bodega de Las Bilbaínas (1904), la reforma en profundidad por la instalación de la doble vía (1912), la construcción de un nuevo edificio de viajeros (1915) y los cambios de 1920, momento en el que se instalaron nuevos depósitos de agua, un cobertizo para la máquina fija y la caseta de enclavamientos (Marín, 2026: 134-137).

en el lado Madrid, separada de las anteriores construcciones, de apenas 138 m².

Imagen 3.- Proyecto de modificación de la toma de agua de Dos Bocas (1904).



Fuente: AHF (Madrid), sig. C-0581-002.

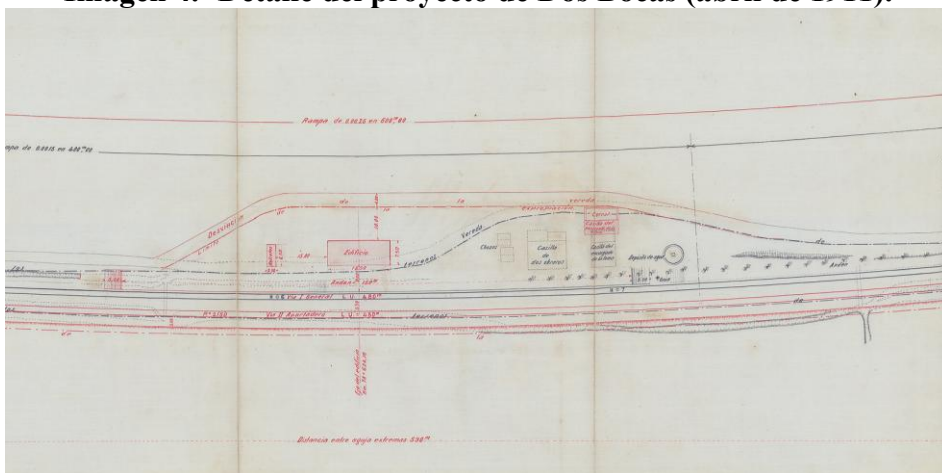
Seis años más tarde se elaboró un proyecto que justificaba la necesidad de establecer en Dos Bocas un servicio de apartadero más complejo. La primera cuestión que se ponía encima de la mesa era su emplazamiento: MZA quería separar la zona de abastecimiento de agua del nuevo edificio proyectado, así que estableció su ubicación en el km 78+624, pues la toma de agua no quedaba lejos del edificio y la rampa no era excesiva. Para evitar las inundaciones que habían castigado la zona en años anteriores, se proponía elevar la explanación de la vía en los puntos donde se había estancado el agua, tal y como ya se había planteado en 1904. Las casillas de los obreros, también afectadas por las inundaciones, se trasladaban hacia los límites de la compañía, alejándolas así del andén, el cual aumentaba su longitud a 150 m.

En lo tocante a la configuración del viario, se proponía una vía apartadero de 600 m de longitud unida a la general en sus dos extremos y con capacidad útil de 480 m, lo que permitía estacionar trenes en doble tracción con 60 vagones. El nuevo edificio era de pequeño tamaño, 18,50 m de largo por 7,50 m de ancho, al lado del cual se proyectaba un pabellón de retretes con lampistería. Para despejar todas las dudas ante algunos rumores que habían circulado, MZA dejaba claro que no contemplaba

servicio de viajeros y mercancías, pues las instalaciones se consideraban como específicas para el cruce de los trenes.

Al año siguiente, por valor de 78.000 pesetas, se aprobó la construcción del apartadero de Dos Bocas. El propósito era concluirlo en 1911, toda vez que ya se había proyectado, para el año siguiente, la construcción de la doble vía entre Castillejo y Villasequilla.⁵

Imagen 4.- Detalle del proyecto de Dos Bocas (abril de 1911).



Fuente: AHF (Madrid), sig. B-0020-007.

Pero los plazos exigidos terminaron por incumplirse, entre otras cosas por los problemas que hubo con los enclavamientos tipo *Henning*. Al redactarse el proyecto se había indicado a *Machinenfabrik Bruchsal*, fabricante de los aparatos, que debía establecer en Dos Bocas los mismos que ya existían en Las Yeguas. Sin embargo, esta disposición no se adaptaba bien a las condiciones de Dos Bocas, por lo que hubo que hacer algunas modificaciones, indicadas en septiembre de 1911, para dar operatividad a los cambios. Esta circunstancia daría no pocos problemas en el disco de salida de Dos Bocas hacia Huerta, pues hubo varias incidencias que tuvo que revisar el encargado de enclavamientos para comprobar si el mal funcionamiento de los cambios se debía a un problema mecánico o a la falta de mantenimiento, limpieza y engrase de los mismos.⁶

En 1912, el 26 de marzo concretamente, se indicaba que los trabajos del apartadero se habían concluido, poniéndose en explotación el 15 de

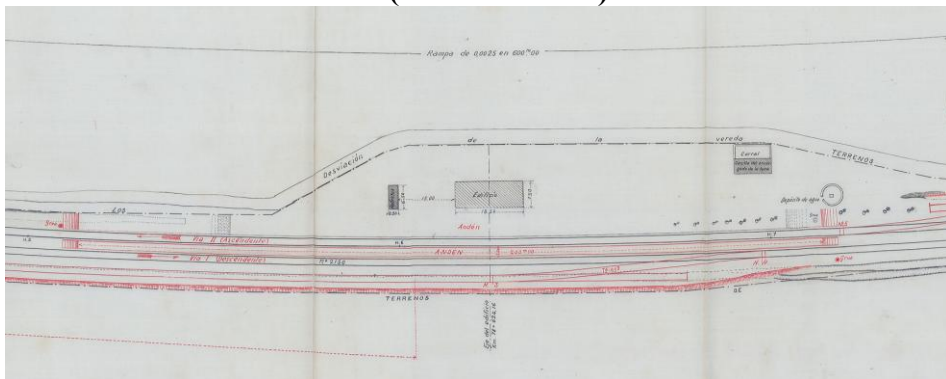
⁵ AHF (Madrid), sig. C-0581-002.

⁶ AHF (Madrid), sig. C-0581-002.

abril, un día después de haberse terminado la instalación de los aparatos *Henning* de los enclavamientos (acondicionados dentro de una casilla construida al efecto) y faltando por colocar el telégrafo y el reloj del andén.⁷ Para 1913, por tanto, la renovación del apartadero de Dos Bocas ya era una realidad.⁸

Como ya se ha comentado, en 1912 la compañía había planificado la construcción de la doble vía, lo que implicó que el apartadero de Dos Bocas tenía que volver a reformularse, al menos en la configuración de los raíles. El 27 de marzo⁹ se autorizó el proyecto, que transformaba la anterior vía general en vía II ascendente, convertía en general I descendente el antiguo apartadero y establecía dos vías muertas, una enfrente del edificio de viajeros (lado Madrid) y otra a continuación del depósito de agua (lado Alicante). Para dotar de mayor operatividad al apartadero, se decidió ampliar el andén hasta los 200 m, situando en el extremo del lado Madrid una grúa hidráulica.¹⁰

Imagen 5.- Modificación en Dos Bocas para la instalación de la doble vía (marzo de 1912).



