

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.

Sessão I. Origens, evolução e desenvolvimento do caminho-de-ferro em Castilla-La Mancha.

Session I. Origins, Evolution and Development of the Railway in Castilla-La Mancha.

Trazando el camino del tren en el término municipal de Alcázar de San Juan: expropiaciones y primeros documentos administrativos (1852-1854).

Traçando o percurso da linha férrea no município de Alcázar de San Juan: expropriações e primeiros documentos administrativos (1852-1854).

Plotting the route of the railway in the municipality of Alcázar de San Juan: land acquisitions and early administrative documents (1852–1854).

DOLORES S. RODERO MADRID

Jefatura de Patrimonio y Urbanismo de ADIF en Castilla-La Mancha

dsrodero@adif.es

FRANCISCO POLO MURIEL

Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles

fpolomuriel@ffe.es

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Resumen: La comunicación desarrolla un ejercicio práctico en torno a las expropiaciones practicadas en el término municipal de Alcázar de San Juan por parte de la Empresa del Ferrocarril Aranjuez-Almansa, entre los años 1853 y 1854, para la construcción del tramo entre Tembleque y Alcázar de San Juan. Igualmente indaga en torno a los precios de la tierra en la provincia de Ciudad

Real entre los años 1836 y 1860 con el fin de contrastarlos con las cantidades abonadas en el procedimiento expropiatorio. Dicho análisis se complementa con la información obrante sobre la construcción del tramo dentro de su término municipal conservada en el Archivo Histórico Municipal de Alcázar de San Juan.

Palabras clave: Expropiaciones; Precios; Construcción; Ferrocarril; Alcázar de San Juan.

Resumo: A comunicação apresenta um estudo prático sobre as expropriações realizadas no município de Alcázar de San Juan pela Empresa do Caminho-de-Ferro Aranjuez-Almansa, entre os anos de 1853 e 1854, para a construção do troço entre Tembleque e Alcázar de San Juan. Investiga igualmente os preços dos terrenos na província de Ciudad Real entre os anos de 1836 e 1860, com o objetivo de os comparar com os montantes pagos no processo de expropriação. Esta análise é complementada com a informação disponível sobre a construção do troço dentro do seu município, conservada no Arquivo Histórico Municipal de Alcázar de San Juan.

Palavras-chave: Expropriações; Preços; Construção; Caminhos-de-ferro; Alcázar de San Juan.

Abstract: This paper presents a practical study of the land expropriations carried out in the municipality of Alcázar de San Juan by the Aranjuez-Almansa Railway Company between 1853 and 1854, for the construction of the section between Tembleque and Alcázar de San Juan. It also examines land prices in the province of Ciudad Real between 1836 and 1860 in order to compare them with the sums paid during the expropriation process. This analysis is supplemented by information on the construction of the section within the municipal area, preserved in the Municipal Historical Archive of Alcázar de San Juan.

Keywords: Expropriations; Prices; Construction; Railway; Alcázar de San Juan.

INTRODUCCIÓN

El estudio de los procesos expropiatorios previos a la construcción posterior de un trazado ferroviario sigue siendo, como ya apuntó el profesor Telesforo Hernández Sempere¹ en su tesis doctoral de finales de 1970, un campo todavía virgen en materia de investigación.

El Inventario de Bienes Inmuebles del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante ADIF) conserva una parte de la documentación administrativa vinculada a esa fase inicial previa a la construcción del tendido ferroviario. Mediante la misma es posible conocer información sobre el territorio por el que se iba a trazar el tendido ferroviario: la estructura de la propiedad, la naturaleza de sus propietarios, los usos a los que estaban dedicadas las parcelas de terreno antes de su expropiación forzosa y el justiprecio abonado por las empresas. Estas informaciones, conjugadas con otros documentos e informes sobre los

¹ Hernández Sempere (1983).

procesos de construcción que se conservan en archivos estatales, provinciales y locales, así como con las memorias de las empresas, en donde se recogen las cuentas del primer establecimiento, pueden contribuir a tener un conocimiento más amplio de la fase previa al inicio de la explotación ferroviaria.

Con esta comunicación pretendemos indagar en la etapa previa a la llegada del ferrocarril a la población de Alcázar de San Juan, mediante la realización de un análisis práctico en torno a la documentación generada por la Empresa del Ferrocarril Aranjuez-Almansa, entre los años 1852 y 1853, para la realización del procedimiento expropiatorio en dicho término municipal. Para ello, contextualizaremos ese proceso en el marco jurídico existente para esa materia en dicho periodo² y lo compararemos con los indicadores de precios de la tierra que se fueron generando a raíz de la desamortización de los bienes eclesiásticos, desarrollada entre los años 1836 y 1854 en el conjunto del Estado, fijando nuestra atención en el procedimiento desamortizador llevado a cabo en la provincia de Ciudad Real, estudio abordado por Ángel Ramón del Valle Calzado³. La culminación de dicho proceso desamortizador en 1854, justo en el año en el que se inauguró el tramo ferroviario entre Tembleque y Alcázar de San Juan, nos invita a realizar ese ejercicio comparativo, que complementaremos con la dinámica de precios del mercado de la tierra durante la primera mitad del siglo XIX en el entorno territorial más próximo al tramo ferroviario objeto de este análisis⁴.

1. UNAS NOTAS SOBRE EL INVENTARIO DE BIENES INMUEBLES DE ADIF Y SU FONDO DOCUMENTAL

Como hemos indicado con anterioridad, la documentación generada por la Empresa del Ferrocarril Aranjuez-Almansa forma parte del fondo documental que conserva ADIF para la gestión de su patrimonio de bienes inmuebles. Con el fin de informar sobre las características de dicho fondo, sus tipologías documentales, volumen, distribución territorial y su utilidad para la gestión del patrimonio de ADIF, consideramos conveniente exponer en este epígrafe unas notas sobre el mismo.

² Míguez Ben (1984).

³ Valle Calzado (1996).

⁴ Robledo Hernández (1983) e Hidalgo Tablada (1864).