Fuente: AHF (Madrid), sig. B-0020-007.

La inauguración de la circulación en doble vía entre Villasequilla y Dos Bocas se certificó el 7 de diciembre de 1912, efectuándose los enlaces después del paso del tren 10 y antes del 9. La circulación hasta El Casar tuvo que esperar, sin embargo, hasta el 12 de abril de 1913 debido a los

⁷ AHF (Madrid), sig. C-0581-002.

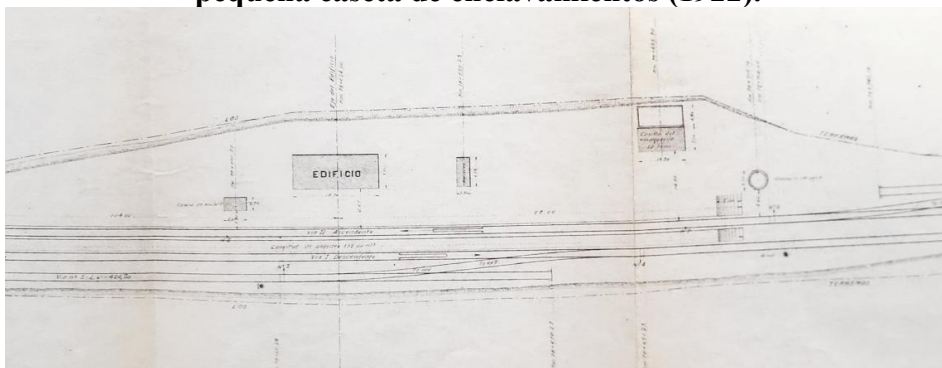
⁸ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, vol. 58, n.º 2933 (8 de abril de 1913): 264

⁹ AHF (Madrid), sig. C-0581-002.

¹⁰ AHF (Madrid), sig. B-0020-007.

problemas con el andén de Huerta y a la falta de peones para clavar la segunda vía, tanto del personal a disposición de la compañía como de jornaleros de Huerta y La Guardia.¹¹

Imagen 6.- Vista en planta de Dos Bocas, en donde se observa la pequeña caseta de enclavamientos (1922).



Fuente: AHF (Madrid), sig. C-0060-002.

1. 2. El proyecto fallido del apeadero de Dos Bocas

La gestión del apartadero no tuvo que ser fácil, pues ya hemos comentado lo remoto de su ubicación y las distintas estrategias de MZA para conseguir dotar a la toma de agua de cierta operatividad.

Una de las posibilidades que siempre se valoraron para Dos Bocas fue la de convertir el apartadero en apeadero, cuestión que ya se analizó en 1905. La agencia comercial que realizó el estudio indicaba que los apartaderos de la línea no debían abrirse al tráfico comercial de viajeros o personas, pues las tierras circundantes eran de labrantío y los productos que se obtenían en ellas (vino y cereales) eran transportados a las estaciones de los pueblos cercanos.¹²

Años más tarde, el entonces alcalde de Villamuelas, Encarnación Corbacho, volvió a solicitar la venta de billetes en Dos Bocas para viajeros sin equipaje. En 1912 la compañía realizó un estudio de la petición municipal, siendo el agente comercial de MZA el que ofreció las conclusiones de dicho estudio. Los gastos reales para vender billetes en

¹¹ AHF (Madrid), sig. C-0644-001.

¹² AHF (Madrid), sig. D-0047-001.

Dos Bocas no eran elevados, 179,50 pesetas, pero se especificaba que los villamueleros eran pocos y, además, tomaban como referencia la estación de Villasequilla, tanto para viajar como para facturar sus mercancías, lo que hacía suponer que Dos Bocas no iba a sustituir tal circunstancia.

El estudio, no obstante, analizó todas las posibilidades para estudiar la viabilidad de convertir en apeadero el apartadero, desde permitir viajeros sin billetes (que abonarían el trayecto ante el revisor), hasta la venta de los mismos por parte del jefe de Dos Bocas o del factor de la estación. Pero el 14 de septiembre de 1912, de manera definitiva, el jefe del servicio comercial respondía al alcalde de Villamuelas que no se podían aceptar viajeros en el apartadero.¹³

1. 3. Del revisor que se cayó en una alcantarilla al cierre de Dos Bocas

No son pocas las interacciones entre el personal de Dos Bocas y la compañía, sobre todo buscando un mejor funcionamiento. Esos contactos tienen que ver con todas las facetas del día a día de un trabajador del ferrocarril, sobre todo con la aprobación de pequeños cambios que mejorasen la vida de los agentes del lugar. Por ejemplo, el 15 de octubre de 1929 Tomás Valencia, jefe de estación de Dos Bocas, pedía la instalación de una boca de riego para evitar el acúmulo de polvo en los andenes y en las dependencias, para lo cual se establecía un coste de 525 pesetas, petición que dos años después se complementó con el blanqueo y reparación de las viviendas.¹⁴

Con respecto a los sucesos, la verdad es que tenemos de todo: desde un revisor que, al apearse del tren y haberse quedado este fuera de andenes, se cayó por una tajea que estaba abierta,¹⁵ hasta el bombardeo de un convoy de motocicletas en la Guerra Civil, lo que provocó que el maquinista y el fogonero se lanzaran del tren y este continuara su marcha hasta Villasequilla (Maldonado, 2017: 92).

La evolución de la estación, el mal funcionamiento de los cambios, la crisis económica que sufría el país y la poca o nula necesidad de utilizarla determinaron que el 20 de junio de 1932 los apartaderos de Alarilla, Las Yeguas y Dos Bocas fuesen sentenciados al cierre, aunque dejando todo

¹³ AHF (Madrid), sig. D-0047-001.

¹⁴ AHF (Madrid), sig. C-0281-002.

¹⁵ El suceso ocurrió el 17 de abril de 1903. AHF (Madrid), sig. C-0281-002.

dispuesto por si hubieran de ser utilizados de manera auxiliar en caso de interrumpirse la circulación normal de los trenes.

Imagen 7.- Aspecto actual del depósito de Dos Bocas.



Fuente: Daniel Marín Arroyo. 2026.

La decisión, desde luego, generó cierto revuelo entre los trabajadores de vía y obras que vivían en las inmediaciones y usaban el apartadero como medio de comunicarse con el resto de la red. Se pedía, en concreto, la parada de los trenes 223 y 250 para que estos trabajadores pudieran proveerse de víveres y para que sus hijos pudiesen asistir a la escuela. Pero sus súplicas fueron desoídas por MZA, que llevó a cabo la clausura el día programado para ello. La compañía aducía que Dos Bocas era un apartadero, no un apeadero, y no se contemplaba la parada de trenes para coger y dejar viajeros.¹⁶

La clausura del apartadero tuvo un epílogo poco ferroviario que, sin embargo, ha permitido que su presencia siga siendo una realidad en Villasequilla, pues el pueblo compró el edificio en los setenta, el cual fue usado como “cantera de material” para construir el nuevo ayuntamiento (Maldonado, 2017: 93).

¹⁶ AHF (Madrid), sig. C-1391-003.

2. VILLASEQUILLA Y EL CAMINO DE HIERRO DE ALMANSA

La génesis de esta estación debe buscarse en los proyectos que José de Salamanca había previsto, desde 1851, para llevar el tren hasta el Mediterráneo. A tal fin, consiguió que el Congreso aceptase una propuesta de ampliación del ferrocarril de Aranjuez hasta Almansa el 21 de junio de 1851, pagándose al concesionario en títulos de Deuda Pública (Wais, 1974:138). El cierre de las Cortes en diciembre paralizó el proyecto, pero eso no fue un impedimento para Salamanca, que consiguió colocar, el 10 de diciembre de ese año y aprovechando la predisposición de Reinoso, ministro de Fomento, a construir ferrocarriles por parte del estado, una proposición para construir la prolongación hasta Almansa.

Esta nueva oferta aseguraba un trayecto con explanación para dos vías y un plazo de tres años. Para conseguir la aprobación por parte del gobierno, la proposición aceptaba las condiciones de la ley de 1844, así como el pago de acciones de ferrocarriles al 6 %, todo ello por un importe de 230 millones de reales (aunque la cantidad final quedó rebajada en 40 millones (Díaz, 1999: 652)). Cinco días después el gobierno aceptó la proposición y, tras una subasta que ganó Salamanca, la línea comenzó a construirse (Wais, 1974: 139) bajo la R. O. de 19 de diciembre de 1851, la cual establecía un parque móvil de 20 locomotoras, un ténder, 150 carruajes de viajeros, 12 vagones descubiertos, 10 furgones, 6 *trucks* de diligencias y 209 carruajes de mercancías (Martín y Maroto, 2017: 146).

Que el tren pasase por donde lo hizo no fue algo que generara adhesiones desde el primer momento. El propio trayecto fue discutido no solamente en sede parlamentaria, sino también en la prensa nacional. Unos días se daba pie a los que defendían que el trayecto por Villasequilla y Tembleque surtía a toda la provincia de Toledo, no precisaba desmontes y podía convertirse, en el futuro, en el enlace con Toledo, Extremadura y Portugal desde Villasequilla,¹⁷ como ahora se comentará. Otras veces se daba voz a los que afirmaban que pasar la línea por Villasequilla y Tembleque suponía dar un enorme rodeo que discurriría por terreno pantanoso e intransitable en época de lluvias. Además, no se contemplaba el paso por grandes poblaciones que pudieran dinamizar el tráfico de viajeros o mercancías.¹⁸ Pero, finalmente, se certificó la ampliación hasta Almansa por Villasequilla y Tembleque.

¹⁷ *El Clamor Público*, n.º 2247 (1 de noviembre de 1851): 2.

¹⁸ *El Clamor Público*, n.º 2204 (12 de septiembre de 1851): 2.

Tras finalizar los trabajos del trayecto entre Aranjuez y Tembleque había que dar cumplimiento a la R. O. de 9 de agosto de 1853, que certificaba el reconocimiento de esta sección. Para ello, se formó una comisión presidida por el director general de obras públicas (José María de Mora), los miembros de la junta consultiva de caminos, canales y puertos y dos ingenieros, además de Tomás de Ibarrola (oficial del negociado de ferrocarriles del ministerio de fomento) y del marqués de Salamanca. El 11 de agosto la comisión se desplazó hasta Aranjuez para dar comienzo a las pruebas, mediante las cuales se comprobó la fiabilidad de los carriles y del material, tanto el de tracción como el remolcado, en circulaciones programadas. El 12 de agosto se repitieron las comprobaciones, pero esta vez haciendo marchar, en cuádruple tracción, las locomotoras 1, 4, 8 y 14.¹⁹

A pesar del visto bueno de la comisión, los periodistas, en su gran mayoría, no fueron pacientes ni magnánimos con la obra ni, especialmente, con Salamanca, a quien llamaban, con cierta sorna, “el genio de los ferrocarriles españoles”. Lo acusaban de haber incumplido sus obligaciones, denunciaban que la prueba de fiabilidad se había superado porque la velocidad del tren era muy reducida, había problemas en algunos puentes de la línea y, sobre todo, denunciaban que el camino de hierro había sido ejecutado cuando el expediente aún no había sido aprobado por el Consejo Real.²⁰ Se ponía de manifiesto lo mal rematada que estaba la línea, la existencia de cunetas cegadas, pasos a nivel inconclusos y sin barreras, telégrafos a los que les faltaba el tercer hilo, más de 10.000 traviesas que eran más pequeñas de lo debido, etc.²¹

Las crónicas periodísticas tampoco fueron amables con la modesta estación de Villasequilla, a la que algunos llamaron, incluso, la *terra incognita* que está más allá de Aranjuez.²² Hubo periódicos que afirmaban que el escaso dinamismo de la localidad supondría que los únicos que la aprovecharían serían los toledanos que, a través de diligencias, tomarían en esta estación el tren hacia Madrid.²³ Algunos calificaban al pueblo como lugar que apenas contaba con docientos pobres labriegos;²⁴ otros tildaban a los villasequilleros que fueron a ver los primeros trenes de aldeanitos

¹⁹ *El Católico*, vol. 14, n.º 4576 (17 de agosto de 1853): 878.

²⁰ *El Diario Español*, n.º 551 (2 de julio de 1853): 2.

²¹ *La Voz del Pueblo*, vol. 1, n.º 81 (1 de septiembre de 1853): 2.