ADIF cuenta con una herramienta fundamental para la gestión de los suelos que componen la red ferroviaria nacional, como es su Inventario de Bienes Inmuebles de ADIF y ADIF Alta Velocidad, el cual se encuentra adscrito a la Dirección de Patrimonio y Urbanismo.

Con carácter general un Inventario, según la Real Academia Española de la Lengua “es el asiento o lista ordenada y precisa de los bienes, cosas o efectos pertenecientes a una persona, entidad o comunidad. Se realiza con el fin de detallar su cantidad, naturaleza o valor. También define el documento físico o digital donde consta dicha relación”. Aplicado este concepto a las entidades públicas ADIF y ADIF Alta Velocidad, se trataría, como principio general, de la relación ordenada de todos los bienes inmuebles, referidos a suelos, que fueron adquiriendo las compañías ferroviarias durante la etapa concesional (1848-1941), así como el Estado y RENFE entre los años 1941 y 2004, y tanto ADIF como ADIF Alta Velocidad desde 2005 hasta nuestros días para conformar la red ferroviaria, tal y como la conocemos en la actualidad. Sin la existencia de dicho Inventario no sería posible conocer la dimensión real de los suelos que componen el tejido ferroviario nacional, el cual se eleva a los 766 millones de m² (766 Km²), de los cuales 233 millones de m² (233 Km²) corresponden a las líneas de Alta Velocidad o que la provincia de Ciudad Real, dispone de 21 millones de m² (21 Km²) y que el término municipal de Alcázar de San Juan cuenta con una superficie dedicada al ferrocarril de algo menos de 3 millones de m² (3 Km²), lo que representa el 0,45% de la superficie total del municipio.

1. 1. Origen del Inventario de Bienes Inmuebles de ADIF y ADIF Alta Velocidad

Los fondos documentales que conforman hoy en día el Inventario son consustanciales a los procesos de expropiaciones forzosas ejecutadas desde los inicios de la era ferroviaria en España, llevados a cabo por las compañías concesionarias para la construcción de sus respectivas líneas. Con la reversión anticipada de las concesiones y la constitución de RENFE en 1941, esta última heredó toda la red ferroviaria de vía ancha existente en ese momento, así como los fondos documentales que avalaban la propiedad de los suelos adquiridos para el tendido de la malla ferroviaria.

El Inventario se empezó a crear, como tal, en la década de 1970 en la entonces RENFE. Hasta ese momento toda la documentación que se

conservaba se encontraba sin clasificar, depositada en armarios y archivadores en las diferentes zonas de explotación. Así pues, durante la década de 1970 se decidió establecer una normativa para la clasificación y ordenamiento de todo el fondo documental que había servido de base para la adquisición del suelo ferroviario desde sus orígenes. Para ello se establecieron unos procedimientos técnicos y organizativos con el propósito de alcanzar un orden testimonial. Se elaboró, por tanto, una metodología, se redactaron unas instrucciones técnicas, que finalmente se llevaron a la práctica, constituyendo hoy en día la normativa básica que rige y estructura todo el Inventario, normativa que se ha ido actualizando y adaptando a las nuevas tecnologías.

Hoy en día, el Inventario de Bienes Inmuebles de ADIF y ADIF Alta Velocidad se encuentra estructurado en las siguientes partes:

1. Catálogo General de Documentos: mediante el cual se describe de forma ordenada los documentos que avalan la propiedad del suelo perteneciente a ADIF o ADIF Alta Velocidad, entendiendo por documento a efectos de catálogo, cualquier muestra escrita o gráfica relativa a la existencia de un bien inmueble (parcela ferroviaria).

2. Cartografía Jurídica: representación gráfica de la realidad jurídica descrita en los documentos, mediante composición o montaje de todas las muestras parciales de planos o muestras cartográficas relativas a cada unidad de inventario, en un plano de conjunto con identificación de la marca numeral que identifica e individualiza cada finca (“cuoto”).

3. Ficha IT1: documento jurídico que resume los datos relevantes de la finca descrita en el Catálogo General de Documentos.

4. Plataforma TIGRIS: gestor informático en donde se recoge toda la información documental y gráfica descrita en los puntos anteriores.

5. Documento: soporte físico en el que se recoge el compromiso contractual entre la empresa y terceros para la adquisición de un suelo ferroviario.

1. 2. Organización y ámbito objetivo y funcional del Inventario de Bienes Inmuebles de ADIF y ADIF Alta Velocidad.

Aunque el ámbito territorial competencial del Inventario de Bienes Inmuebles de ADIF y ADIF Alta Velocidad tiene un alcance nacional, para su correcta administración y gestión ADIF cuenta, a nivel de red, con nueve archivos territoriales en donde se conservan los fondos

documentales. Estos se encuentran localizados en las diferentes cabeceras de las gerencias territoriales y jefaturas de Patrimonio y Urbanismo en la que se organiza actualmente la Dirección de Patrimonio y Urbanismo de ADIF y ADIF Alta Velocidad, siendo estas las siguientes: Madrid, Ciudad Real, Sevilla, Valencia, Barcelona, Zaragoza, Bilbao, León y Oviedo.

Estos archivos son de uso exclusivamente empresarial. Cualquier consulta que se quisiera realizar a sus fondos tendría que ser previamente solicitada, indicando la finalidad, y autorizada por la Dirección de Patrimonio y Urbanismo.

Estos archivos conservan toda la documentación histórica relativa a la adquisición de suelos efectuada en el rango temporal comprendido entre mediados de la década de 1840 hasta nuestros días. En algunos casos, el Inventario cuenta incluso con documentación fechada a finales del siglo XVIII, mediante la cual es posible verificar la transmisión patrimonial de algunos terrenos adquiridos a finales de la primera mitad del siglo XIX, como sucedió para algunas parcelas en donde hoy en día se asienta la estación de Atocha, concretamente la finca denominada “La Campanilla”, cuyos documentos se remontan al año 1783.

Por la importancia de su contenido, estos archivos cumplen con unas condiciones de seguridad muy específicas, tanto en temperatura, humedad, iluminación, accesos y sistemas contraincendios.

Dado el volumen documental que contiene cada archivo, sobre estos se mantiene el rigor normativo, de forma que ofrece una garantía en cuanto a su clasificación, identificación de la propiedad y uso.

Así pues, la documentación que avala la adquisición está clasificada por:

1. Líneas ferroviarias.
2. Términos municipales de origen a fin del recorrido, previamente codificados, tanto la línea como el municipio, que se denominan Unidades de Inventario
3. Cada Unidad de Inventario se clasifica de origen a fin del término municipal, con la identificación y descripción relacionada con los puntos kilométricos de la línea ferroviaria en donde se sitúan cada una de las parcelas. Con esta fórmula queda totalmente identificado el bien inmueble, dotándoles de una identidad única y exclusiva, al que se le asigna una marca numeral denominada “cuoto”, quedando así vinculadas la parte escrita, su correspondiente representación gráfica y el documento que recoge la expropiación.

Como dato objetivo, el Inventario de Bienes Inmuebles de ADIF y ADIF Alta Velocidad cuenta con 6.500 unidades de Inventario, 900.000 documentos y 600.000 fincas.

El Inventario de Bienes Inmuebles de ADIF y ADIF Alta Velocidad permite dar cumplimiento a la Ley 39/2003 del 17 de noviembre del Sector Ferroviario, en el que se establece que ADIF tendrá un patrimonio propio distinto al de la Administración General del Estado, integrado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de los que sea titular.

Mediante el Inventario se cuenta con un conocimiento objetivo de la titularidad del suelo, que sirve como protección y defensa jurídica de los bienes inmuebles al contar con la tenencia de los títulos de propiedad. Además, constituye una herramienta imprescindible y eficaz para gestionar urbanísticamente y frente a terceros los suelos de su titularidad.

Igualmente, a través del Inventario es posible conocer la evolución desde mediados del siglo XIX hasta nuestros días de determinados indicadores económicos y sociales de nuestra población, así como la estructura de las propiedades, usos, destinos y valor de los suelos.

1. 3. El Inventario de Bienes Inmuebles de ADIF y ADIF Alta Velocidad en Castilla-La Mancha.

De los nueve archivos de Inventario antes mencionados, el de Castilla la Mancha, está situado en las dependencias de la Jefatura de Patrimonio de Castilla La Mancha, en la estación de la Red Ferroviaria de Interés General de Ciudad Real. Se creó en el año 1994, ya que con anterioridad su fondo documental se encontraba repartido entre los archivos de las delegaciones de Patrimonio y Urbanismo de Madrid y Valencia). Su creación coincidió con la nueva organización territorial de la Dirección de Patrimonio y Urbanismo, siendo su ámbito de competencia funcional el correspondiente a la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

El Inventario de Bienes Inmuebles de ADIF y ADIF Alta Velocidad en Castilla-La Mancha cuenta con 1.500 cajas de archivo definitivo, lo que viene a representar 180 metros lineales de documentación, en donde se conservan 75.000 documentos catalogados e identificados desde 1852 hasta las últimas incorporaciones registradas en 2026.

La documentación que contiene el Inventario de Bienes Inmuebles de ADIF y ADIF Alta Velocidad en Castilla-La Mancha, es muy variada, siempre vinculada al testimonio gráfico o escrito que ha identificado e

identifica un bien inmueble y que es el soporte firme de ocupación de suelo para el dominio público ferroviario. Entre las tipologías documentales más frecuentes se encuentran las siguientes:

- Actas (de pago, mutuo acuerdo, deslinde, fijación de límites, ocupación definitiva, permuta, entre otras).
- Hojas de aprecio.
- Hojas de conformidad de pago y ocupación.
- Nómina de expropiaciones.
- Planos expropiatorios.
- Planos parcelarios.
- Escrituras de compraventa o segregación.
- Certificaciones administrativas de dominio.
- Contratos de compraventa.
- Contratos con opción a compra.
- Convenios (cesión, deslinde, expropiación, permuta).
- Notas simples de los registros de la propiedad.
- Sentencias judiciales.

2. MARCO LEGISLATIVO Y DINÁMICA DE PRECIOS DE LA TIERRA EN ESPAÑA DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX

A comienzos del siglo XIX la propiedad privada en España seguía anclada en el Antiguo Régimen. Como nos indica Míguez Ben, la propiedad privada estaba sometida a numerosas restricciones, gravámenes y privaciones forzosas, según el sector o la necesidad pública. En concreto, los privilegios de la Corona abarcaban tanto a la propiedad forestal; los recursos agrarios, al limitar el aprovechamiento de la tierra por sus legítimos propietarios en beneficio de los ganaderos y la Mesta; a las transferencias de bienes muebles para garantizar aquellos suministros que se consideraban obligatorios satisfacer a la Casa Real (para las necesidades de las tropas, entre otros)⁵; así como a las privaciones forzosas de la propiedad para beneficio público, como eran la ejecución de obras públicas para la construcción de caminos, puentes y canales, entre otros. A pesar de no llamarse “expropiación”, estas prácticas tenían la misma naturaleza: privación de la propiedad en beneficio público, aunque con criterios dispersos y sin un régimen general coherente⁶. Este marco de privilegios

⁵ Míguez Ben (1984), pp. 121-136.

⁶ Míguez Ben (1984), pp. 136-149.

en favor de la Corona se vería parcialmente modificado por las Cortes de Cádiz en 1812 al abolir parte de ese entramado legal vinculado al Antiguo Régimen, pero habría que esperar más de dos décadas para desarrollar un nuevo marco legislativo que protegiera más sólidamente la propiedad privada.