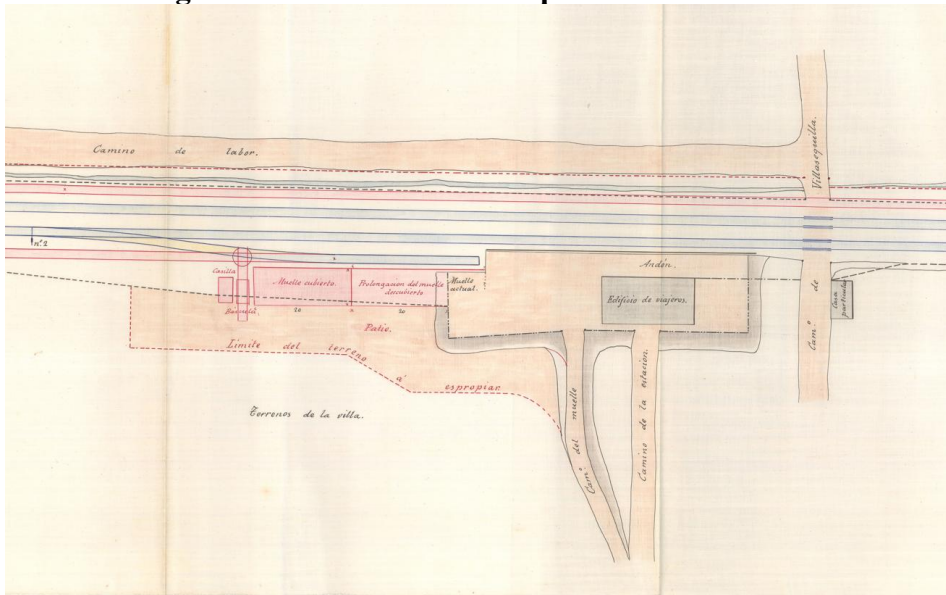
²² *El Heraldo*, n.º 3318 (26 de marzo de 1853): 3.

²³ *El Áncora*, n.º 1089 (24 de diciembre de 1852): 1406.

²⁴ *El Clamor Público*, n.º 2217 (27 de septiembre de 1851): 3.

vestidos de fiesta,²⁵ los había que hablaban de la mala calidad de las comidas que servían las “Maritornes” locales²⁶ y los que ponían sobre los hombros de los habitantes del lugar una gran responsabilidad: la alegría de tener un tren en su localidad era a costa de un enorme gravamen que se le había causado a todo el país.²⁷

Imagen 8.- Estación de Villasequilla en torno a 1880.



Fuente: AHF (Madrid), sig. C-0591-002.

Los primeros servicios ferroviarios de Villasequilla no fueron muy abundantes, lo que nos habla de una zona en la que ni existían excedentes ni un interés desmedido por viajar en el nuevo medio de transporte: tres trenes, dos matutinos y uno vespertino, desde Madrid y otros tres desde Tembleque. Con respecto al traslado de mercancías, la cosa era aún más exigua en 1854: un tren diario por sentido.²⁸

Tras la llegada del tren a Villasequilla se empezó a valorar la conexión de esta localidad con la capital provincial. Se pensó en un proyecto de 27 km sin subvención, aunque con la posible colaboración de la Diputación

²⁵ *El Diario Español*, n.º 551 (2 de julio de 1853): 2.

²⁶ *El Heraldo*, n.º 3455 (3 de septiembre de 1853): 3.

²⁷ *El Diario Español*, suplemento (7 de mayo de 1853): 2.

²⁸ *El Vapor*, vol. 3, n.º 155 (5 de abril de 1854): 3.

de Toledo²⁹ y con un presupuesto de 10 millones de reales.³⁰ Se citaba al General Fernando Fernández de Córdoba y a los señores Joaquín de la Gándara y José de Zaragoza como los impulsores de la línea, comprometiendo la finalización de la misma en la Semana Santa de 1855.³¹ Para el 3 de abril la prensa nacional hablaba de la firma de un convenio entre la Diputación y los promotores,³² aunque realmente se rubricó el 10 de mayo de 1854. Ese convenio indicaba que el ramal se construiría en el plazo de un año, debiendo depositar los concesionarios, en 60 días, 660.000 reales en acciones, metálico o en papel de la deuda.³³ Sin embargo, la concesión terminó siendo declarada como caducada (Martín y Maroto, 2017: 154), en concreto el 23 de agosto de 1854, por no haberse depositado la fianza que se había fijado.³⁴

2. 1. El primitivo edificio de viajeros

La primera estación de Villasequilla se hizo conforme a las que ya existían en el trayecto, como la inmediata de Huerta de Valdecarábanos. Se trataba de un pequeño edificio de unos 20 m de largo con dos pabellones adelantados hacia el andén y un vestíbulo al aire libre, aunque techado. Lamentablemente, no se conserva ningún plano o fotografía que nos represente esta primera estación villasequillera, pero sí que tenemos una referencia que la menciona: el relato del pavoroso incendio que sufrió la estación y que la destruyó casi por completo.

En efecto, el 27 de septiembre de 1876 y por causas desconocidas, se declaró un incendio en el edificio de viajeros de Villasequilla a las 15:00 h, empezando por el tejado y quemando toda la estación. Únicamente se pudieron salvar algunos aparatos del telégrafo, salvamento en el que destacaron los trabajadores de la estación junto con Feliciano Escalona, maestro herrero de Villasequilla.

La combustión del entramado vegetal del interior de la cubierta hizo que las llamas fuesen de cierta entidad; además, los pocos medios existentes en la estación para apagar el incendio hicieron que el fuego durase hasta las 11:00 h del día siguiente.

²⁹ *El Clamor Público*, n.º 2956 (8 de febrero de 1854): 1.

³⁰ *Diario Oficial de Avisos de Madrid*, n.º 103 (11 de febrero de 1854): 4

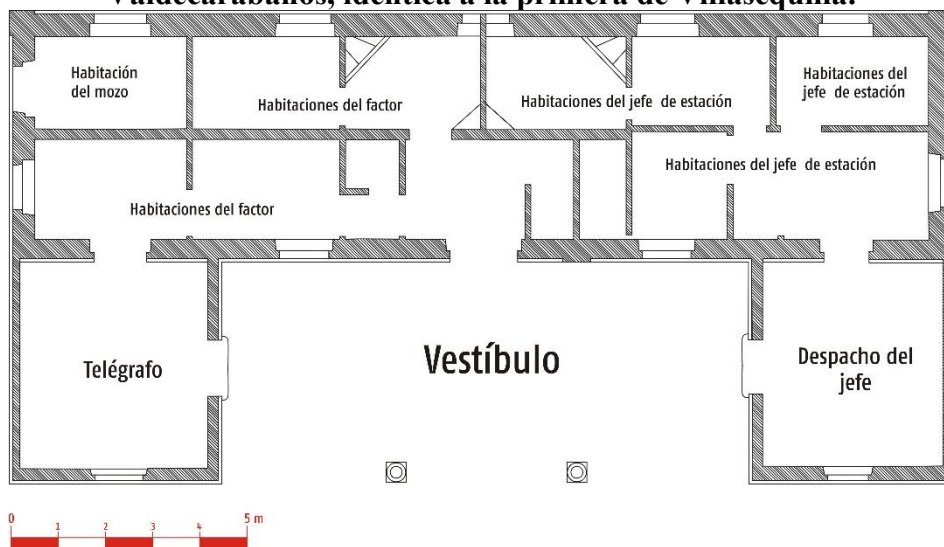
³¹ *El Católico*, vol. 14, n.º 4417 (4 de octubre de 1853): 119.

³² *El Mensajero*, vol. 2, n.º 350 (6 de abril de 1854): 2.