La aprobación del Estatuto Real de 1834, generó el marco propicio para la Ley de Enajenación Forzosa de 1836, promulgada el 17 de julio de 1836, la primera norma española que reguló de forma general la expropiación por utilidad pública. Mediante esta ley, la propiedad se concebía como un derecho sagrado, que perseguía garantizar la propiedad y permitir la intervención del Estado para casos exclusivamente de utilidad pública que, no obstante, debían de justificarse y declararse. Para ello se establecía un justiprecio, que debía ser fijado por dos peritos y un tercero, mientras que los conflictos y litigios debían resolverse por la vía administrativa. Tras pasar el proyecto original por los Estamentos de Procuradores y Próceres, se otorgó mayor participación a los ayuntamientos y a las diputaciones provinciales y se incorporaron derechos adicionales para el expropiado, como la indemnización por daños y perjuicios y un 3% sobre el valor del bien expropiado durante un año. Finalmente, la ley quedó como un marco básico, muy limitado en la expropiación de bienes inmuebles y para la construcción de las obras públicas. Su reglamento no llegaría a aprobarse hasta el año 1853, generando lagunas e interpretaciones muy restrictivas por parte del Consejo Real, como las que relacionadas con la toma de materiales para la construcción de las obras públicas, estableciéndose la indemnización solo por daños y no por el valor de lo extraído. Según Míguez Ben, aunque la Ley de 1836 buscó ordenar y limitar la intervención del Estado, su aplicación fue restringida, centrada en las obras públicas y en los bienes inmuebles. No obstante, sentó las bases del sistema expropiatorio moderno⁷.

La Ley de Enajenación forzosa de 1836 vendría a coincidir en el tiempo con el decreto que autorizó la venta de los bienes inmuebles pertenecientes a los monasterios de las órdenes religiosas, que habían sido suprimidos con anterioridad al no contar con más de doce religiosos. Promulgado tan solo unos meses antes de dicha ley, concretamente el 19 de febrero de 1836, supuso el arranque de uno de los procesos

⁷ Míguez Ben (1984), pp. 149-178.

desamortizadores más importantes de la era contemporánea en España. Redactado por el liberal Juan Álvarez Mendizábal, dicho decreto vendría a disponer la venta de dichos bienes mediante la fórmula de la subasta pública. Los ingresos obtenidos por el Estado ayudarían a amortizar la Deuda Pública, transformar el sistema político y económico del Antiguo Régimen e implantar un nuevo sistema de propiedad libre e individual. Al decreto de Mendizábal, centrado en los bienes del clero regular, se le sumará el de Espartero, promulgado el 2 de septiembre de 1841, dedicado al clero secular⁸.

La aplicación de ambos decretos en la provincia de Ciudad Real permitió que fueran vendidas 4.530 de las 5.107 fincas que se sacaron a subasta, lo que representó el 88,7% de las que se ofertaron entre 1836 y 1854. Las 5.107 fincas equivalían al 3% de la superficie provincial, que, a su vez, representaban el 19% de las tierras cultivadas de la provincia y más del 9,3% de la superficie agraria útil⁹.

Las 4.530 fincas vendidas en la provincia de Ciudad Real contaron con un valor de tasación superior a 18 millones de reales, concretamente 18.210.349,31, siendo su extensión superficial de 55.420 hectáreas, 53 áreas y 9 centiáreas. Finalmente, consumadas las subastas y remates, la Hacienda Pública ingresó 52.757.340,22 reales, lo que supuso un incremento del 290% respecto al precio de salida¹⁰. Así pues, el importe final abonado por hectárea ascendió a 952 reales o 238 pesetas.

Según las fuentes empleadas por Robledo Hernández, los precios de tasación previa a la subasta se situaron en otros territorios en 696 reales o 174 pesetas por hectárea de tierra de labor (secano), como ha constatado para la provincia de Valladolid¹¹, ascendiendo a 1.184 reales o 296 pesetas por hectárea tras los remates de las subastas, según el estudio de Rueda Hernanz¹². Hidalgo Tablada, en la década de 1860, fijaba en 1.222 reales o 305 pesetas el precio medio para las tierras de cereal secano en la provincia de Ciudad Real¹³, mientras que para Alcázar de San Juan lo reducía a 825 reales o 206 pesetas por hectárea¹⁴.

⁸ Valle Calzado (1996), pp. 14-15.

⁹ Valle Calzado (1996), p. 45.

¹⁰ Valle Calzado (1996), p. 56.

¹¹ Robledo Hernández (1983), p. 272.

¹² Rueda Hernanz, Germán (1980), p. 202.

¹³ Hidalgo Tablada (1864), p. 183.

¹⁴ Hidalgo Tablada (1864), p. 173.

Todos estos importes servirían como referentes que, probablemente, manejarían y tendrían en cuenta los peritos encargados de tasar las tierras por las que se estaba trazando la línea ferroviaria entre Aranjuez y Almansa a su paso por el término municipal de Alcázar de San Juan, cuestión que posteriormente analizaremos y compararemos.

La tendencia al alza en el precio de la tierra se mantendrá a lo largo de todo el siglo XIX. Según Robledo Hernández, con la mejora de la red de transportes, sobre todo a medida que se fue extendiendo la red ferroviaria, se favoreció la integración de los mercados, elevándose el valor del suelo agrícola. Así pues, el precio se multiplicaría entre 2,5 y 3,5 veces, sin sufrir descensos significativos, ni siquiera durante la crisis agraria de 1886-1895. La tierra, convertida en un valor de mercado a raíz de la desamortización, se mantendría como un activo seguro, que daba prestigio social y con el que se podía especular¹⁵.

3. LA CONSTRUCCIÓN DEL TRAZADO FERROVIARIO EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE ALCÁZAR DE SAN JUAN, 1852-1854.

Las expropiaciones que se llevaron a cabo en el término municipal de Alcázar de San Juan por parte de la Empresa del Ferrocarril entre Aranjuez y Almansa formaron parte del segundo impulso abordado por esta empresa para prolongar una línea que en 1853 ya se encontraba operativa hasta la estación toledana de Tembleque. La unión entre Madrid, Aranjuez y Tembleque constituía el embrión de un proyecto ferroviario de mayor envergadura que tenía como objetivo llegar hasta Alicante y alcanzar así el proyecto de unir Madrid con una capital provincial situada en la costa mediterránea¹⁶. Para ello, el siguiente eslabón consistía en prolongar una línea que venía siguiendo un trazado más o menos paralelo al Camino Real hacia Andalucía hasta las proximidades de Tembleque y que desde esta última población se apartaría de ese eje tradicional de tráfico para discurrir por los términos municipales de Tembleque, El Romeral, Villacañas, Quero y Alcázar de San Juan¹⁷ en su trayectoria hacia Levante.

¹⁵ Robledo Hernández (1983), p. 264-270.

¹⁶ Polo Muriel (2021).

¹⁷ Según el Diccionario Geográfico y Estadístico de Pascual Madoz (1846), hasta la llegada del ferrocarril a Alcázar de San Juan no existía ningún servicio de diligencia o silla de postas en la localidad. La misma fuente indicaba que el correo postal se llevaba tres veces por semana desde Alcázar de San Juan hasta la población toledana de

Una vez inaugurado el tramo entre Tembleque y Alcázar de San Juan en 1854, el Ayuntamiento de esta última localidad quiso dejar constancia de ese hecho en sus actas municipales. Para ello, el entonces secretario del Ayuntamiento de Alcázar de San Juan, Antonio Castellanos, escribió un informe en el que vino a relatar los pormenores de un hecho histórico que marcaría el devenir de esta localidad. En el informe figuran datos que nos ilustran sobre los primeros pasos dados para la construcción de esta nueva infraestructura de transporte en su término municipal. Así pues, en dicho documento se indica cómo en 1851 el ingeniero inglés Arthur Green, dirigiría los trabajos de señalización del trazado para la explanación de la plataforma ferroviaria dentro de los límites administrativos de Alcázar de San Juan. Del conjunto del relato extraemos a continuación información sobre el procedimiento expropiatorio. El texto dice así:

Se trazó la línea sobre la que debía construirse el ferrocarril, poniendo o fijando banderines para el debido conocimiento, en los terrenos que tomaron de propietarios particulares en este término, como se hizo en los demás, por apropiación forzosa. A seguida se marcaron los puntos en los que se colocaron estacas más o menos altas, según lo exigía el terreno, que debía quedar exactamente igual o nivelado, desmontando las elevaciones y terraplenando las hondonadas. En primero de abril de mil ochocientos cincuenta y dos se inauguraron las obras de explanación, principiando los trabajos de desmonte y terraplenación por el sitio que ocupa la estación. (...) En quince de junio de mil ochocientos cincuenta y dos se tasaron los terrenos por peritos nombrados, uno por el Ayuntamiento de acuerdo con los propietarios y otro por la empresa, y el pago de ellos se hizo a último de abril y primeros de mayo de mil ochocientos cincuenta y tres con arreglo a la tasación perítica¹⁸.

Además de los terrenos necesarios para la construcción del trazado por el que debía transitar el futuro ferrocarril, también se hizo preciso indemnizar a los propietarios de terrenos colindantes para el desarrollo de los trabajos y acopio de materiales o para la extracción de arenas, como así se constata, tanto en el informe escrito por el secretario municipal como en la documentación conservada en el Inventario de Bienes Inmuebles de

Madridejos, en donde enlazaba el Camino entre Alcázar de San Juan y Toledo con el Camino Real a Andalucía. Véase Madoz (1846), Tomo I, pp. 443-444.

¹⁸ El informe se puede consultar en el Libro de Actas del Ayuntamiento correspondiente al año 1954, entre los folios 22 posterior y 27. La transcripción íntegra del documento figura en Sánchez Bódalo (1985), pp. 12-19.

ADIF en Castilla-La Mancha y cuyos datos analizaremos en el próximo apartado de manera más pormenorizada. Sobre este detalle, el informe que se recoge en las actas municipales dice lo siguiente:

Sobre la madera o traviesas se fijaron las barras, rellenando los huecos de traviesa a traviesa con piedra quebrada hasta dejar la línea enrasada, y sobre esta piedra se puso una capa de arena más o menos blanca, como podía encontrarse en los areneros o canteras que se descubrieron por los inteligentes a los lados de la línea, dando la preferencia a la que se sacó cerca de Piédrola, llamada de granito, muy suelta y de buen color, con cuya arena quedó cubierta toda la línea a excepción de las barras. Los terrenos de particulares en que estaban estos areneros se indemnizaron por la empresa del mismo modo que los ocupó la vía¹⁹.

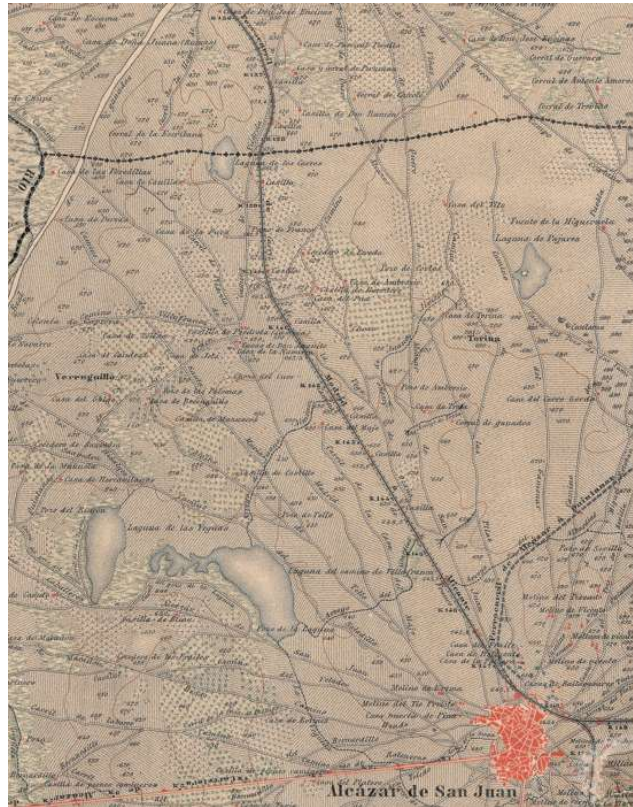
Expuesto este preámbulo cabe analizar ahora cómo se ejecutó ese procedimiento expropiatorio, cuándo se inició, quiénes y cuántos eran los propietarios por cuyos terrenos se tendió el trazado ferroviario, qué usos y aprovechamientos tenían esas tierras, cuánta superficie se llegó a expropiar para el tendido férreo y qué cantidad percibieron los propietarios de esos terrenos como compensación económica. Todo este pormenor se puede conocer a partir de la documentación que se conserva en el Inventario de Bienes Inmuebles de ADIF en Castilla-La Mancha, la cual ha sido consultada y vaciada para esta comunicación.