³³ *Gaceta de Madrid*, n.º 510 (25 de mayo de 1854): 1.

³⁴ *Gaceta de Madrid*, n.º 602 (26 de agosto de 1854): 4.

Imagen 9.- Planta de la antigua estación de Huerta de Valdecarábanos, idéntica a la primera de Villasequilla.



0 1 2 3 4 5 m

Fuente: Daniel Marín Arroyo a partir de la documentación del AHF (Madrid), sig. C-0595-001.

¿Cómo reaccionó MZA ante esta catástrofe? Si nos atenemos a las fechas, podríamos afirmar que lo hizo muy lentamente, pues dos meses después del aterrador incendio, que había provocado unas pérdidas de 16.298,75 pesetas,³⁵ aún se estaban ofreciendo presupuestos para reconstruir el edificio,

El 8 de enero de 1877, más de tres meses después de haberse perdido el edificio de viajeros, el servicio de vía y obras elaboró una pequeña memoria en la que afirmaba que el edificio quemado tenía un cuerpo central de habitaciones y dos alas laterales, entre las que se ubicaba un vestíbulo para viajeros y equipajes. Se aclaraba en ese mismo documento que esta disposición era análoga a otras estaciones, lo que suponía un problema para la circulación por la proximidad de los pabellones laterales al andén.³⁶ Es decir, que la forma, dimensiones y estructura de la primera

³⁵ Esa cantidad fue la que comunicó MZA a la empresa aseguradora, El Águila.

³⁶ AHF (Madrid), sig. C-0591-002. Los problemas de operatividad de este tipo de estaciones fueron una constante en la primera estación de Huerta. Tanto es así que antes de sustituir el antiguo edificio se modificó este para retranquear el frente de los pabellones y alejarlo del andén (Marín, 2025: 130).

estación villasequillera eran idénticas a las que tuvieron la de Huerta o la de Quero en su construcción primigenia.

No fue este, por cierto, el único incendio en la estación toledana. 12 años antes, las casillas contiguas al km 79 ardieron casi en su totalidad. El 20 de septiembre de 1865 el consejo de administración de MZA evaluó en 8.866,90 reales de vellón el arreglo de las mismas.³⁷

Imagen 10.- Segunda estación de Villasequilla, lado del andén (1920)



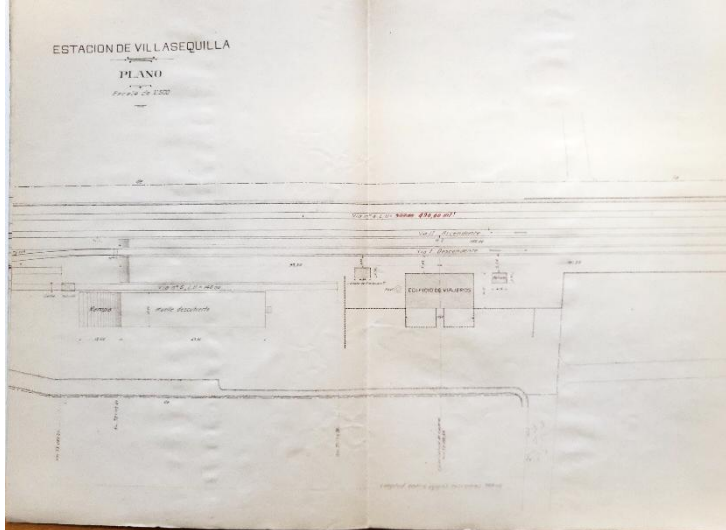
Fuente: AHF (Madrid), sig. MZA-1275-IF-9-39

La segunda estación de Villasequilla que, a la postre, fue la definitiva, siempre presentó un aspecto desaliñado y casi ruinoso, se podría decir que desde poco después de ser terminada. Ya en 1887 las habitaciones del edificio de viajeros que estaban destinadas a las viviendas del personal adolecían de grietas, desconchones, pisos en mal estado, cocinas ennegrecidas por usar leña y, al decir del jefe de sección de la compañía, una plaga de chinches, la cual se había propagado por la escasa limpieza y cuidado que ponían los que residían en la estación. Ese mismo año el factor telegrafista había abierto un boquete en la sala del telégrafo para comunicarla con sus habitaciones personales, lo que terminó implicando

³⁷ AHF (Madrid), sig. C-0591-002.

que en 1890 se sancionara a este trabajador con los cargos de volver a cerrar el boquete, enlucir la habitación y pintarla.³⁸

Imagen 11.- Vista en planta de la estación de Villasequilla (1917).



Fuente: AHF (Madrid), sig. C-0060-002.

2. 2. Los proyectos que fueron y los que no

Las modestas instalaciones de Villasequilla, además del edificio de viajeros, consistían en un pabellón de retretes y un pozo. Pero los cambios fueron una constante en la pequeña estación toledana, pues además de la construcción del nuevo edificio de viajeros, en 1880 se aumentaron las vías y se prolongó la que servía de apartadero. También se intervino en 1903 y en 1907 en el mismo sentido.

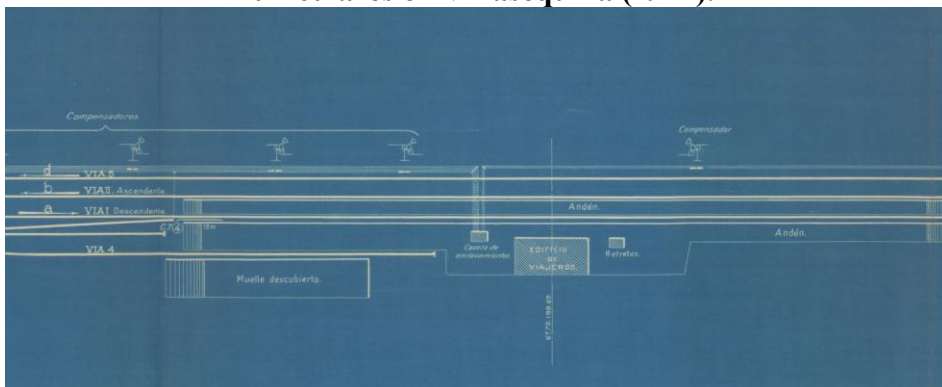
A principios del siglo XX se empezaron las gestiones para la instalación de la doble vía. Al contrario que en la estación de Huerta, donde estas obras supusieron una serie de cambios en el viario de cierta entidad, en Villasequilla estas modificaciones no alteraron, en lo esencial, la fisonomía de la estación. Se reestructuraron los andenes para establecer uno intermedio entre la vía ascendente y la descendente y se prolongaron las vías muertas para dar cabida a trenes de hasta 60 vagones en doble tracción, como en Dos Bocas o Huerta. El proyecto, fechado en diciembre

³⁸ AHF (Madrid), sig. C-0591-002.

de 1911, se llevó a cabo con celeridad, ya que fue aprobado en marzo de 1912 y concluido en diciembre de ese año.³⁹

Con la doble vía también se proyectó en Villasequilla la instalación de un edificio de enclavamientos. Para su construcción se volvió a contar con la casa *Machinenfabrik Bruchsal*, que propuso cambios tipo *Henning* dentro de una caseta de hierro. El 18 de abril de 1913 el jefe de sección y el encargado de enclavamientos revisaron el aparato central con sus 5 palancas de cambio, 4 manivelas de señales y 7 manijas de itinerario y dieron su visto bueno, entrando en funcionamiento el edificio de enclavamientos ese mismo día.⁴⁰

Imagen 12.- Detalle de la concentración de maniobra y enclavamiento de señales y agujas por medio de transmisiones funiculares en Villasequilla (1912).