3. 1. Las expropiaciones de la Empresa del Ferrocarril Aranjuez-Almansa en el término municipal de Alcázar de San Juan

Los expedientes expropiatorios correspondientes al término municipal de Alcázar de San Juan, que se conservan en el Inventario de Bienes Inmuebles de ADIF en Castilla-La Mancha, nos indican que el proceso para la adquisición de los terrenos necesarios para el tendido del ferrocarril se inició durante el segundo semestre de 1852. Fue en esas fechas cuando comenzaron a documentarse y aceptarse por parte de los propietarios los justiprecios establecidos por los peritos para cada una de las fincas por la que debería discurrir el futuro trazado ferroviario.

¹⁹ Tomado de la transcripción íntegra del documento, que figura en Sánchez Bódalo (1985), pp. 12-19.

Mapa 1. Trazado ferroviario en el T.M. de Alcázar de San Juan.



Fuente: Fragmento de la hoja 713 del mapa topográfico de España en escala 1:50.000, año 1886.

Así pues, a partir de la documentación conservada conocemos que el camino del tren se internaba desde la población toledana de Quero por el norte del término municipal de Alcázar de San Juan, atravesando terrenos de labor dedicados al cereal²⁰ y discurriendo durante un total de 10 kilómetros por los parajes de Peña Rubia, Los Cotillos, Camino de Enmedio, Aguadizos de la Vega de Ocaña, Camino de los Zapateros, Pedroche, Camino de las Fontanillas, Pozo Nuevo, Salida de la Cruz Verde, Rosales, Charco de la Grulla, Quebradizos, Casa del Majo, Cañada Poveda, Quiñones Bermejo, Perea, Franco, Corral de la Muela, Piédrola,

²⁰ Buena parte de las parcelas colindantes con la traza ferroviaria abandonarían el cultivo del cereal de secano por la vid durante la década de 1860, coincidiendo con la aparición de la plaga de la filoxera en Francia. Véase Gallego Palomares (2001).

Cuartel de Heras de Pozo Nuevo y Camino de Quintanar de la Orden, ya en las inmediaciones del espacio en el que se situaría la futura estación de Alcázar de San Juan.

La documentación conservada consta de 185 expedientes expropiatorios que conciernen a 85 propietarios diferentes²¹. Con la excepción de 7 propietarios de los que no se conocen la superficie expropiada, la distribución de todos ellos por vecindad, naturaleza de la propiedad (entidad o particular), género y superficie expropiada era la siguiente:

Cuadro 1. Distribución de los propietarios del T.M. de Alcázar de San Juan por vecindad, naturaleza, género y superficie expropiada para la construcción del ferrocarril (Tramo Tembleque-Alcázar de San Juan).

Vecindad	Entidades	Particulares		Total propietarios	% Superficie
		Mujeres	Hombres		
Alcázar de San Juan	5	20	43	68	66,53
Campo de Criptana	-	1	3	4	17,11
Granada	-	1	-	1	0,08
Madrid	-	-	1	1	0,62
Moral de Calatrava	-	-	2	2	1,54
Tembleque	-	1	-	1	7,48
Valencia	-	-	2	2	6,64
Se desconoce	-	-	6	6	sd
Total	5	23	57	85	100
%	5,88	27,06	67,06	100	

Fuente: Datos recogidos y elaborados a partir de los expedientes de expropiación pertenecientes al término municipal de Alcázar de San Juan para la construcción del tramo Tembleque-Alcázar de San Juan. Inventario de Bienes Inmuebles de ADIF en Castilla-La Mancha.

²¹ De los 85 propietarios identificados, tres de ellos (Juan Álvarez Guerra, Raimundo Álvarez de Lara, ambos vecinos de Alcázar de San Juan, y Dionisio Leal, vecino de Campo de Criptana) figuran en la relación de compradores de bienes eclesiásticos en la provincia de Ciudad Real durante el proceso de desamortización (1836-1854).

Como se indica en el anterior cuadro, la mayor parte de los propietarios que fueron expropiados residían en el mismo término municipal de Alcázar de San Juan, concretamente el 66,53%. De las 68 propiedades, cinco de ellas correspondían a entidades (una compañía mercantil, las dos parroquias existentes en la localidad, el Hospital de Alcázar de San Juan y la Junta de Beneficencia de ese mismo hospital), mientras que el resto pertenecían a particulares, entre las que se encontraban veinte propietarias y cuarenta y tres propietarios varones, una distribución que, no obstante, contrastaba con las limitaciones jurídicas que pesaban sobre las propietarias de género femenino y que se constata por la acreditación de la firma por parte de sus maridos o representantes en los respectivos expedientes de expropiación.

Destacan también el caso de los vecinos de Campo de Criptana, municipio colindante, con propiedades dentro del término de Alcázar de San Juan. En este grupo se encontraría el propietario con mayor superficie expropiada, nos referimos al criptanense Juan de la Cruz Baíllo, Conde de las Cabezuelas, quien concentraba el 13,95% del conjunto de la superficie que precisaría el futuro trazado ferroviario. Por último, es también reseñable el caso de la vecina de Tembleque, Concepción Pedrero, quien, tras el Conde de las Cabezuelas, sería la segunda propiedad con más superficie expropiada.

Los expedientes expropiatorios distinguían claramente entre la superficie ocupada para el tendido ferroviario de los terrenos que debían ser utilizados para el desarrollo de las obras o para la extracción de arenas y piedras, ejecución de terraplenes o acopio de materiales. En los dos cuadros que siguen a continuación se presentan, de manera pormenorizada, tanto la distribución de las superficies²² por utilidades como el precio abonado por el pago de los justiprecios establecidos, indemnizaciones por extracción o acumulación de tierras y por daños y perjuicios.