Fuente: AHF (Madrid), sig. C-0060-002.

Lamentablemente, otros proyectos no vieron la luz, lo que determinó que la importancia de la estación de Villasequilla, muy apreciada por sus paisanos, no entraba dentro de la consideración de la todopoderosa MZA. Seguramente, el proyecto inconcluso más importante en la localidad fue el de la nueva estación.

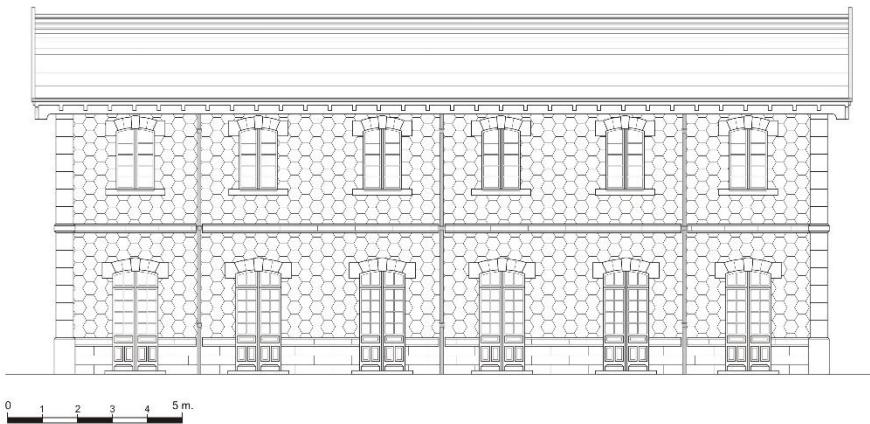
En efecto, en enero de 1926 se había aprobado la construcción de la que hubiera sido la tercera estación de Villasequilla. En noviembre de 1928 se justificaba la necesidad del cambio por el mal estado del edificio y porque era insuficiente para dar respuesta al servicio que en ese momento se registraba en la estación. Se elaboraron distintos planos que nos dan a

³⁹ AHF (Madrid), sig. C-0644-001.

⁴⁰ AHF (Madrid), sig. C-0060-002.

conocer el aspecto de esa estación nonata, que seguía el esquema de la de Quero y que ya se había instalado, por ejemplo, en Huerta. Curiosamente, 10 años antes se proyectó un edificio idéntico, de dos plantas y seis ventanas hacia el andén, para la población de Torrenueva en la malograda línea Santa Cruz a Infantes.⁴¹

Imagen 13.- Estación tipo Torrenueva, del Santa Cruz-Infantes, idéntica a la proyectada en Villasequilla



Fuente: Daniel Marín Arroyo (2012), “Santa Cruz-Infantes: la imposible vertebración del Campo de Montiel”, en *VI Congreso de Historia Ferroviaria*, Vitoria.

La planta inferior del edificio se reservaba para el despacho del jefe, la factoría de gran velocidad, el telégrafo, la sala de espera, el almacén de efectos y el vestíbulo. En la superior se proyectaban las viviendas para el jefe y dos factores.⁴²

Sin embargo, la dirección de MZA no estaba conforme con el precio final del nuevo edificio, valorado en 91.693,90 pesetas. Es por ello por lo que el 8 de abril de 1929 se volvió a revisar el proyecto, esta vez rebajado a 83.983,84 pesetas, dinero que provendría de la Caja Ferroviaria del estado, en concreto, la cuenta 18.⁴³ Finalmente, y a pesar de seguir rescatando el proyecto en 1930 y 1931, la incidencia de la crisis económica

⁴¹ Archivo General de la Administración (en adelante, AGA), (Alcalá de Henares), Obras públicas, sig. 24/9060.

⁴² Todo el proyecto se puede consultar en AHF (Madrid), sig. C-1075-002.

⁴³ AHF (Madrid), sig. C-0326-005.

mundial y los profundos cambios experimentados por el país hicieron que la nueva estación se quedara en agua de borrajas.

Otro de los proyectos de interés fue el cerramiento de una parte del muelle existente en la localidad. Aunque tenemos abundante documentación que pone el acento en el escaso movimiento de mercancías en Villasequilla, el vecindario y el ayuntamiento local solicitaron, en numerosas ocasiones, la concesión de este muelle para evitar, entre otras cosas, tener que guardar las mercancías más delicadas en un vagón cerrado. En 1880 se redactó la primera petición, reiterada en 1884 (esta vez, firmada por villasequilleros y yeperos). Que se elevara esta petición a MZA tenía que ver no tanto con el volumen de mercancías como con la acumulación de estas en épocas muy determinadas, lo que producía atascos y caos en el pequeño muelle descubierto de Villasequilla.⁴⁴

Para poder certificar el poco movimiento de mercancías, tanto de entrada como de salida, MZA realizó un estudio para tener constancia de las expediciones que se llevaban a cabo en Villasequilla. Gracias a este documento sabemos que lo que más se expedía en la estación eran los cereales, la paja, la cal y los vinos, que las mercancías solo se llevaban a la estación si había vagones para transportarlas y que los vinos de Yepes eran los que más ocupaban los muelles, pero lo hacían solo durante dos o tres meses.⁴⁵

En 1913 se volvió a retomar el cerramiento del muelle, y en 1917 el ayuntamiento local insistió en la solicitud a MZA para la cubrición y el cerramiento del muelle descubierto de la estación; además, se solicitaba que los comerciantes pudieran subir al muelle con sus carros. Se aprobó el proyecto, estableciendo su coste en 21.000 pesetas, aunque se desautorizó la petición de la subida a los muelles con vehículos privados. La modificación consistía en construir dos muelles inmediatos, uno cerrado y cubierto de 21 m de largo y otro descubierto de 42 m, a los cuales se accedía por una rampa situada en el lado Madrid.

Sin embargo, las difíciles circunstancias que en ese momento experimentaba el ferrocarril español, inmerso en lo que la bibliografía conoce como el problema ferroviario, llevaron a posponer este proyecto, que seguía reclamándose en 1919 por parte de algunos comerciantes locales.⁴⁶

⁴⁴ AHF (Madrid), sig. C-0591-002.

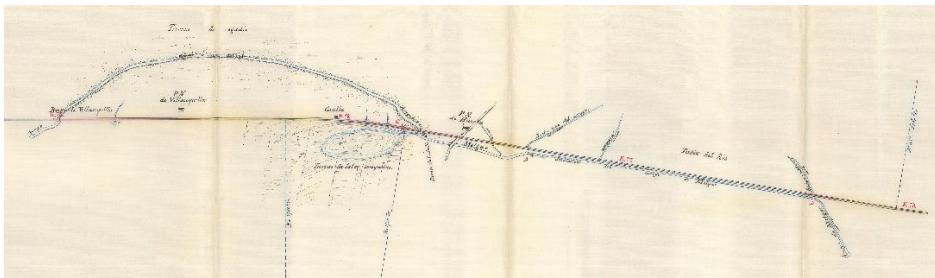
⁴⁵ AHF (Madrid), sig. D-0442-001.

⁴⁶ AHF (Madrid), sig. C-0060-002.

2.3. El problema de las aguas y de los pasos a nivel

Resulta paradójico que uno de los problemas más graves con los que tuvo que lidiar el tren en Villasequilla fuese el de las inundaciones, provocadas por la inmediatez del arroyo Melgar⁴⁷ a las vías y a la estación y por las crecidas estacionales de esta corriente de agua. Tal y como indicaba la propia compañía en sus expedientes, este arroyo tenía su origen frente al km 80, derivándose del molino de Mazón y discurriendo paralelo a la explanación. Luego cruzaba la línea en dos puntos, el km 76+234 y el 75+012, pasaba entre el pueblo y la estación y se alejaba luego de la vía.

Imagen 14.- Croquis de la red hidrográfica de Villasequilla en su interacción con la línea ferroviaria. 27 de marzo de 1871.



Fuente: AHF (Madrid), sig. C-0591-002.

El estado del arroyo no era el idóneo, si tomamos en cuenta lo dicho por MZA sobre la limpieza del cauce. Al arrastre de sedimentos que colmataban la cuenca había que sumar la vegetación que se acumulaba en el Melgar y la construcción de presas que derivaban el agua hacia los campos de los agricultores. Estas construcciones, al no ser eliminadas, actuaban de impedimento a la libre circulación de la corriente. De hecho, fueron habituales las peticiones de los agricultores villasequilleros a MZA para construir compuertas en las presas, peticiones muchas veces ignoradas por el peligro de inundación que suponían tales obras.⁴⁸

La solución para evitar inundaciones perjudiciales en los campos villasequilleros y en el viario de la zona consistió en modificar alcantarillas y pontones para darles más luz (como la que experimentó el pontón del km 80 (puente de hierro del molino de Mazón) en 1877 o la del pontón del km

⁴⁷ También llamado Cedrón o *Malhuele* en algunos documentos de la compañía.

⁴⁸ AHF (Madrid), sig. C-0591-002.

81+938 en 1915), reforzar y construir malecones de escollera para reforzar los márgenes del arroyo Melgar⁴⁹ y limpiar el cauce, casi siempre entre los km 77 y 78 y 78 al 79, antes de las tormentas de final del verano. La forma usual de hacer esta limpieza era un acuerdo por el que MZA asumía la mitad de la limpieza y los propietarios privados, la otra mitad. Así, hay constancia documental de limpiezas en 1864, 1871, 1897, 1907,⁵⁰ 1916, 1922 (tras un temporal de lluvias en el invierno de 1921), 1930⁵¹, etc.

Esas inundaciones, además de los daños ocasionados en los terrenos de la compañía y en los de los terratenientes locales, tenían un efecto más pernicioso, al menos en lo tocante a la salud pública: eran un foco constante de malos olores y un reservorio para el paludismo, enfermedad endémica que azotó la comarca en varios momentos, como los casos ocurridos en Huerta en 1889 y 1919 (Adán y Marín 2021: 259).

Otra de las interacciones más habituales del ayuntamiento local con la compañía tuvo que ver con el cruce de los caminos con la vía. La R. O. de 21 de marzo de 1862 determinaba el número de pasos a nivel que debían establecerse en el ferrocarril de Madrid a Almansa. En el término de Villasequilla se indicaban 8 pasos a nivel, que iban del número 54 al 61. MZA, en este primer estudio, decidió conservarlos todos, aunque establecía la guarda únicamente en tres de ellos: el del km 71+765, el del 72+910 y el del 73+647.⁵²

El problema que ocasionaron estos pasos a nivel con respecto al tráfico en la línea, sobre todo el inmediato a la estación, fue que entorpecían la circulación de los convoyes. Esto llevó a la redacción y posterior publicación de la R. O. de 22 de octubre de 1908, la cual autorizaba a MZA a suprimir estos tres pasos a nivel y a instalar dos nuevos pasos, fuera de agujas, para agilizar el tráfico.⁵³

El ayuntamiento local de ese momento aceptó la propuesta de MZA, pero en 1913 el consistorio opinaba que la reapertura de los pasos suprimidos tenía que ser una realidad. El interés de este asunto radica en que Fernando Weyler Santacana, hijo del legendario Valeriano Weyler y representante a Cortes por el distrito de Ocaña, tomó cartas en el asunto y elevó personalmente la petición a Eduardo Maristany, director de MZA en

⁴⁹ En 1884, por ejemplo, se llevó a cabo una intervención de este tipo, la cual costó 1000 pesetas, tal y como podemos leer en AHF (Madrid), sig. C-0591-002.

⁵⁰ AHF (Madrid), sig. C-0591-002.

⁵¹ AHF (Madrid), sig. C-0060-002.

⁵² AHF (Madrid), sig. C-1217-003.

⁵³ AHF (Madrid), sig. C-1217-003.

ese momento, seguramente buscando el rédito político. Pero la posición de la compañía en el asunto de los pasos a nivel era inamovible, pues estaba refrendada, como se ha indicado, por una Real Orden.

En plena contienda de la Guerra Civil los pasos a nivel también experimentaron diversos problemas por el robo de las traviesas de los mismos, lo que los dejaba desprotegidos y con la necesidad de instalar carriles viejos para evitar accidentes al paso de los trenes.⁵⁴

Por último, habría que indicar las gestiones que el ayuntamiento local hizo para conseguir un paseo hacia la estación que tuviera una compostura digna. Tras el incendio y destrucción de la antigua estación, en 1877 se propuso, por parte del alcalde, Santiago Majano, el arreglo del camino que comunicaba con la estación y la construcción de un ramal que condujera, directamente, al patio de viajeros. MZA presupuestó toda la obra en 2245 reales de vellón, proponiendo para el firme del camino el uso de grava fina. Sin embargo, la obra o no se concluyó o se hizo de manera deficiente, pues en 1897 se solicitó el uso de la carbonilla desperdiciada por las locomotoras para mezclarla con arena y reparar el camino.⁵⁵

No sería hasta principios del siglo XX cuando se produjera un acondicionamiento de entidad en el camino a la estación, momento en el cual se recibió un anticipo de 2435,65 pesetas para llevar a cabo las obras (Maldonado, 2016: 86).