Cuadro 2. Distribución por utilidades de la superficie expropiada para la construcción del ferrocarril dentro del T.M. de Alcázar de San Juan

²² Las hojas de precio de los expedientes expropiatorios ofrecen el dato de superficie en estadales, antigua medida de superficie equivalente a 11,18 m². Las superficies que se facilitan en los cuadros han sido convertidas tanto a metros cuadrados como a hectáreas para facilitar la comparativa con la dinámica de precios de la tierra expuesta a lo largo de la comunicación.

(Tramo Tembleque-Alcázar de San Juan).

Unidad de medida de superficie	Superficie a ocupar por el ferrocarril	%	Superficie a ocupar por las obras del ferrocarril	%	Total m ² superficie
Metros cuadrados	214.955,62	57,03	161.987,48	42,97	376.943,10
Hectáreas	21,50		16,20		37,70

Fuente: Datos recogidos y elaborados a partir de los expedientes de expropiación pertenecientes al término municipal de Alcázar de San Juan para la construcción del tramo Tembleque-Alcázar de San Juan. Inventario de Bienes Inmuebles de ADIF en Castilla-La Mancha.

Cuadro 3. Distribución de los pagos y compensaciones económicas abonadas en reales de vellón, y trasladadas a pesetas, a los propietarios expropiados para la construcción del ferrocarril dentro del T.M. de Alcázar de San Juan (Tramo Tembleque-Alcázar de San Juan).

Moneda	Pago por la expropiación y porcentaje respecto al total abonado	Pago por daños y perjuicios y porcentaje respecto al total abonado	Indemnización por acumulación o extracción de tierras y porcentaje respecto al total abonado	Indemnización por daños y perjuicios y porcentaje respecto al total abonado	Total abonado
Reales de Vellón	17.616,64	993,57	6.650,85	2.782,88	28.043,94
Pesetas	4.404,16	248,39	1.662,71	695,72	7.010,99
Porcentaje	62,82%	3,54%	23,72%	9,92%	100

Fuente: Datos recogidos y elaborados a partir de los expedientes de expropiación pertenecientes al término municipal de Alcázar de San Juan para la construcción del tramo Tembleque-Alcázar de San Juan. Inventario de Bienes Inmuebles de ADIF en Castilla-La Mancha.

Los datos anteriores nos permiten conocer cómo la obra requirió disponer de una superficie considerable para llevar a cabo la ejecución de los trabajos de construcción, representando un porcentaje cercano al 43 por

ciento de la superficie registrada en estos expedientes. Igualmente, buena parte del presupuesto dedicado al procedimiento expropiatorio fue dedicado al pago a los propietarios de los terrenos de las indemnizaciones por acumulación o extracción de tierras, así como por daños y perjuicios. El porcentaje total dedicado a tal menester se situó en el 37,18%.

Así pues, teniendo en cuenta los datos recogidos en los cuadros anteriores, podemos calcular el importe abonado por metro cuadrado y por hectárea, tanto en reales de vellón como en pesetas.

Cuadro 4. Distribución de los pagos y compensaciones económicas abonadas en reales de vellón a los propietarios expropiados para la construcción del ferrocarril dentro del T.M. de Alcázar de San Juan (Tramo Tembleque-Alcázar de San Juan).

Moneda / unidad de medida de superficie	Precio abonado por unidad de superficie ocupada por el ferrocarril, incluyendo la indemnización por daños y perjuicios	Precio abonado por unidad de superficie (indemnizaciones por acumulación o extracción de tierras y daños y perjuicios)	Precio abonado por unidad de superficie incluyendo todos los conceptos
Reales de vellón / m²	0,09	0,06	0,07
Ptas. / hectárea	216,44	145,59	186,00

Fuente: Datos recogidos y elaborados a partir de los expedientes de expropiación pertenecientes al término municipal de Alcázar de San Juan para la construcción del tramo Tembleque-Alcázar de San Juan. Inventario de Bienes Inmuebles de ADIF en Castilla-La Mancha.

Los coeficientes resultantes permiten ser comparados con los precios de la tierra en la provincia de Ciudad Real durante la primera mitad del siglo XIX. Así pues, el cuadro 5 compara el precio abonado en pesetas por hectárea por los terrenos ocupados exclusivamente para el futuro trazado ferroviario en el término municipal de Alcázar de San Juan, con los que arrojan los estudios elaborados por Valle Calzado²³, en relación a la desamortización de bienes eclesiásticos en la provincia de Ciudad Real, e

²³ Valle Calzado (1996).

Hidalgo Tablada²⁴ en su recopilación de precios de venta en la misma provincia y en el término municipal de Alcázar de San Juan para 1860.

Cuadro 5. Comparativa de precios de la tierra (ptas./hectárea) en la provincia de Ciudad Real y en el término municipal de Alcázar de San Juan (1836-1860).

Moneda / unidad de medida de superficie	Precio abonado por unidad de superficie en la desamortización de bienes eclesiásticos en la provincia de Ciudad Real (1836-1854)	Precio abonado por unidad de superficie ocupada por el ferrocarril en el término municipal de Alcázar de San Juan, 1854	Precio medio cereal seco en el término municipal de Alcázar de San Juan, 1860
Ptas. / hectárea	238,00	216,44	206,00

Fuentes: Para los precios alcanzados en la desamortización de bienes eclesiásticos en la provincia de Ciudad Real (1836-1854), véase Valle Calzado (1996). Para los precios por unidad de superficie ocupada por el ferrocarril: datos recogidos y elaborados a partir de los expedientes de expropiación pertenecientes al término municipal de Alcázar de San Juan para la construcción del tramo Tembleque-Alcázar de San Juan. Inventario de Bienes Inmuebles de ADIF en Castilla-La Mancha. Para el precio medio de cereal seco en el término municipal de Alcázar de San Juan en la década de 1860, véase Hidalgo Tablada (1868).

La comparativa nos viene a indicar que el precio abonado por la hectárea expropiada para la construcción del trazado ferroviario en el término municipal de Alcázar de San Juan se situó en consonancia con los precios de mercado registrados entre 1836 y 1860, constatando así el carácter de justiprecio al que los peritos se veían obligados a establecer por la Ley de Expropiación Forzosa de 1836.