CONCLUSIONES

El devenir de las pequeñas estaciones permie descubrir una serie de datos e historias que refuerzan la necesidad de conocer a fondo estos establecimientos ferroviarios, pues están en la esencia misma de los caminos de hierro. Como se ha explicado y demostrado en esta comunicación, Villasequilla es una estación con una trayectoria de gran sabor propio que nos ofrece un panorama muy habitual en el tren de nuestro país, que no es otro que el de los proyectos aprobados que no fueron y que murieron en un cajón.

Se ha puesto de manifiesto que Villasequilla tuvo un edificio anterior al que hoy en día se conserva, que se luchó denodadamente por instalar una nueva estación y cubrir el muelle, que se tuvo que lidiar con las inundaciones y los problemas generados por la supresión de algunos pasos

⁵⁴ AHF (Madrid), sig. C-0334-002.

⁵⁵ AHF (Madrid), sig. C-0591-002.

a nivel... En definitiva, el análisis de la documentación de la estación ha puesto de manifiesto que la modestia de un establecimiento ferroviario va de la mano de una intrahistoria apasionante que es preciso poner en valor.

Por su parte, el estudio del apartadero de Dos Bocas también nos habla de una construcción ferroviaria que muy pronto quedó obsoleta por el avance en la autonomía de las locomotoras y la puesta en marcha de aguadas en otras estaciones. Su análisis ha permitido conocer, de primera mano y gracias a la documentación original, las gestiones llevadas a cabo para convertir el apartadero en apeadero, quedando estas en vía muerta.

Imagen 15.- Una de las imágenes más icónicas de la estación de Villasequilla, en donde podemos ver la fachada de la estación por el lado de la población y unas gallinas (1925).



Fuente: AHF (Madrid), sig. MZA-1277-IF-9-39.

Lamentablemente, y como se puede ver en alguna de las imágenes que acompañan a este texto, el patrimonio ferroviario de Dos Bocas y Villasequilla no tiene un buen estado de salud. En el apartadero solo se conserva, y en un estado bastante deficitario, la cuba de agua. En Villasequilla se conserva el edificio de enclavamientos, el de viajeros y el muelle descubierto, pero su estado no es el mejor. Además, la inundación de las vías hace que la circulación de los trenes se ralentice en este punto,

poniendo en entredicho la política de conservación de estas edificaciones, las cuales tendrían que preservarse en el mejor estado posible para las generaciones futuras y con el ánimo de seguir valorándolas como lo que son: pequeñas joyas ferroviarias en un entorno modesto que, sin embargo, cuentan historias de entidad a quien quiera escucharlas.

FUENTES

Diario Oficial de Avisos de Madrid, n.º 103 (11 de febrero de 1854).

El Áncora, n.º 1089 (24 de diciembre de 1852).

El Católico, vol. 14, n.º 4417 (4 de octubre de 1853).

El Católico, vol. 14, n.º 4576 (17 de agosto de 1853).

El Clamor Público, n.º 2204 (12 de septiembre de 1851).

El Clamor Público, n.º 2217 (27 de septiembre de 1851).

El Clamor Público, n.º 2247 (1 de noviembre de 1851).

El Clamor Público, n.º 2956 (8 de febrero de 1854).

El Diario Español, suplemento (7 de mayo de 1853).

El Diario Español, n.º 551 (2 de julio de 1853).

El Heraldo, n.º 3318 (26 de marzo de 1853).

El Heraldo, n.º 3455 (3 de septiembre de 1853).

El Mensajero, vol. 2, n.º 350 (6 de abril de 1854).

El Vapor, vol. 3, n.º 155 (5 de abril de 1854).

Gaceta de los Caminos de Hierro, vol. 58, n.º 2933 (8 de abril de 1913).

Gaceta de Madrid, n.º 510 (25 de mayo de 1854).

La Voz del Pueblo, vol. 1, n.º 81 (1 de septiembre de 1853).

AGA (Alcalá de Henares), Obras públicas, sig. 24/9060.

AHF (Madrid), sig. B-0020-006.

AHF (Madrid), sig. B-0020-007.

AHF (Madrid), sig. C-0060-002.

AHF (Madrid), sig. C-0281-002.

AHF (Madrid), sig. C-0326-005.

AHF (Madrid), sig. C-0334-002.

AHF (Madrid), sig. C-0581-002.

AHF (Madrid), sig. C-0591-002.

AHF (Madrid), sig. C-0595-001.

AHF (Madrid), sig. C-0644-001.

AHF (Madrid), sig. C-1075-002.

AHF (Madrid), sig. C-1217-003.

AHF (Madrid), sig. C-1391-003.

AHF (Madrid), sig. D-0047-001.

AHF (Madrid), sig. D-0442-001.

AHF (Madrid), sig. MZA-1275-IF-9-39.

AHF (Madrid), sig. MZA-1277-IF-9-39.

BIBLIOGRAFÍA

- Adán Valero, Inmaculada y Marín Arroyo, Daniel (2021), “Infecciones palúdicas y de tos ferina en la línea ferroviaria de Madrid-Zaragoza-Alicante. El caso de Huerta de Valdecarábanos”, en *Revista de la CECEL 21. Hospitales y su entorno (III)*, pp. 241-264.
- Díaz Marín, Pedro, “El ferrocarril a Alicante: la gestión de un ayuntamiento moderado”, en Miguel Muñoz Rubio, Jesús Sanz Fernández y Javier Vidar Olivares (Eds.). *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998. Economía, industria y sociedad*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 645-658.
- Maldonado Felipe, Miguel (2016), “Villasequilla y el ferrocarril”, en *Fiestas patronales en honor a San Isidro*, Villasequilla, Ayuntamiento, pp. 84-89.
- Maldonado Felipe, Miguel (2017), “Dos Bocas. Un apartadero ferroviario en el término municipal de Villasequilla”, en *Fiestas patronales en honor a San Isidro*, Villasequilla, Ayuntamiento, pp. 88-93.
- Marín Arroyo, Daniel (2012), “Santa Cruz-Infantes: la imposible vertebración del Campo de Montiel”, en *VI Congreso de Historia Ferroviaria*, Vitoria.
- Marín Arroyo, Daniel (2025), “El ferrocarril en medio de la nada: la estación de Huerta de Valdecarábanos”, en *TST. Transportes, Servicios Y Telecomunicaciones*, 56, pp. 119-154.
- Martín Montes, Esperanza y Maroto Garrido, Mariano (2017), *Villasequilla. Memorias de su historia*, Toledo, Ledoria.
- Wais, Francisco (1974), *Historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Editora Nacional.