Las cantidades abonadas durante el procedimiento expropiatorio, junto con los jornales y salarios pagados a la abundante mano de obra que se tuvo que emplear durante el período de construcción, la cual ha sido cuantificada por Gallego Palomares en torno a un millar de braceros²⁵, se

²⁴ Hidalgo Tablada (1864).

²⁵ Gallego Palomares (2001), p. 50.

convertirían en los primeros efectos positivos que este nuevo modo de transporte aportó a la economía local²⁶.

La entrada en servicio del tramo entre Tembleque y Alcázar de San Juan se produjo un 20 de junio de 1854, tan solo unos días antes el pronunciamiento militar conocido como la Vicalvarada, que provocó la caída del gobierno y el exilio del empresario José de Salamanca. A partir de ese momento se abrirá un nuevo período político conocido como el bienio progresista (1854-1856), durante el cual se promulgaría la Ley General de Ferrocarriles de 1855, que, junto con otro conjunto de normas, como la de bancos de emisión y sociedades de crédito, pusieron las bases para la llegada de capitales extranjeros y la constitución de empresas dedicadas a esta nueva actividad de transporte.

Durante el bienio se construiría y abriría al tráfico en 1855 el tramo entre Alcázar de San Juan y Albacete, impulsado por la Empresa del Ferrocarril Aranjuez-Almansa. Una vez finalizado el mismo y retornado José de Salamanca del exilio, este empresario sumaría sus intereses en el negocio ferroviario a los del grupo financiero Rothschild, el cual había constituido la Sociedad Española Mercantil e Industrial (SEMI). La alianza empresarial entre Salamanca y la SEMI daría lugar en 1856 a la constitución de la Compañía del Ferrocarril Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA), empresa que prolongaría la línea desde Albacete hasta Almansa en 1857 y hasta Alicante en 1858, convirtiéndose así en la línea de mayor longitud construida hasta ese momento en España, con cuatrocientos sesenta kilómetros, y la primera que comunicaba por vía férrea a la capital del Estado con una ciudad con puerto marítimo²⁷.

CONCLUSIONES

Mediante esta comunicación hemos pretendido adentrarnos en los procesos expropiatorios previos a la construcción de un trazado ferroviario, materia escasamente estudiada. Para ello hemos elaborado un ejercicio práctico a partir de la información contenida en los expedientes de expropiación generados para la construcción del primer tramo

²⁶ El trabajo de Rodríguez (2014) sobre la contabilidad del subcontratista Agustín Eyres, vinculada a los trabajos ejecutados durante la construcción de un tramo del ferrocarril entre Madrid y Valladolid en el periodo (1857-1865) permite conocer las particularidades de la fase de ejecución de obras en los primeros años de la era ferroviaria en España.

²⁷ Polo Muriel (2024).

ferroviario dentro del término municipal de Alcázar de San Juan²⁸. A través del análisis efectuado al conjunto de los expedientes que conforman esta documentación, conservada en el Inventario de Bienes Inmuebles de Adif y Adif Alta Velocidad, podemos concluir que se trata de una fuente de gran valor para el conocimiento de determinados aspectos y variables socioeconómicas vinculadas a la propiedad de la tierra, así como a los usos de la misma en el momento de la construcción ferroviaria. Igualmente, se ha revelado como una fuente muy útil para comparar los justiprecios establecidos en estas primeras expropiaciones con los alcanzados para otros territorios y décadas posteriores o, incluso, con otros registros de precios documentados a lo largo del siglo XIX en España, ampliando así el elenco de fuentes hasta ahora conocidas y manejadas en los estudios dedicados a la historia agraria en la era contemporánea.

BIBLIOGRAFÍA

Gallego Palomares, José Ángel (2001). *Alcázar de San Juan. Ferrocarril y desarrollo, 1850-1936*. Biblioteca de Autores Manchegos, nº 123. Diputación Provincial de Ciudad Real.

García Raya, Joaquín (2006). *Cronología básica del ferrocarril español de vía ancha*. IV Congreso de Historia Ferroviaria. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Málaga.

Hernández Sempere, Telesforo (1983). *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano. 1843-1879*. Ayuntamiento de Valencia.

Hidalgo Tablada, José de (1864). *Curso de Economía Rural* (Tomo I). Imprenta y Librería de la señora viuda e hijos de D. José Cuesta. Madrid.

Madoz, Pascual (1846). *Diccionario Geográfico, Estadístico e Histórico de España y sus Posesiones de Ultramar*. Tomo I.

Míguez Ben, Eduardo (1984). “Antecedentes y elaboración de la primera ley de expropiación forzosa. Un análisis histórico de las técnicas de

²⁸ Noveno tramo ferroviario abierto al tráfico en la España peninsular. Véase García Raya (2006).

intervención administrativa en la propiedad privada”. *Revista de Administración Pública*. Núm. 104, mayo-agosto, pp. 121-178.

Polo Muriel, Francisco (2021). “170 años de la línea Madrid-Aranjuez: sus inicios y primeros años de explotación”. *Vía Libre*, febrero, nº 659, pp. 55-59.

Polo Muriel, Francisco (2024). “170 años de Ferrocarril en Alcázar de San Juan”. *Vía Libre*, junio, nº 696, pp. 70-77.

Robledo Hernández, Ricardo (1983). “Notas sobre el precio de la tierra en España (1836-1914). *Revista de Historia Económica*, año I, nº 2, pp. 253-275.

Rodríguez, Ricardo (2014). “La contabilidad de un subcontratista de la construcción de un tramo del ferrocarril Madrid-Valladolid (1857-1865)”. *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*. Nº 21, diciembre de 2014, pp. 7-48.

Rueda Hernanz, Germán (1980). “La desamortización de Mendizábal en la provincia de Valladolid: (1836-1853)”. *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, nº 2, pp.193-252.

Sánchez Bódalo, José Fernando (1985). *Alcázar y el tren*. Comisión Gestora del Museo Nacional Ferroviario de Alcázar de San Juan.

Valle Calzado, Ángel Ramón del (1996). *Desamortización y cambio social en La Mancha, 1836-1854*. Biblioteca de Autores Manchegos, nº 101. Diputación de Ciudad Real.